



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

“REHABITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE “LA MARISCAL”  
SECTORES 2, 5 Y 6 - ESCALA METROPOLITANA

AUTORA

Stéfanny Pamela Rivera Portero

AÑO  
2020



FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

“REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE “LA MARISCAL”

SECTORES 2, 5 Y 6 - ESCALA METROPOLITANA

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos establecidos para optar por el título de Arquitecta

Profesor guía

Msc. Gustavo Hernan Fierro Obando

Autora

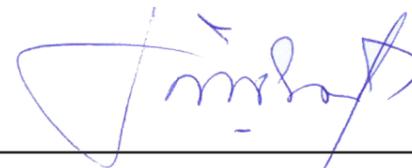
Stéfanny Pamela Rivera Portero

Año

2020

## DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo, Rehabilitación urbana del centro de “La Mariscal” sectores 2, 5 y 6 - escala metropolitana, a través de reuniones periódicas con la estudiante Stéfanny Pamela Rivera Portero, en el semestre 202010, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”

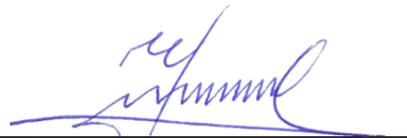


---

Gustavo Hernan Fierro Obando  
Máster en Arquitectura  
C.I.: 040051430-3

DECLARACIÓN DEL PROFESOR CORRECTOR

“Declaro haber revisado este trabajo, Rehabilitación urbana del centro de “La Mariscal” sectores 2, 5 y 6 - escala metropolitana, dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación”

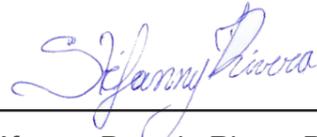


---

Manuel Leonardo Uribe Fierro  
Máster en Diseño Urbano y Territorio  
171113183-7

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes”



---

Stéfanny Pamela Rivera Portero

CI:180306031-6

## AGRADECIMIENTOS

A mis padres, que me han apoyado en cada decisión que he tomado a lo largo de mi vida y me han permitido ser yo misma.

A mis tutores Gustavo Fierro y Manuel Uribe, por guiarme en todo el proceso al realizar este trabajo.

A mis profesores, tanto dentro como fuera del Ecuador, por abrir nuevos puntos de vista al encontrarme con un problema y buscar soluciones alternativas, funcionales y que sean adecuadas para el sitio como para sus personas.

Y a todas esas oportunidades que se me presentaron y me permitieron crecer tanto personalmente como profesionalmente.

*Kiitos sydämestäni*

## DEDICATORIA

Este trabajo esta dedicado a cada una de las experiencias, viajes, aciertos y errores que he cometido hasta llegar a este punto.

A los miembro de mi familia que me han apoyado durante este proceso.

A mi mamá por estar siempre conmigo y apoyarme lo mejor que puede.

A mis amigos que hemos compartido frustraciones, exitos, y planes alternativos en caso de fracasar.

Y a mis mascotas, que han estado presentes en este timpo, que siempre me han dado un confort cuando más lo he necesitado.

## RESUMEN

El enfoque del trabajo de titulación, es buscar soluciones reales, tangibles y aplicables, a los problemas que se localiza en el centro del barrio de La Mariscal, y como con una intervención urbana a detalles y profundidad dentro del foco de la "Plaza Foch" y los alrededores de los barrios colindantes se puede empezar a regenerar un espacio urbano que ha conservado las características únicas y originales del sitio, que no se pueden encontrar en ninguna otra parte de la ciudad. Es por ello, que se contempla la idea de una regeneración urbana en el sitio, que no solo se enfoca en la temática comercial y de diversión nocturna, sino también en todos los residentes, que buscan tener un espacio urbano que permita mejorar su calidad de vida, sin negar la existencia del comercio y su aporte para la vida del espacio.

El considerar este trabajo como un proyecto netamente urbano, es una muestra de cuan necesario es una intervención a corto y largo plazo en el sitio, y no solo enfocándose en un proyecto arquitectónico que pueda o no funcionar en el espacio, y si es o no necesario para sus habitantes. Al final, el proyecto se enfoca en dos grandes propuestas, un Plan Urbano para el control y desarrollo a largo plazo, y un Diseño Urbano, para mejorar el espacio público existente, con la visión de los residentes y usuarios en su tiempo libre pasen más tiempo afuera y se apoderen del espacio urbano, teniendo confort tanto adentro como afuera, y de tener la complicidad de ser parte de la vía urbana y el escenario de la ciudad permaneciendo en el anonimato.

Benedetta Tagliabue, menciona que *"un arquitecto debe encontrar las líneas secretas que harán funcionar la ciudad"* y Emilio Soyer Nash comentó *"desgraciadamente, si las ciudades las construyéramos sólo los arquitectos no serían lo que son. Las ciudades las construyen sus habitantes, porque todos con nuestra presencia hacemos ciudad."* Es por ello, que un arquitecto, no solo se debe enfocar en un espacio construido y su imagen proyectada, sino cuanto impacto va a generar su obra en el entorno construido y todos sus actores, y si contribuyo a que la ciudad siga evolucionando o solo fue un error, que con el tiempo tendrá que ser corregido para que la ciudad pueda seguir viviendo.

## ABSTRACT

The focus of this degree thesis, is looking for real, tangible and applicable solutions to the problems, which are located in the centre of La Mariscal neighbourhood, and how with an urban intervention, with focus on the details, inside the “Plaza Foch” and also its surroundings neighbourhoods, can start a regeneration in the urban space keeping up the unique and original characteristic of the place, then can't be found in any other place of the city. With that thought in mind, an urban regeneration is on place, which not only focus in topics such as market and night life, but also takes in count the residents, whom look for an urban space which helps to have a better life, without denying the business and how its presence contributes to the living experience in the area.

the consideration of this work, as a pure urban project, is an example how desperate and needed is an urban intervention in short and long terms, and not just focusing in an architectural project, which can o not work in the area, or even if it's needed by its residents. In the end, the project is divided into to big topics, an Urban Plan for control and development in a long term, and an Urban Design, in which is looking forward to improve the public space, both with the final vision of making its inhabitants and users spending more of their free time in the outside and take over the urban space, feeling comfort being inside as much as outside, and having the complicity of being part of the urban life and scenario but keeping it as an nonymous participation.

Benedetta Tagliabue, once said *“an architect must find the secret lines that will make the city works”* and Emilio Soyer Nash commented *“unfortunately, if the cities where built only by architects, they wouldn't be what they are. The cities are built by its inhabitants, because all of us, with our presence, we make the cities”*. Is because of this, a future architect, shouldn't not only focus un a built space and the projected imaged of it, but to look for the impact the work produced in the city and its people, either contributed to keep the city alive and evolving or it was just a mistake, within time, it has to be fixed to keep the city breathing.

## INDICE

<b>1. CAPITULO I. ANTECEDENTES E INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
1.1 Antecedentes	1
1.1.1 Ubicación y rol del área de estudio	1
1.1.2 Historia: Génesis y Transformaciones	2
1.1.3 Situación actual y prospectiva de “La Mariscal” en 2040	4
1.1.4 Síntesis de la Propuesta Urbana	10
1.2 Planteamiento y Justificación	12
1.3 Objetivo General	13
1.3.1 Desarrollo Económico	13
1.3.2 Desarrollo Turístico	13
1.3.3 Cohesión social	13
1.4 Objetivos Específicos	13
1.4.1 Morfología Urbana	13
1.4.2 Arquitectónicos	14
1.5 Metodología	14
1.6 Cronograma	15
<b>2. CAPITULO II. FASE DE INVESTIGACIÓN Y DIAGNÓSTICO</b>	<b>16</b>
2.1 Introducción al capítulo	16
2.2 Definición del Área de Estudio y Justificación	17
2.2.1 Historia y Evolución del Área de Estudio	17
2.3 Fase de investigación	20
2.3.1 Investigación Teórica	20
2.4 Investigación del Usuario del Espacio	71
2.4.1 Tipos de Usuarios	71
2.4.2 Percepción del espacio por los usuarios	73
2.4.3 Recorrido de Cullen	74
2.5 Investigación del Espacio-Objeto de Estudio	75

2.5.1	Análisis de Sitio y Entorno en Estado Actual .....	75
<b>2.6</b>	<b>Diagnóstico y Conclusiones .....</b>	<b>90</b>
2.6.1	Desde la Investigación Teórica .....	90
2.6.2	Desde el Espacio–Objeto de Estudio .....	92
2.6.3	Desde el Usuario del Espacio .....	100
<b>2.7</b>	<b>Asesorías Técnicas .....</b>	<b>109</b>
2.7.1	Asesorías de Tecnologías de la Construcción .....	109
2.7.2	Asesorías de Sostenibilidad .....	123
<b>2.8</b>	<b>Diagramas del recorrido de Cullen .....</b>	<b>131</b>
2.8.1	Recorrido Transversal (Este – Oeste) .....	131
2.8.2	Recorrido Longitudinal (Norte – Sur) .....	132
<b>3.</b>	<b>CAPITULO III. FASE DE PROPUESTA CONCEPTUAL .....</b>	<b>133</b>
3.1	Introducción al Capítulo .....	133
3.1.1	Aplicación de teorías urbanas .....	133
3.2	Objetivos y Estrategias Espaciales .....	134
3.2.1	Objetivos y estrategias del medio físico y demografía básica .....	134
3.2.2	Objetivos y estrategias del trazado y movilidad .....	134
3.2.3	Objetivos y estrategias de uso de suelo .....	136
3.2.4	Objetivos y estrategias de ocupación de suelo .....	137
3.2.5	Objetivos y estrategias de edificaciones e imagen urbana .....	138
3.2.6	Objetivos y estrategias de espacio público .....	139
3.2.7	Objetivos y estrategias de transformaciones y permanencias urbanas .....	139
3.3	Concepto .....	140
3.3.1	Elementos .....	140
3.4	Visión del Futuro .....	143
<b>4.</b>	<b>CAPITULO IV. FASE DE PROPUESTA ESPACIAL .....</b>	<b>149</b>
4.1	Introducción al Capítulo .....	149
4.2	Plan Masa Urbano .....	150
4.3	Desglosamiento de Plan Urbano .....	150
4.3.1	Plan Urbano – A. Trazado y Movilidad .....	150

4.3.2	Plan Urbano – B. Suelo .....	151
4.3.3	Plan Urbano – C. ocupación de Suelo .....	151
4.3.4	Plan urbano – D. Patrimonio .....	151
4.3.5	Plan Urbano – E. Espacio Público y Verde Urbano .....	152
4.3.6	Plan Urbano – F. Diseño Urbano, Espacio Público y Elementos Urbanos .....	152
<b>4.4</b>	<b>Plan Masa Urbano .....</b>	<b>153</b>
4.4.1	Plan Masa Urbano .....	153
4.4.2	Desarrollo de Plan Urbano – A. Estructura de Trazado y Movilidad .....	154
4.4.3	Desarrollo de Plan Urbano – B. Manejo de Uso de Suelo .....	155
4.4.4	Desarrollo de Plan Urbano – C. Características de Edificaciones .....	156
4.4.5	Desarrollo de Plan Urbano – D. Permanencias Históricas .....	157
4.4.6	Desarrollo de Plan Urbano – E. Espacio Público y Verde Urbano .....	158
4.4.7	Desarrollo de Plan Urbano – F. Diseño Urbano, Espacio Público y Elementos Urbanos .....	159
<b>4.5</b>	<b>Plan Masa de Diseño Urbano .....</b>	<b>180</b>
4.5.1	Estrategias de Diseño .....	180
<b>4.6</b>	<b>Desglosamiento del Diseño Urbano .....</b>	<b>182</b>
4.6.1	Elementos del Diseño Urbano .....	184
4.6.2	Planteamiento de un modelo de Gestión Administrativa .....	190
4.6.3	Características del Diseño Urbano .....	190
4.6.4	Planimetría del Diseño Urbano .....	192
<b>5.</b>	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>220</b>
5.1	Conclusiones Generales .....	220
5.2	Recomendaciones .....	220
<b>REFERENCIAS</b>	<b>.....</b>	<b>221</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>.....</b>	<b>232</b>

## INDICE DE PLANOS

Propuesta de Trazado y Movilidad – Tipo de vías y relación con el peatón .....	PROP_URB 01
Propuesta de Trazado y Movilidad – Sentido de las vías y continuidad .....	PROP_URB 02
Propuesta de Trazado y Movilidad – Tamaño y forma de manzanas .....	PROP_URB 03
Propuesta de Trazado y Movilidad – Sistema completo de transporte público y alternativo .....	PROP_URB 04
Propuesta de Trazado y Movilidad – Sistema de transporte público .....	PROP_URB 05
Propuesta de Trazado y Movilidad – Parqueaderos públicos y centros de abastecimientos .....	PROP_URB 06
Propuesta de Trazado y Movilidad – Sistema de movilidad alternativa y peatonal .....	PROP_URB 07
Propuesta de Uso de Suelo – Tamaño de lotes .....	PROP_URB 08
Propuesta de Uso de Suelo – Uso de suelo .....	PROP_URB 09
Propuesta de Uso de Suelo – Tipo de propiedad .....	PROP_URB 10
Propuesta de Uso de Suelo – Detalle de equipamientos .....	PROP_URB 11
Propuesta de Ocupación de Suelo – Forma de ocupación de suelo .....	PROP_URB 12
Propuesta de Ocupación de Suelo – Ocupación de retiros .....	PROP_URB 13
Propuesta de Ocupación de Suelo – Forma de ocupación de retiros .....	PROP_URB 14
Propuesta de Ocupación de Suelo – Altura de edificaciones .....	PROP_URB 15
Propuesta de Patrimonio – Identificación de edificaciones patrimoniales .....	PROP_URB 16
Propuesta de Patrimonio – Conjuntos Urbanos-Arquitectónicos .....	PROP_URB 17
Propuesta de Espacio Público – Cantidad de área público .....	PROP_URB 18
Propuesta de Espacio Público – Área de aceras por cada lado de las manzanas .....	PROP_URB 19
Propuesta de Espacio Público – Calidad de aceras .....	PROP_URB 20
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Plano de ubicación de intersección .....	DISEÑO_ARQ 01
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de peatones (Desplazamiento) .....	DISEÑO_ARQ 02
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de peatones (Zonificación) .....	DISEÑO_ARQ 03
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de bicicletas (Desplazamiento) .....	DISEÑO_ARQ 04
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de bicicletas (Zonificación) .....	DISEÑO_ARQ 05

Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de vehículos (Desplazamiento) .....	DISEÑO_ARQ 06
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Memoria de diseño de área de vehículos (Zonificación) .....	DISEÑO_ARQ 07
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Implantación .....	DISEÑO_ARQ 08
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A .....	DISEÑO_ARQ 09
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A – Zoom de lado izquierdo .....	DISEÑO_ARQ 10
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A – Zoom de lado derecho .....	DISEÑO_ARQ 11
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A – Detalle de elementos en acera .....	DISEÑO_ARQ 12
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A' .....	DISEÑO_ARQ 13
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A' – Zoom de lado izquierdo .....	DISEÑO_ARQ 14
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A' – Zoom de lado derecho .....	DISEÑO_ARQ 15
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Corte A' – Detalle de elementos en acera .....	DISEÑO_ARQ 16
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Detalle 1 – Elementos de piso .....	DISEÑO_ARQ 17
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Detalle 2 – Elementos de piso .....	DISEÑO_ARQ 18
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de intersección No. 12 – Detalle 3 – Elementos de piso .....	DISEÑO_ARQ 19
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Plano de ubicación de fachadas .....	DISEÑO_ARQ 20
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Plantas esquemáticas de situación y propuesta .....	DISEÑO_ARQ 21
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Evolución de las fachadas .....	DISEÑO_ARQ 22
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Planta de fachadas con posible distribución .....	DISEÑO_ARQ 23
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Corte A .....	DISEÑO_ARQ 24
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Corte A – Detalle de elementos en acera .....	DISEÑO_ARQ 25
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Diseño de fachada 112 – Modelo de módulo de fachadas .....	DISEÑO_ARQ 26
Propuesta Urbana–Arquitectónica – Implantación de proyecto en el espacio urbano .....	DISEÑO_ARQ 27

# 1. CAPÍTULO I. ANTECEDENTES E INTRODUCCIÓN

## 1.1 Antecedentes

En el período académico 2018-2, comprendido entre marzo 2018 y julio 2018-, en el marco del Convenio suscrito el 3 de marzo de 2016 entre el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU) del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Universidad de Las Américas -UDLA-, se ha desarrollado la investigación de la forma urbana de uno de los centros urbanos más importantes de la ciudad de Quito, "La Mariscal". Este sector<sup>1</sup> forma parte de los 21 barrios que conformaron la pieza urbana o área de estudio "Corredor de la Avenida "10 de Agosto"" desarrollado por el Taller AR0960 durante el semestre 2018-1.

Esta investigación ha permitido que el Taller de Proyectos (AR0960) tenga una aproximación a las expresiones y a los elementos de la centralidad urbana desde las dinámicas que resultan del estudio de la forma urbana -morfología urbana- de un sector afectado por los desequilibrios espaciales que devienen de los intensos procesos de movilidad poblacional interna y externa que vienen experimentando las ciudades latinoamericanas. En general, este ejercicio académico pretende explicar los cambios morfológicos experimentados por la ciudad en el tiempo y tiene fines prospectivos y propositivos en tanto que, a partir del análisis de su forma urbana actual, se ha desarrollado una propuesta que, a manera de un proyecto urbanístico, se sustenta al mismo

tiempo en un conjunto de proyectos estructurantes que se estima harán posible la visión de futuro propuesta.

### 1.1.1 Ubicación y rol del área de estudio

El área de estudio está ubicada en el Ecuador, Provincia de Pichincha, en el Distrito Metropolitano de Quito y en la ciudad de Quito - Capital de la República del Ecuador. Se asienta en el "Valle de Quito" (*Ver Figura 1. Ubicación*). Comprende una superficie de 186,26 ha, 152 manzanas y 10 barrios<sup>2</sup>: (1) "Santa Teresita", (2) "Simón Bolívar", (3) "Corpac", (4) "Colón", (5) "Gabriela Mistral", (6) "Las Mallas", (7) "Benjamín Carrión", (8) "Patria" ("Patria", "12 de Octubre", "Veintimilla", "6 de Diciembre"), (9) "Veintimilla" ("Veintimilla", "12 de Octubre", "Colón", "6 de Diciembre"), (10) "Colón (2)" ("Colón", "12 de Octubre", "Orellana" y "6 de Diciembre ") *Ver Figura 2*.

Desde la década de los años setenta del siglo pasado, la ciudad de Quito viene experimentando un vertiginoso crecimiento urbano, la superficie de la mancha urbana de la ciudad Quito para 2016 -Aprox.19.000 ha- fue de tres (3) veces la registrada en el "Plan Quito 1980"-Aprox. 7.800ha-; y, la superficie del suelo urbano del DMQ para 2016 -Aprox. 43.000 ha- fue de cinco (5) veces el tamaño de la ciudad de Quito registrado por el referido Plan Quito 1980" (Fierro, G. 2016). De este vertiginoso crecimiento urbano ha resultado una ciudad difusa, en la que su expansión y dispersión hacia la periferia y los valles ha generado zonas de actividades dominantes o centralidades que, como Pradilla E, (2004) lo advierte, son espacios casi mono-funcionales de equipamientos, servicios y/o comercios que no favorecen la

vitalidad sostenible de la ciudad y que acentúan la segregación y fragmentación espacial económica, social y cultural.

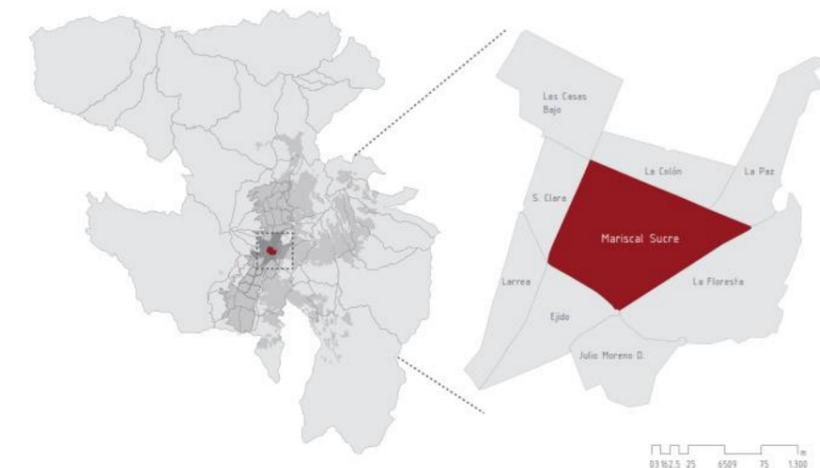


Figura 1. Ubicación dentro de la provincia de Pichincha

Tomado de: POU, 2018



Figura 2. División de los Barrios de "La Mariscal" <sup>2</sup>

Tomado de: POU, 2018

Esta es la tendencia generalizada de las centralidades urbanas en la ciudad latinoamericana contemporánea.

Efectivamente, Quito ha concentrado las actividades económico financieras y comerciales -administrativas y de servicios- en el centro-norte de la ciudad, ha dispersado los usos residenciales hacia la periferia de la ciudad central y hacia los valles; y, ha reubicado la industria en los extremos norte, sur y este de la mancha urbana. Este fenómeno, que representa una respuesta inorgánica de la ciudad a la demanda de suelo urbano, se permea hacia el territorio en todas sus escalas. La lógica de la dispersión funcional, la desconexión de servicios y funciones, la estratificación y segregación en el uso del suelo se ven reflejados en sus sectores, barrios y manzanas. El Sector "La Mariscal" no constituye la excepción, forma una parte muy importante de la denominada "macro-centralidad". **Ver Figura 3.**

Con estos antecedentes, la importancia de estudiar e investigar esta centralidad ya ha sido intuida y/o establecida no solamente por el actual Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito - DMQ sino también por los Planes anteriores al año 2018; pues que, desde hace aproximadamente cinco décadas, esta pieza urbana viene evidenciando un fuerte proceso de transformación urbana en el contexto del desarrollo urbano de Quito. La identificación de las características morfológicas resultantes de ese proceso constituye el objeto central de la presente investigación.

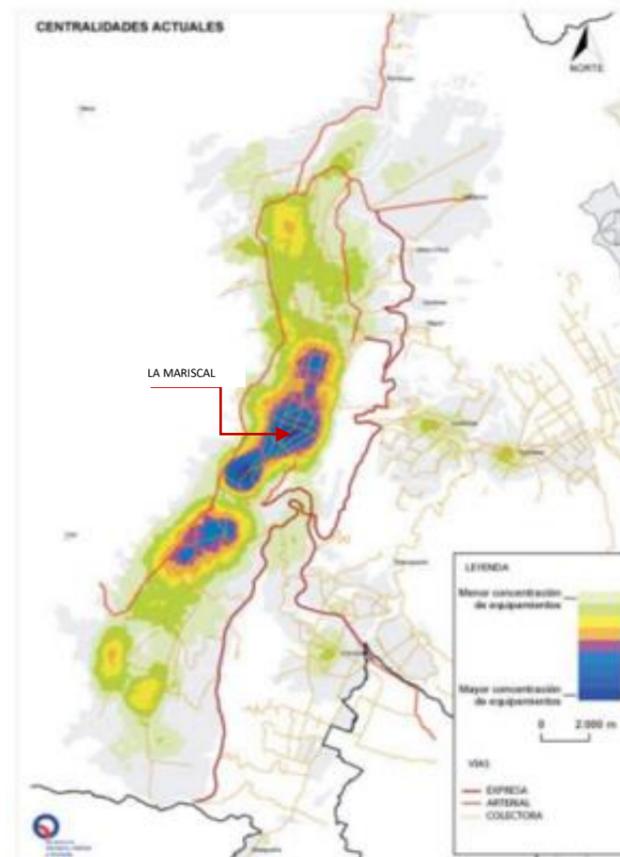


Figura 3. "La Mariscal" dentro de la Macro-Centralidad del DMQ<sup>3</sup>  
Tomado de: Secretaria de Territorio del DMQ, s.f.

La identificación de los problemas y el establecimiento de objetivos y estrategias del presente estudio se han desarrollado mediante la metodología de Planificación por Objetivos (Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos y Estrategias) diseñada por la Cooperación Técnica Alemana-GTZ, actualmente denominada Agencia de Cooperación Internacional Alemana-GIZ. Se han investigado los siguientes componentes morfológicos: Génesis y transformaciones, Medio físico y demografía básica; Trazado y movilidad; Uso

del Suelo, Ocupación del Suelo; y, Patrimonio histórico edificado. La evaluación o mirada particular de estos componentes morfológicos se ha desarrollado también desde sus implicaciones con el espacio público.

### 1.1.2 Historia: Génesis y Transformaciones

En las primeras décadas del siglo XX ocurrió un inusitado crecimiento de la ciudad de Quito, varios registros del número de inmuebles existentes pueden ilustrar cómo se produjo este proceso; por ejemplo, para 1888<sup>4</sup> la ciudad tenía 1516 casas, para 1894<sup>5</sup> el número creció a 1736, para 1906<sup>6</sup> a 1797 y para 1912<sup>7</sup> a 3260 casas. Gualberto Pérez en su Historia de la Arquitectura en la República del Ecuador<sup>8</sup> afirma que en el año 1921 la ciudad tenía 4050 casas particulares. Del análisis de estas cifras se puede observar que a partir del año 1906 y en tan solo seis años la ciudad duplicó su conjunto edificado, además es importante destacar que el 30% de estos inmuebles se implantaron en los sectores periféricos al área central, es decir en las nuevas urbanizaciones que empezaban a aparecer.

El auge de la actividad constructora fue atribuida entre otros factores a las mejoras de comunicación con la región costa, al aumento poblacional y al contacto frecuente con el extranjero<sup>9</sup>, (Radiconcini, 1912), y derivó en la creación de la idea del "*Quito del Porvenir*", como fórmula necesaria para la transformación de la ciudad colonial en ciudad moderna. En las referidas dos primeras décadas aparecen las llamadas

ciudadelas, entre otras se puede nombrar a la ciudadela Urrutia, al barrio Larrea, a la Ciudadela América, a la ciudadela de los Campos Elíseos, al barrio de la Colmena, a la ciudadela La Floresta - Las Mercedes, a la ciudadela Isabel La Católica, todos productos de la incorporación del suelo agrícola al hasta entonces flamante mercado del suelo urbano.

Es dentro de este contexto que aparecerá la llamada ciudadela perteneciente a The Anglo French Pacific Syndicated Limited, compañía de origen inglés con intereses múltiples en varios sectores de la economía nacional, entre otros, los campos de la explotación minera y petrolera, la agricultura, los transportes, las comunicaciones y obras públicas, así como también los bienes raíces urbanos. Esta compañía y sus personeros tuvieron relaciones directas con la empresa del ferrocarril Guayaquil & Quito Railway y con la empresa de tranvías de Quito que desarrolló la conexión entre la estación de Chimbacalle y el resto de la ciudad.

La compañía en mención emprendió una campaña de adquisición de tierras que comprendió varias quintas y fundos localizados especialmente en los sectores correspondientes a los antiguos ejidos reales, los cuales pasaron a manos particulares en los albores del siglo XIX. Se conoce que la empresa tenía la propiedad de la quinta La Viña, de la quinta La Benigna<sup>10</sup> y de varios terrenos localizados en el sector denominado El Girón.

En el año 1918 la compañía enfrentó un proceso de

liquidación, producto de la crisis europea generada por la primera guerra mundial, situación que condujo a un proceso de desinversión de sus activos que derivó en la venta de sus propiedades, en este caso a la compañía The Farms Company, de origen norteamericano y también a personas particulares. En el año 1921 la Junta del Centenario aprueba el plano de urbanización del terreno correspondiente a la quinta La Viña y en la sesión de Concejo del 05 de enero de 1922<sup>11</sup> se procede a su aprobación municipal. En mayo del mismo año esta propiedad es vendida a la Compañía de Mejoras Urbanas, de origen guayaquileño, quienes inmediatamente iniciaron la comercialización de sus lotes bajo la denominación de Ciudadela Mariscal Sucre.

El proceso de consolidación de esta ciudadela fue lento, lo cual se comprueba con los datos del Catastro de la Propiedad Urbana del año 1927<sup>12</sup>, en donde se observa que esta ciudadela contaba únicamente con cinco casas construidas, situación que tuvo una variación paulatina que se evidencia en las hojas topográficas levantadas por el Servicio Geográfico Militar en el año de 1932, cuando se aprecia la construcción de veinte viviendas en los terrenos aledaños a la avenida Colón, una docena de quintas en el sector correspondiente a El Girón y una docena de viviendas en el predio de la ciudadela Mariscal Sucre.

La revisión de registros municipales sobre aprobación de urbanizaciones da cuenta de la incorporación del barrio Colón en el año 1933, que corresponde a las manzanas limitadas por las actuales calles Colón, Amazonas, Orellana y Diego de

Almagro. El barrio Simón Bolívar, desarrollo inmobiliario de la Caja de Pensiones y la urbanización perteneciente a Víctor Eastman Cox fueron aprobadas en el año 1934, el primero limitado por las calles Wilson, 6 de Diciembre, Baquerizo Moreno, Cordero, Pinto y Amazonas, la segunda por las calles Veintimilla, 6 de Diciembre, Wilson y Juan León Mera.

En el año de 1940 se procedió a lotizar la antigua Quinta Presidencial que ocupaba el terreno limitado por las calles Patria, 6 de Diciembre, Washington y 12 de Octubre y en la década de los años 50 se terminan de incorporar algunas urbanizaciones y predios lotizados, situación que se confirma en la fotografía aérea del año 1956, donde se observan pocos terrenos libres de construcciones. La imagen urbana de la Mariscal empezará a transformarse en la década de 1950 cuando se implantan edificaciones que ya no utilizan lenguajes historicistas y eclécticos en su expresión arquitectónica, y en su lugar apelan al uso de expresiones netamente modernas como es el caso de los arquitectos europeos Kohn, Glas y Etwanick o los nacional Leonardo Arcos, Lionel Ledesma y Jaime Dávalos.

El cambio de la altura de las edificaciones ocurrirá en los años 60s cuando aparecen edificios que superan los iniciales dos pisos hasta alcanzar al final de la década las seis plantas, como es el caso de la Cancillería obra del arquitecto Milton Barragán Dumet, el edificio de Consultorios Médicos de Diego Ponce, las primeras etapas del Hotel Colón de Ovidio Wappestein, esta tendencia se reafirmó con la reglamentación correspondiente al Plan Director del año 1967

donde se prescribió la implantación de edificios con mayores alturas en las principales avenidas del área de estudio.

El boom petrolero ocurrido a partir de la primera mitad de la década de 1970 será el escenario propicio para la transformación definitiva de la Mariscal al multiplicarse la construcción de edificios en altura, alcanzando con facilidad los 20 pisos de altura y que fueron destinados a usos residenciales o de oficinas, marcando de esta manera el inicio de un amplio proceso de renovación urbana que solo perderá impulso en las décadas siguientes. Se puede señalar a manera de ejemplo algunos edificios notables de este periodo, entre otros destacan la sede de COFIEC, la segunda etapa del Hotel Colón, el edificio PACO del arquitecto Wappestein, el edificio del Colegio de Ingenieros del arquitecto Mario Arias, las torres Almagro del arquitecto Diego Ponce, los condominios Colón y Wilson de los arquitectos Banderas Vela, los edificios Antares y Girón del arquitecto Agustín Patiño, el edificio del Banco Internacional del arquitecto Mario Zambrano, el edificio del Banco de Préstamos del arquitecto Fabián Zabala y los edificios Rocafuerte, Proinco Calisto y Banco de Londres del arquitecto Rafael Vélez Calisto.

En la década de los 80 se producirá una desaceleración del crecimiento en altura, aun cuando se concretarán algunos edificios importantes como el de la CFN y el Zarzuela del mismo Wappestein, la sede de la Mutualista Pichincha del arquitecto Vélez o el Centro Comercial Espiral del arquitecto Ponce. Otro indicador del sentido que iba tomando el proceso

de transformación del área resulta ser el decrecimiento de la densidad poblacional que varía de 160 hab/Ha en el año 1974 a 101.7 en el año 1986<sup>13</sup>.

La municipalidad en el año 1981 publica el Plan Quito, esfuerzo en materia de planificación, en donde se estudia de manera pormenorizada una reglamentación consistente en la definición de usos de suelo y alturas que terminaron legitimando los cambios edilicios acontecidos desde la década anterior. Este proceso generó proyectos como el cambio de la imagen urbana de la avenida Amazonas otorgándole un carácter comercial enfatizando su vocación turística-recreativa.

El mismo Plan Quito, por primera vez desde el municipio, dirigió su atención al tratamiento y conservación de las áreas peri-centrales, en tal sentido delimitó varias zonas de preservación, así como de protección ambiental al interior de la Mariscal y designó cerca de 200 inmuebles para integrar un pre-inventario patrimonial. Por otra parte, el arquitecto colombiano Eladio de Valdenebro en el año 1984 seleccionó en esta misma área cerca de 100 inmuebles dentro de su Plan de preservación de Singulares Construcciones por fuera del Centro Histórico de Quito, (INPC-BCE-IMQ), todo lo cual también podría evidenciar la magnitud de los cambios ocurridos en esta época.

En el año 1991 se efectúa el inventario de Arquitectura Civil dentro del Plan Maestro de Rehabilitación de las Áreas Históricas, en la Mariscal se registran 189 inmuebles y hasta

la actualidad se han perdido 32. Al momento es evidente un proceso de deterioro urbano caracterizado por cambios en los usos de suelo y transformaciones morfológicas que implican la generalizada ocupación y construcción en los retiros de las edificaciones cuya implantación antes fue aislada *Ver Anexo No. 1: Morfología urbano-arquitectónica 1922, Ver Anexo No. 2: Morfología urbano-arquitectónica 1932, Ver Anexo No. 3: Morfología urbano-arquitectónica 1959, Ver Anexo No. 4: Morfología urbano-arquitectónica 1968, Ver Anexo No. 5: Morfología urbano-arquitectónica 1986, Ver Anexo No. 6: Morfología urbano-arquitectónica 2018.*

### 1.1.3 Situación Actual y Prospectiva de “La Mariscal” en 2040

Se describen los problemas y/o potencialidades identificados en la forma urbana actual del área de estudio, desde las teorías y conceptos asumidos para el desarrollo del Taller<sup>14</sup>, desde la lectura del espacio urbano mediante en trabajo de campo y de laboratorio; y, en consideración de las regulaciones y normativas urbanas de la Planificación vigente para el Distrito Metropolitano de Quito - PUOS 2018:

#### 1.1.3.1. Medio físico y demografía básica:

**a. Medio físico relativamente favorable para el desarrollo urbano:** Resultante de una topografía con ligeras variaciones de pendiente en "La Mariscal" que oscila entre el 1% y el -1%. Tiene una temperatura promedio año de 14.7°C. El área de estudio tiene una humedad relativa, radiación, temperatura, pluviosidad y vientos favorables para el asentamiento humano. Con

baja vulnerabilidad por inundaciones, por efecto de las lluvias. Ver **Figura 4: Medio Físico**.

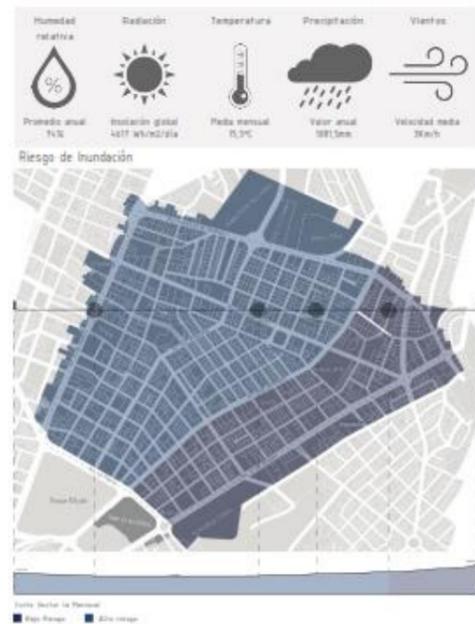


Figura 4. Medio Físico  
Tomado de: POU, 2018

**b. Decrecimiento de la población residente:** Que se produce en el contexto de la tendencia de disminución del ritmo de crecimiento poblacional de la ciudad central, por efectos de la migración hacia la periferia o los valles del Distrito Metropolitano de Quito -Tal como lo señala Fierro, G. (2016), para 1980 la densidad poblacional de Quito fue de 146.71 Hab/ha. y para el 2010 de apenas 92 Hab/ha.

Para el caso de “La Mariscal”, se estima que la disminución del crecimiento de la población residente sería el resultado de la intensa implantación de usos comerciales -especialmente bares y restaurantes- y de servicios en planta baja y otros pisos de los edificios existentes, que en conjunto ofrecen mayor renta y por la falta de políticas y gestión municipales de vivienda, en el contexto de la falta de diseño urbano de la

ciudad construida.

En conjunto, esta situación vendría provocando la pérdida de la vitalidad sostenible o perdurable del sector, por un lado; y, por otro, estaría aportando significativamente al crecimiento extensivo y disperso de la ciudad. Para 1990 la población el área de estudio fue de 11.476 Hab, para el 2001 de 9.869 hab y para el 2010 de 8.142 hab; este comportamiento evidencia una clara tendencia hacia la disminución del crecimiento poblacional, la población proyectada al 2018 habría sido de 6.862 hab. Ver **Figura 5. Población residente del sector; y, Figura 6. Densidad Poblacional del Sector**.

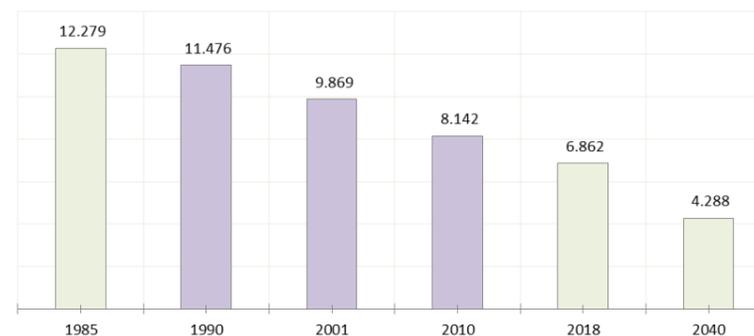


Figura 5. Población residente del sector (Habitantes)  
Adaptado de: 1990, 2001 y 2010 INEC, 2018  
Proyecciones 1985, 2018, 2040

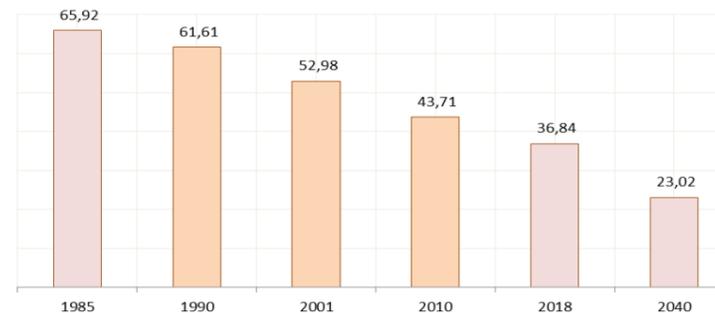


Figura 6. Densidad poblacional del sector- (Hab/Ha)  
Adaptado de: 1990, 2001 y 2010 INEC, 2018  
Proyecciones 1985, 2018, 2040

Entre 1990 y 2010, el 80% de los barrios que conforman el área de estudio ha disminuido su población de forma clara y contundente. Sin embargo, en el 20% de los barrios restante -Barrios: Simón Bolívar y Colón (2)- se ha evidenciado una tendencia al incremento de la población residente, misma que es el resultado de la interesante cantidad de proyectos de vivienda de alta densidad desarrollados especialmente desde el 2001. Ver **Figura 7. Densidad Poblacional por Barrios**.

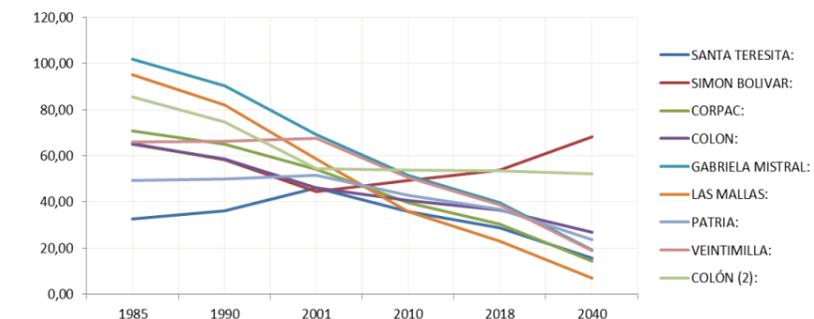


Figura 7. Densidad poblacional por barrios - (Hab/Ha)  
Fuente: 1990, 2001 y 2010 INEC, 2018  
Proyecciones 1985, 2018, 2040

**c. Predominio de la población femenina residente:** Entre 1990 y 2010 se ha registrado un claro predominio de la población residente del género femenino; sin embargo, la población femenina tiende a disminuir levemente su proporción. Ver **Figura 8. Población por género**.

**d. Disminución de la población infantil residente versus el incremento de la población adulta:** Para 1990 la población infantil alcanzó el 16.57%, para el 2010 disminuyó hasta el 8.92% del total; mientras que para 1990 la población adulta y adulta mayor fue del 31.33% y para el 2010 ascendió al 41.46%, comparativamente superior a la registrada a nivel nacional que fue del 35%. Ver **Figura 9. Pirámide de edades 1990 y Figura 10. Pirámide de**

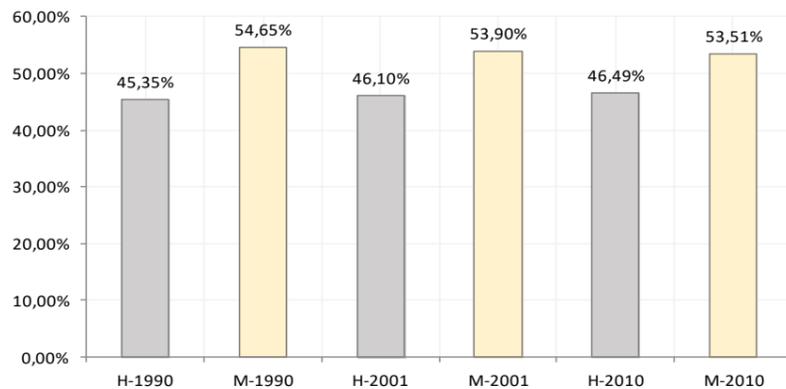
**edades 2010.**

Figura 8. Pirámide de edades 1990

Tomado de: POU, 2018

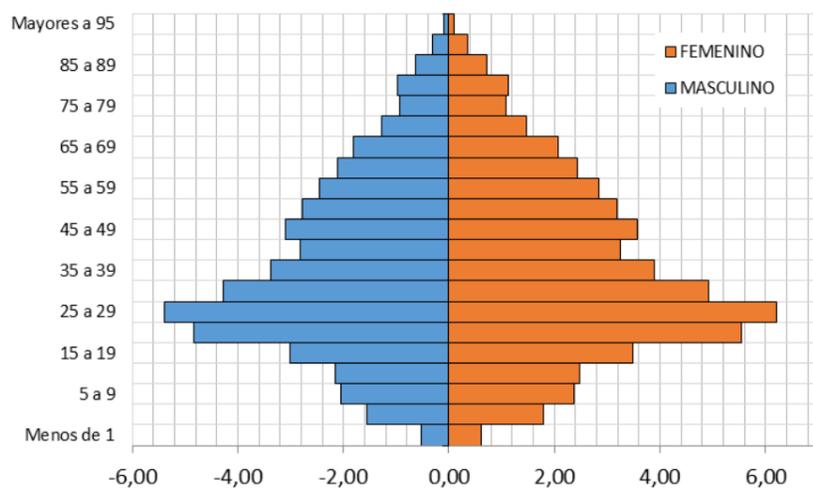


Figura 9. Pirámide de edades 1990

Tomado de: POU, 2018

**1.1.3.2. Trazado y Movilidad:**

**e. Bajos niveles de permeabilidad del trazado:** Sin embargo, que el 75% de las manzanas del sector son de superficies iguales o menores a 10.000 m<sup>2</sup> y que el 61.53% del parcelario tiene superficies iguales o menores a 600 m<sup>2</sup> y casi el 93% iguales o menores a 1500m<sup>2</sup> apenas el 17.17% de las vías “entran y salen” de “La Mariscal” o tienen continuidad desde el interior del sector

hacia el exterior y viceversa.

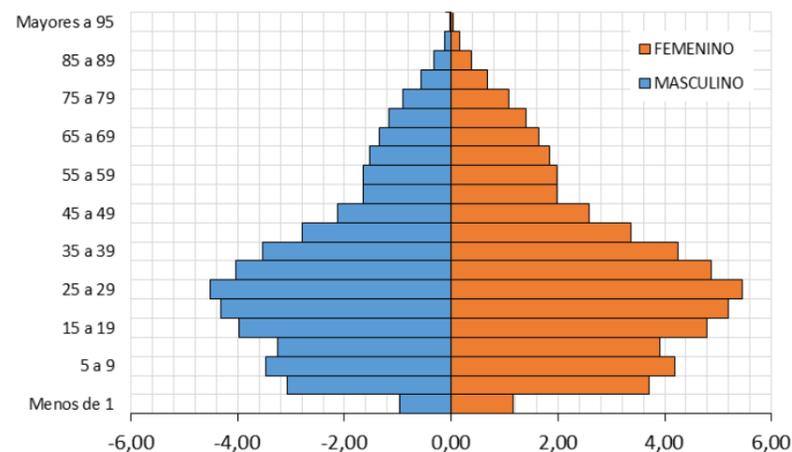


Figura 10. Pirámide de edades 2010

Tomado de: POU, 2018

Esta situación se debe a dos factores: el primero, las avenidas que bordean al sector; esto es: Av. 10 de agosto, Av. 12 de Octubre, Av. Orellana y Av. Patria se han constituido en verdaderos ejes de ruptura del trazado en esta parte de la ciudad, la implantación de corredores exclusivos de transporte en la Av. 10 de agosto y en la Av. 6 de diciembre han fortalecido esa condición; el segundo, la existencia de manzanas que tienen superficies mayores a 10.000 m<sup>2</sup> tanto al interior de “La Mariscal” como en los barrios exteriores de borde que no han permitido la continuidad de la mayor parte de las vías que nacen o atraviesan el sector en todos los sentidos. *Ver Anexo No. 7. Tamaño de manzanas, Anexo No. 8. Tamaño de lotes y Anexo No. 9: Continuidad del trazado.*

**f. Altos niveles de accesibilidad peatonal al transporte público:** El área de estudio registra una muy buena accesibilidad peatonal desde las partes interiores de los barrios -centroides- hacia las vías por las cuales circula el

transporte público. La generalidad de los recorridos peatonales se encuentra dentro del rango de 300 a 400 metros lineales. Sin embargo, que se considera excesiva accesibilidad, en tanto que contamina innecesariamente el medio ambiente del sector, le otorga muy buenas oportunidades para su rehabilitación urbana como una centralidad atractiva para la vivienda y el empleo. *Ver Anexo No. 10. Accesibilidad peatonal al transporte público.*

**g. Deficiente calidad y cantidad de aceras para la movilidad peatonal:** Casi el 50% de las aceras se encuentran en mal estado y casi la totalidad de ellas no tiene las dimensiones reglamentarias (88.25%). Es decir, tienen dimensiones que no favorecen la accesibilidad universal y la vida en el espacio público. Las aceras se han convertido en verdaderos laberintos, producto de la instalación de quioscos de comercio, de la destrucción de sus niveles de construcción y su destrucción para la adecuación de rampas de ingreso de vehículos a predios privados frentistas, del uso abusivo de estos espacios públicos para la exhibición de productos de almacenes, de la instalación de mojones para evitar que los autos ocupen las aceras, de la instalación de publicidad excesiva, de la instalación inapropiada de señales de tránsito, etc. Esta situación disminuye la posibilidad de desarrollar la vida en el espacio público, de los encuentros sociales en el espacio público necesarios para la vida en comunidad y deteriora la imagen urbana. *Ver Anexo No. 11. Cumplimiento reglamentario de aceras y Anexo No. 12. Calidad de aceras.*

**h. Más de la mitad la infraestructura para la movilidad en bicicleta es ineficiente:** Sin embargo, que este sector

constituye uno de los más servidos de la ciudad con ciclovías, más del 52% de ellas son compartidas con autos privados y públicos, lo que las vuelve inseguras. Esta situación viene afectando al interés de usar las ciclovías, es evidente la falta de uso o el poquísimos crecimiento de los flujos en bicicleta. *Ver Anexo No. 13: Red de ciclovías.*

- i. Importante oferta transporte público para acceder al sector y viceversa; y, limitaciones de ese sistema para la movilidad transversal:** En su condición de enlace de la movilidad de superficie entre el Centro Histórico y el Centro Urbano Moderno de "La Carolina", "La Mariscal" está provista de seis (6) rutas longitudinales -norte/sur-, mientras que para el cruce transversal del sector -este/oeste- solamente existen tres (3) rutas de transporte público. Se estima que la demanda de movilidad longitudinal será absorbida significativamente en la futura operación del Metro de Quito, mientras que la demanda de movilidad transversal debe resolverse considerando que hacia los costados este y oeste de "La Mariscal" se asientan las más grandes universidades del DMQ. En todo caso se requiere implantar un sistema de transporte público que vaya más a tono la necesidad de mejorar las condiciones medio ambientales del centro urbano de la ciudad. *Ver Anexo No.14. Transporte público.*
- j. Excesivas facilidades para la movilidad en auto particular:** Efectivamente, prácticamente por la totalidad de las vías del sector pueden circular los autos particulares. Estas vías atienden gran parte del crecimiento indiscriminado de autos privados que circulan en la macro-centralidad urbana de Quito y de la falta de

una política pública que priorice los desplazamientos o la movilidad peatonal, en bicicleta y en transporte público. En horas pico hay saturación vehicular o atascos - incremento de tiempos de viaje y pérdidas económicas que afectan a la mayoría de los viajes o desplazamientos diarios-. En conjunto, esta situación genera una percepción de congestión, de contaminación ambiental y de deterioro de la imagen urbana, especialmente en las vías longitudinales. *Ver anexo No. 15. Vías y Auto particular.*

- k. Inmensa oferta de espacios para el estacionamiento de autos privados:** Que igualmente contribuye a proveer de facilidades a la movilidad en auto particular. La oferta total de estacionamientos actual es de 7.563 unidades, que está compuesta por 3.400 unidades en las calzadas de las vías - casi la totalidad en la denominada Zona Azul- y por 4163 unidades en patios o terrenos privados en los que se oferta el servicio de estacionamiento por horas. *Ver Anexo No. 16. Estacionamientos.*

Si se considera que el estacionamiento en vía pública tiene una baja rotatividad -1.5 veces por día- y que el estacionamiento en patios tiene una rotatividad de más o menos 3 veces por día, entonces la oferta de estacionamiento del sector representa el ingreso con destino "La Mariscal" de aproximadamente 18.000 autos día o lo que es lo mismo, 18.000 habitantes temporales. Si el 80% de los visitantes que ingresan al sector por trabajo, compras de diverso tipo, gestiones, etc. (72.000 personas) lo hacen a pie o por transporte público, entonces la población residente temporal por día -de lunes a viernes- sería de más o menos 90.000 habitantes

por día; esto es de casi 12 veces la población residente estimada para el 2018 - 6.862 habitantes-.

El estacionamiento en las calzadas de las vías va en desmedro de la calidad y cantidad de aceras para la movilidad peatonal y/o en bicicleta y revela la inexistencia de una política urbana y/o una infraestructura que desincentive en uso del auto privado en los desplazamientos al interior de la ciudad y especialmente en la macro-centralidad del DMQ. En conjunto, esta situación genera una percepción de congestión, de contaminación ambiental y de deterioro de la imagen urbana, especialmente en La Mariscal.

- l. Ineficiente movilidad de bienes y servicios:** Generada por el irrespeto de horarios y exclusiones tipológicas para el abastecimiento de bienes y servicios, especialmente para los usos comerciales de las vías que atraviesan longitudinalmente "La Mariscal". En conjunto, esta situación genera una percepción de desorden, de congestión, de contaminación ambiental y de deterioro de la imagen urbana.

#### 1.1.3.3. Usos del suelo:

- m. Predominio de uso de suelo Comercial/Servicios en el parcelario:** Se estima que la esta situación tiene origen en PUOS - históricamente vigente; el que, prácticamente en todos los usos de suelo residenciales urbanos y múltiples permiten la implantación, aparentemente discriminada, de usos comerciales y servicios (99,29% de los Usos Pormenorizados). Esta situación resultaría coherente con la función y usos de suelo predominantes

en la macro-centralidad urbana del DMQ de la que La Mariscal forma parte; sin embargo, en algunas partes del área de estudio se evidencia la tendencia hacia la monofuncionalidad como resultado de los intereses o afanes rentistas que ofrece el mercado del suelo en la ciudad.

Mientras que en el PUOS se establece implícitamente que los usos comerciales y de servicios no pueden existir sino por compatibilidad en los usos residenciales R2, R3 y Múltiples, actualmente el casi el 30% de los lotes tienen usos exclusivamente comerciales y de servicios de distinta escala. En efecto, según el PUOS vigente más del 70% de los lotes deberían tener usos residenciales y en realidad, según el levantamiento de campo, alcanzan apenas el 45,62 %. Dicho de otra manera, el 54.38 de los lotes del sector tienen usos comerciales, de servicios o de equipamiento. *Ver Anexo No. 17. Usos de suelo.*

Ahora bien, la concentración de comercios y servicios en los barrios “Gabriela Mistral” y “Corpac” se evidencia en la graficación en el territorio de las actividades económicas con permisos municipales para el 2018 - “LUAE”. *Ver Anexo No. 18. Actividades económicas – LUAEs.*

- n. Crecimiento polarizado de la oferta de vivienda particular:** Para el 2010, el parque de vivienda se ha incrementado en un 25 % con respecto al de 1990; sin embargo, este incremento se ha producido polarizadamente, en el 20% de los barrios de “La Mariscal” -Barrios: "Simón Bolívar" y "Colón (2)"-. *Ver Figura 11. Crecimiento de viviendas particulares.*

El crecimiento de las viviendas particulares en el sector ha

sido fundamentalmente en el tipo INEC de “Departamentos en casa o edificio”: en 1990 este tipo representó el 56% del total de las viviendas particulares en el sector, en 2001 el 65.90% y para el 2010 llegó a ser del 74.90%. Es evidente la paulatina disminución de las viviendas INEC tipo “Casa - Villa” –en 1990 fue de 35.26% y para el 2010 19.89%-, esta situación se corresponde con el -igualmente paulatino- destino de las antiguas viviendas unifamiliares para comercio y servicios. *Ver Tabla 1. Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo y Figura 12. Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo.*

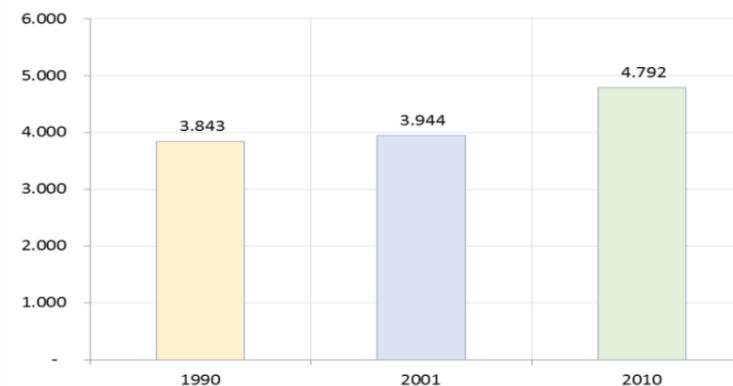


Figura 11. Crecimiento de Viviendas Particulares.

Tomado de: POU, 2018

Tabla 1.

Crecimiento de viviendas particulares por tipo

TIPO		1990	%	2001	%	2010	%
1	CASA-VILLA	1355	35,26%	1055	26,75%	953	19,89%
2	DEPTO. EN CASA O EDIFICIO	2178	56,67%	2599	65,90%	3589	74,90%
3	CUARTOS EN CASA -INQUILINO	215	5,59%	219	5,55%	169	3,53%
4	MEDIAGUA	84	2,19%	62	1,57%	40	0,83%
5	RANCHO	1	0,03%	0	0,00%	0	0,00%
6	COVACHA	1	0,03%	3	0,08%	1	0,02%
7	CHOZA	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
8	OTRA VIVIENDA PARTICULAR	9	0,23%	6	0,15%	40	0,83%
Subtotal:		3.843	100,00%	3.944	100,00%	4.792	100,00%

Tomado de: POU, 2018

- o. Importante déficit de equipamientos públicos a nivel**

**barrial y sectorial:** La Mariscal forma parte de la denominada macro-centralidad urbana de Quito y del DMQ, en ella se asienta una buena parte de equipamientos de carácter zonal, de ciudad y hasta metropolitanos, públicos y privados, cuya accesibilidad eventualmente resulta compleja para la población local.

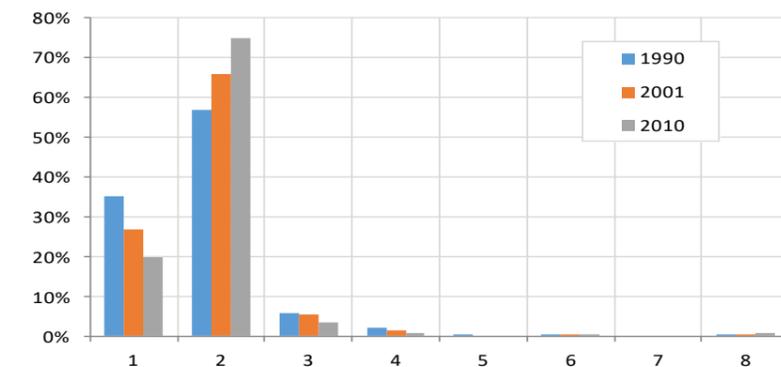


Figura 12. Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo

Tomado de: Taller AR0960 -2018-2

Desde las reflexiones teóricas desarrolladas en el Taller se ha establecido que para alcanzar el desarrollo espacial equitativo de la ciudad contemporánea resulta estratégico fortalecer la vida de la comunidad a nivel barrial. Volver al barrio como estrategia para contribuir en la construcción efectiva del “derecho a la ciudad”; de allí que, se ha investigado fundamentalmente la dotación de equipamientos a nivel barrial y en algunos casos la necesidad de algunos equipamientos, que desde la perspectiva del Régimen del Suelo Vigente para el DMQ son necesarios a nivel sectorial.

En el área de estudio, los equipamientos públicos de escala barrial son insuficientes o no existen, especialmente de Bienestar Social, Educación, y Cultura. Esta situación refleja los desequilibrios espaciales de la

metrópoli, expresa la inequidad social, afecta a las posibilidades de cohesión social y a la construcción de identidades a nivel barrial; y, contribuye a la migración de la población hacia la periferia de la ciudad, especialmente hacia los valles. *Ver Anexo No. 19. Equipamientos existentes, Anexo No. 20. Equipamientos barriales faltantes y Anexo No. 21. Equipamientos sectoriales faltantes.*

- p. Insuficiente cantidad de espacio público para plazas cívicas o culturales y para parques:** Las únicas plazas cívicas y/o de expresión social, política y cultural de Quito se ubican en el Centro Histórico. El desarrollo urbano del área de estudio no contempló la necesidad de estos espacios públicos, algunos de sus roles han sido asumidos por los centros comerciales; especialmente, como los de lugares de encuentro, "para ver y ser vistos".

En el imaginario ciudadano la únicas "Plaza" que existen en La Mariscal es la "Plaza Foch", las que, aun cuando su aparición en el tejido urbano fue pensado desde la necesidad de espacios culturales -plaza cultural- evidentemente, cumple fines exclusivamente comerciales. Debido a que el territorio se ha ocupado con urbanizaciones y lotizaciones que históricamente y por distintos motivos, no solamente que no hicieron sus obras de urbanización -las hizo el Municipio- sino que, además, no dejaron los espacios necesarios para la habilitación de parques barriales. Sin embargo, el área de estudio se relaciona directamente con un gran parque, de escala de ciudad o metropolitana, "El Ejido", el que no atienden las necesidades y la escala de parques barriales, en los que sus habitantes puedan socializar, recrearse, y construir vida en comunidad. Este déficit estaría aportando en la

construcción de comunidades barriales sin cohesión social.

En síntesis, apenas el 1.06% del suelo del área de estudio corresponde a suelo público destinada a plazas y parques; debió ser de al menos del 10%. La provisión de suelo público para equipamientos también es insuficiente, alcanza apenas el 6.13%; y, de igual manera, existe una reducida cantidad de verde urbano hacia el interior de los barrios que forman parte de esta pieza urbana y por lo mismo, no responde a la necesaria para cumplir los estándares internacionales-OMS. Esta situación contribuye significativamente en la percepción de su mala calidad ambiental y deterioro urbano. *Ver Anexo No. 22. Propiedad del suelo.*

#### 1.1.3.4. Ocupación del Suelo:

- q. La mayor parte del parcelario está ocupado con retiro frontal:** Efectivamente, el 84% de las edificaciones construidas en el parcelario de "La Mariscal" han mantenido su forma original de ocupación con retiro frontal; sin embargo, casi el 30% de estas edificaciones han ocupado el retiro frontal en planta baja y/o en planta baja y plantas altas- como resultado del proceso de transformación de un sector originalmente residencial y con retiro frontal -ciudad jardín- en un sector comercial y de servicios, cuyas edificaciones buscan el contacto directo con la calle para el mejoramiento de su potencial económico-comercial. *Ver Anexo No. 23. Forma de ocupación del suelo actual.*
- r. Sobre-ocupación del suelo en Planta Baja:** El 73 % de

los lotes se encuentran ocupados con edificaciones de superficies mayores a las permitidas por la zonificación correspondiente según el PUOS vigente. Esto porque construir más en planta baja siempre será más económico que construir en otros pisos. Lastimosamente, la sobre ocupación del suelo en planta baja contribuye a disminuir la calidad ambiental de la ciudad, disminución de aire y luz en los ambientes interiores y particularmente la capacidad de absorción de aguas lluvias. *Ver Anexo No.24. Intensidad de ocupación del suelo en planta baja.*

- s. Alta subocupación del índice total de ocupación del suelo vigente:** El 83,40 % de los lotes del sector no han alcanzado a la plena ocupación del suelo según la zonificación asignada por el PUOS vigente; y, el 60,40% del parcelario no ha ocupado más del 50% del potencial edificable según el PUOS vigente. Evidentemente, esta situación es el resultado de la falta de una política de gestión municipal que incentive la plena ocupación de la ciudad central y se expresa formalmente en el mayoritario incumplimiento de la altura edificable reglamentaria (PUOS) en las parcelas, un perfil urbano anárquico y la sensación de desorden y de deterioro de la imagen urbana.

En todo caso, aporta en la disminución progresiva de la densidad poblacional de esta parte de Quito. La reproducción de esta tendencia de ocupación a nivel barrial, sectorial y zonal también contribuye al crecimiento extensivo de la ciudad, una forma espacial que agudiza y hasta genera los grandes conflictos de la movilidad en el DMQ y la demanda de grandes inversiones públicas y

privadas - pérdidas económicas- para la construcción de nueva infraestructura de equipamientos y servicios para la población que se asienta en la periferia y los valles. *Ver Anexo No. 25. Intensidad de ocupación del suelo total.*

#### 1.1.3.5. Patrimonio edificado:

**t. Inventario de edificaciones histórico-patrimoniales desactualizado:** El inventario de las edificaciones patrimoniales del DMQ legalmente emitido por el Municipio del DMQ fue realizado entre 1992-1998. Desde entonces se vienen realizando actualizaciones que no han modificado esencialmente el inventario de "La Mariscal"; entonces, actualmente, el sector tiene 189 edificaciones patrimoniales inventariadas.

El presente estudio propone: por un lado, la eliminación de 22 edificaciones -de las 189- por cuanto se considera no reúnen las condiciones para mantenerse como patrimonio histórico edificado; y, por otro lado, la incorporación de 42 edificaciones más al inventario de 1991, en vista que se considera poseen singulares características morfológicas arquitectónicas y urbanísticas. En síntesis, se propone que La Mariscal contenga y conserve 209 edificaciones patrimoniales. *Ver Anexo No. 26. Patrimonio edificado.*

La mayor parte de las edificaciones inventariadas por el municipio se encuentran en buen estado. Esto se debería al interés ciudadano mayoritario en el cumplimiento de las disposiciones municipales. Aun se observan pretensiones de abandono y destrucción, aparentemente

intencionada, del patrimonio edificado ante la posibilidad de alcanzar mayor rentabilidad inmobiliaria. *Ver Anexo No. 27. Estado del patrimonio inventariado.*

*De continuar la tendencia de vaciamiento del uso residencial y predominio de los usos comerciales y de servicios, para el 2040 "La Mariscal" se convertirá en un espacio mono funcional y su población habrá disminuido hasta los 4.288 habitantes y su densidad poblacional será de apenas 23.02 Hab/ha. Será un espacio deteriorado y de mala calidad ambiental.*

#### 1.1.3.6. Problemas generales de "La Mariscal":

Desde la lectura de los problemas y/o potencialidades desde los elementos que conforman los componentes básicos de la morfología urbana del sector -anteriormente detallados- se propone la situación actual de La Mariscal se expresa a través de los siguientes problemas y potencialidades generales:

- Medio físico favorable para el desarrollo de la vida urbana.
- Fuerte tendencia a la disminución de la población total residente.
- Trazado que facilita la permeabilidad y legibilidad internas del sector.
- Reducida conectividad vial hacia el entorno urbano inmediato y viceversa.
- Sistema de movilidad desarticulado y con predominio del uso del auto privado.

- Pérdida de residencialidad en la mayor parte del sector.
- Sobreocupación del suelo en planta baja y subocupación del suelo en altura.
- Inventario de edificaciones histórico-patrimoniales desactualizado y falta de gestión para la protección de las edificaciones inventariadas.

#### 1.1.4 Síntesis de la Propuesta Urbana

##### 1.1.4.1. Objetivos generales:

1. Aprovechar la calidad del medio físico para la vida de una mayor cantidad de población residente.
2. Organizar el sistema de movilidad -longitudinal y transversal- priorizando la movilidad en transporte público, en bicicleta y peatonal.
3. Recuperar la residencialidad de la mayor parte del suelo.
4. Ocupar eficientemente el suelo, protegiendo la morfología urbana y la calidad ambiental del sector.
5. Evaluar el actual inventario de edificaciones patrimoniales del sector y gestionar su rehabilitación y mantenimiento.

##### 1.1.4.2. Visión de futuro:

Para el 2040, "La Mariscal" será: Un modelo de "ciudad compacta" en el Distrito Metropolitano de Quito; en el que, mediante la ocupación eficiente del suelo, vivirán alrededor de 37.000 habitantes. Una centralidad turística-residencial, con usos de suelo y equipamientos sociales y públicos que potencien y sostengan su identidad urbana y la buena vida de su población residente, el disfrute de la población visitante, en un ambiente de diversidad social, económica y cultural. Con

un sistema de movilidad que privilegie el uso del transporte público, en bicicleta y la movilidad peatonal, con un patrimonio histórico edificado rehabilitado sosteniblemente para el desarrollo de actividades sociales, económicas y/o culturales.

#### 1.1.4.3. Estrategias generales:

1. La organización general del espacio del sector será en consideración del patrimonio histórico edificado.
2. Rediseñar los espacios públicos –que aprovechan la topografía, que generen microclimas para evitar la radiación solar y que favorezcan la seguridad ambiental de la población.
3. Re-densificar el sector con nueva población, asentada fundamentalmente en los barrios que rodean a la "ZONA" o centro urbano lúdico, de tal manera que "La Mariscal" alcance una población de alrededor de 37.000 habitantes y densidad poblacional promedio de 200 Hab/ha, mediante el rediseño de los usos de suelo y su intensidad de ocupación. *Ver Figura 13. Población propuesta 2040; y Figura 14. Densidad poblacional propuesta 2040.*

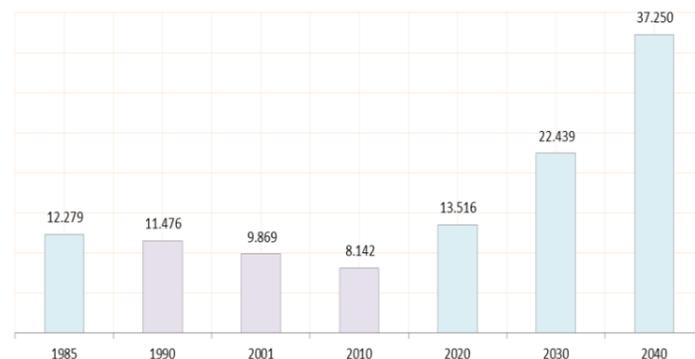


Figura 13. Población propuesta 2040

Tomado de: POU, 2018

4. Crear nuevos tramos de vías en zonas donde la morfología del trazado es ineficiente, que disminuyan el tamaño de manzanas que tienen superficies mayores de los 10.000 m<sup>2</sup> para aportar a la optimización de la escala humana y el mejoramiento pleno de su accesibilidad y permeabilidad en sentido longitudinal y transversal.

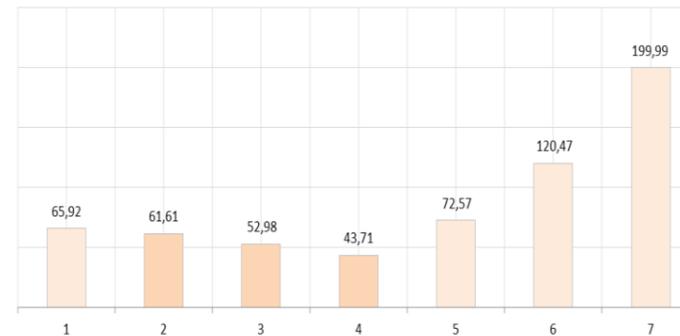


Figura 14. Densidad poblacional propuesta 2040

Tomado de: POU, 2018

5. Conservar el sistema de transporte público que opera hacia las avenidas principales: 10 de agosto, Amazonas, 6 de Diciembre, 12 de Octubre, Orellana, Colón, Patria y eliminar el que opera por la Av. 9 de octubre.
6. Estructurar un sistema de movilidad en sentido longitudinal y transversal, que privilegie el transporte público (buses ecológicos), el transporte en bicicleta y la movilidad peatonal:
  - 4.1.- Recorrido Transversal Universitario: que se desarrollará por las avenidas Isabela Católica, calles Veintimilla-Darquea, y avenidas América y Colón.
  - 4.2.- Recorrido Longitudinal: que se desarrollará por las avenidas Amazonas, prolongación de la calle San Salvador, Avenidas República, 6 de Diciembre y Patria.
7. El sistema de movilidad en sentido longitudinal y

transversal propuesto, se complementará con cuatro (4) Estaciones Intermodales ubicados: la Primera, en los terrenos de la universidad Central hacia la Av., América, junto a la parada del metro; la Segunda, en el terreno ubicado en la intersección suroeste de las avenidas Eloy Alfaro y República, diagonal a la parada del metro "La Pradera"; la tercera, en los terrenos ubicados entre las universidades Católica y Politécnica en la intersección de las calles Isabela Católica y Mena Caamaño; y , la Cuarta, lo más próxima a la parada del metro en el parque "El Ejido".

8. Construcción de un viaducto en la Av. "Patria", entre la 12 de octubre y 10 de agosto (Incluye la eliminación del "Puente del Guambra"), que permita una mejor integración espacial entre el parque "El Ejido" y "La Mariscal"; y, de un viaducto en el tramo de la "10 de agosto" entre la Av. "Eloy Alfaro" y "Patria" con fines de mejorar la relación espacial entre "La Mariscal" y "Santa Clara". La ejecución de estas propuestas será evaluada económica y socialmente.
9. Organización de pares viales en sentido longitudinal y trasversal del sector.
10. Convertir a todas las vías del Centro Turístico "La Zona" (Veintimilla, Colón, Amazonas y 6 de Diciembre) en vías peatonales, en las que solamente podrán ingresar autos de servicio y/o emergencias. Este caso será revisado en el presente trabajo, resolviendo si es factible o no cambiar estas calles internas o si tendrá otro tipo de ejecución.

**11.** Las demás vías locales serán para la movilidad peatonal predominantemente (ensanchamiento de aceras y eliminación de "Zona Azul) y permitirán la circulación de autos particulares.

## **12. Uso de Suelo:**

**12.1.** En el parcelario ubicado hacia las avenidas de borde del sector, el uso de suelo será MULTIPLE -50% vivienda y 50% comercio/servicios-; hacia las avenidas que atraviesan el Sector será MULTIPLE ESPECIAL -60% vivienda y 40 % comercio/servicios-.

**12.2.** En la "ZONA", entre la Av. Amazonas y 6 de Diciembre y Calles Cordero y Veintimilla, se propone TRATAMIENTO ESPECIAL (20% VIVIENDA Y 80 % DE COMERCIO Y SERVICIOS).

**12.3.** Para el sector comprendido entre Veintimilla, 18 de septiembre, Amazonas y 6 de Diciembre) se propone RESIDENCIAL URBANO 3 (40% VIVIENDA Y 60% COMERCIO Y SERVICIOS).

**12.4.** En el resto del parcelario, se propone "RESIDENCIAL 2" (80% vivienda y 20 % comercio) ...y, los terrenos en los que se implantarán los equipamientos tendrán regulaciones resultantes de su naturaleza y sus relaciones con el entorno (ver plano de Usos de Suelo Propuesto).

**12.5.** Proveer de equipamientos al sector, de manera prioritaria equipamientos de carácter barrial que propenda a mejorar las condiciones de vida, fortalecer la identidad y la comunidad a nivel barrial y hasta sectorial. *Ver Anexo*

## **No.28. Matriz de equipamientos propuestos.**

### **13. Ocupación de suelo:**

**13.1.** Hacia todas las avenidas la forma de ocupación será sobre línea de fábrica; la forma de ocupación hacia las vías locales será de dos formas: 1.1. Pareadas en los lotes posteriores de las manzanas con frente a las avenidas y 1.2.- Aislada en los corazones de los barrios. **13.2.** Hacia las avenidas, la altura de edificación máxima será la distancia entre bloques (Ancho de las vías + retiros frontales), pudiendo escalonarse en los pisos superiores para el caso de lotes con profundidades que así lo permitan. En la "ZONA" la altura máxima será de 3 pisos (La morfología urbana de esta zona será objeto de un proyecto especial urbanístico). *Ver Anexo No.29. plano de Alturas de Edificación y Ocupación de Suelo Propuestos.*

**14.** Consolidando la forma de ocupación de suelo sobre línea de fábrica en los barrios o conjuntos urbanos donde hay una clara tendencia en este sentido. Rescate y protección de la forma de ocupación de suelo aislada en los barrios o conjuntos urbanos donde hay una clara tendencia en este sentido.

**15.** Avanzar hacia la ciudad Compacta, mediante la creación de políticas urbanas que prioricen la plena ocupación de La Mariscal y que generen normativas especiales que incentiven la construcción del saldo edificable en esta parte de la ciudad y de su altura de edificación. Normativas que se deben construir en procura de democratizar el acceso o el derecho a la centralidad urbana por parte de la más amplia diversidad socio-

económica de la población.

**16.** Fortalecer la política urbana para incentivar y estimular la preservación y el cuidado de estas/os edificaciones y/o conjuntos urbanos

### **1.2 Planteamiento y Justificación**

La Mariscal forma parte de la Red de Centralidades que el DMQ planteo para tener una mejor administración del área urbana de Quito. Estas centralidades se distribuyen, entre el norte, sur y centro de la ciudad, con características predominantes en cada centro. En el Sur, se ubican las centralidades de Quitumbe y La Magdalena; en el Norte está El Bicentenario, Calderón y Cotocollao; y en el Centro están el Centro Histórico, La Carolina y La Mariscal; siendo esta última el centro recreativo de todo el DMQ.

Al ser el centro de ocio de Quito, se generan diferentes actividades y relaciones complejas –ciudad↔barrio “La Mariscal” y centro de “La Mariscal” ↔ “La Mariscal”-, que aunque no parezca, muchas de las decisiones tomadas con respeto a este barrio han afectado a la ciudad y como esta se ha desarrollado o adaptado a las nuevas corrientes populares. Pero, en la última década, el centro del barrio se ha visto opacado y degenerado por las actividades comerciales, y sobre todo con la asociación de ser el núcleo de tolerancia y diversión, donde todo puede pasar, llegando a un punto que los visitantes del barrio consideran que ese comportamiento es normal y los residentes aceptan esa realidad.

Simultáneamente, los residentes de “La Mariscal” han librado

una batalla para controlar esta expansión comercial –y sobre todo controlar el expendio de licores- dentro de toda la zona y en el centro del barrio, han declarado guerra contra las discotecas, bares, comercio informal y la inseguridad, a tal punto que incluso desean eliminar todos estos elementos y poder vivir en paz o por lo menos recuperar la fama que antes tenía el barrio –residencial, locales de media y alta gama, universidades, colegios tradicionales, en fin, un sitio digno de vivir sin importar la nacionalidad y que está a la vanguardia de las nuevas corrientes populares a nivel internacional.

Por lo cual, para poder recuperar la dignidad del barrio y sobre todo restaurar la imagen urbana del área de intervención planteada como un **“área de conflicto urbano”**, es necesario intervenir esta área no solo poniendo algún equipamiento o proyecto arquitectónico; es desarrollar una intervención urbana –con sus problemáticas y potencialidades a mano- para regenerar este sector que está en el límite de ser o no ser la nueva zona roja de la ciudad de Quito. **Ver Figura 15. Delimitación del área de estudio para Proyecto de Titulación**

El plan urbano presentado en el semestre 2018-2 de “La Mariscal”, topó algunas problemáticas del barrio en una escala macro y propuso ciertas soluciones que podrían funcionar en un largo plazo, más el caso que rodea a la famosa Plaza Foch y sus alrededores, corresponde a un capítulo distinto con estrategias, actores e intervenciones más puntuales, ya que es un espacio ya establecido y permanente en la memoria de todos aquellos que la han visitado alguna vez en su vida.

La solución para este pequeño barrio interno, no es eliminar todo, pero tampoco es dejarlo en su estado actual, por lo cual, se tomará en consideración teorías, casos similares y también teniendo en consideración la opinión no solo del comercio existente y futuro, sino de sus residentes, visitantes y todos aquellos que quieren que este espacio se recupere para beneficio de la ciudad y no del bolsillo temporal que invade el territorio.

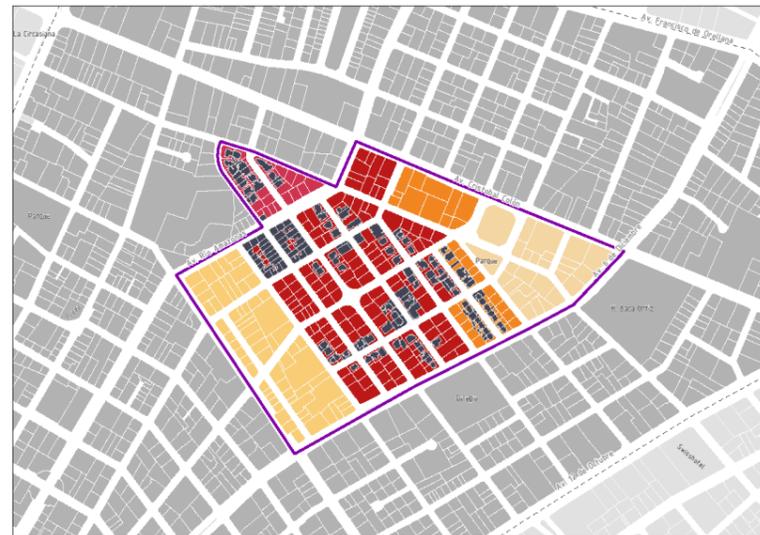


Figura 15. Delimitación del área de estudio para Proyecto de Titulación<sup>15</sup>

### 1.3 Objetivo General

Plantear un nuevo plan urbano para la rehabilitación del centro de “La Mariscal”, que beneficie a residentes como comerciantes y visitantes. Por lo cual es necesario analizar los siguientes objetivos:

**1.3.1 Desarrollo Económico:** Encontrar un punto de equilibrio entre el comercio de entretenimiento y otras actividades –complementarias y/o compatibles- que

permita generar diferentes horarios, usuarios y actividades.

**1.3.2 Desarrollo Turístico:** Recuperar el espacio público de “La Mariscal”, permitiendo seguir siendo un punto turístico importante de la ciudad, donde haya encuentros sociales, culturales y de estancia temporal, sin necesidad de ahuyentar a los locales de diversión.

**1.3.3 Cohesión Social:** Impedir que residentes y comerciantes se repelen mutuamente por el control absoluto de este espacio.

### 1.4 Objetivos Específicos

#### 1.4.1 Morfología Urbana

- Regenerar la imagen urbana de este centro de entretenimiento, no solo focalizando los esfuerzos en la Plaza Foch, sino en sus alrededores para darle otras características a este barrio.
- Generar códigos de fachadas para cada caso según sus características de forma de ocupación de suelo.
  - Línea de fábrica:** Publicidad, color y lectura
  - Aislada/Pareada:** Recuperación de los retiros, vegetación, publicidad y color
  - Aislada/Pareada:** Envoltente única en retiros, materiales, publicidad, color.
- Estudiar la movilidad dentro y fuera del barrio, sus

conexiones, horarios de abastecimiento, para contemplar las acciones a tomar en relación a la movilidad con el espacio público.

- Diseñar y aumentar el espacio público para satisfacer la necesidad de puntos de encuentro, estancia o movilidad peatonal; de tal manera que haya espacio tanto para residentes como visitantes.
- Localizar lotes vacantes, edificaciones abandonadas o deterioradas para su intervención y plantear nuevos usos en los mismo.

#### 1.4.2 Arquitectónicos

- Diseñar el espacio público siempre considerando las relaciones público-privado y como en conjunto funcionan las modificaciones.
- Crear un código de publicidad especial para la zona, para eliminar la acumulación de propaganda en fachadas, postes, retiros.
- Rescatar fachadas y retiros para una lectura uniforme.
- Adecuar ciertos lotes disponibles para futuros proyecto o nuevas formas de uso de suelo para complementar lo existente.
- Propuesta de uso o eliminación de vegetación en los espacios públicos y mobiliario urbano apto para todas las personas.
- Proyecto híbridos que permitan la interacción activa y

pasiva de los moradores del sector.

- Generar espacios de estancia temporal en caso de emergencias.

#### 1.5 Metodología

Para entender como este proyecto se desarrollará, se toma de modelo la metodología aplicada en los diferentes niveles de taller en Arquitectura, de tal modo se pueda avanzar sin ningún problema y sea fácil la retroalimentación y correcciones para cumplir con los objetivos planteados y obtener un resultado más que satisfactorio de este trabajo

De tal manera se comienza con un **marco teórico**, el cual marca la dirección y la base teórica para el proyecto, y cuáles son los fundamentos para justificar cualquier acción a tomar. Dentro de esto también se toma casos de estudio –similares o parecidos- para poder crear una imagen general del proyecto y que condiciones cumplirá a cabalidad y cuales libertades tendrá.

A continuación, se genera el **concepto**, el cual se forma en base de las teorías y ejemplos, definiendo las estrategias y objetivo más puntuales, lo cual permite ya tener una aproximación más clara y material del proyecto. Los referentes vuelven a entrar en esta etapa para sacar o desechar conceptos adicionales.

Por ultimo esta la etapa de **diseño**, es aquí en dónde entran cada una de las ideas se materializan, se mezclan, e comprueba que sean compatibles o contrastan entre ellas, adicionalmente se desarrollan detalles de arquitectura,

instalaciones, uso de tecnologías, resistencia estructural o impacto ambiental.

Todas estas faces van a ser constantemente revisitadas por la persona, puliendo, corrigiendo o cambiando hasta tener una imagen más clara, pulida, y deseada del proyecto; por lo cual no es raro que un concepto cambie constantemente pero su teoría será la misma en cualquier momento.

Esta metodología es aplicada tanto a un nivel urbano como a un nivel arquitectónico, por lo cual no hay una diferencia entre este proyecto urbano y los arquitectónicos realizados anteriormente.

De este modo no choca con ninguna de las actividades planteadas, asesorías, o revisiones por parte del tutor para que haya un avance del trabajo sin ningún altercado o problema.



## 2. CAPÍTULO II. FASE DE INVESTIGACIÓN Y DIAGNÓSTICO

### 2.1 Introducción al Capítulo

La fase de investigación y diagnóstico, se resume en cuál es el enfoque, teorías y proyectos similares/semajantes que se contemplan para desarrollar el trabajo. Simultáneamente hay que analizar la normativa vigente de la ciudad y como esta está ayudando o afectando al desarrollo de la ciudad. Finalizando la parte conceptual se toma un primer acercamiento al sitio, al entorno del proyecto y a los actuales/potenciales usuarios. Y por último es llegar a un diagnóstico de cada tema tratado y como se llega a una conclusión que dará vida a la siguiente etapa del trabajo.

Para conseguir un enfoque para el proyecto, las teorías a tomar van desde la historia o el origen de cada proyecto – mercado, vivienda, plazas, hospital, plan urbano–, cuál es su función, su impacto y necesidad en el espacio urbano. Y cuál va a ser el concepto a desarrollarse según los conceptos consultados y utilizados.

Los proyectos referenciales responden a la necesidad de estudiar casos similares o iguales al propuesto en el trabajo de titulación, porque de esta manera se consigue analizar las decisiones, diseño y resultados en un tema específico y como este afecta a su entorno y usuarios. Adicionalmente, se evita crear proyectos “alienígenas” o fuera de lugar y al contrario se desarrolle proyectos que respondan a su situación local.

El análisis de la normativa de la ciudad permite tener una imagen más clara porque la ciudad funciona o está cayendo en un agujero negro sin retorno; y como la política local impide o permite que ciertos proyectos se desarrollen o se detengan sin importar su impacto a la ciudad o la ciudadanía o si era necesario en primer lugar.

El análisis y entendimiento del sitio y su entorno es fundamental para comprender que necesita el sitio, como funciona, como complementa y es complementado son el mismo. El sitio se entiende como el lote o área a trabajar, su topografía, clima, vegetación, edificaciones existentes, la función que cumple el sitio en donde está ubicado este espacio y su simbología o importancia dentro de la ciudad o el imaginario colectivo.

El entorno responde a todo aquello que rodea al sitio, normativa implementada, edificaciones adyacentes y colindantes, la facilidad de acceso o salida del sitio, la legibilidad que se tiene dentro del entorno y la relación existente entre el lote y su entorno y como el entorno influye en el lote.

Los usuarios son otro punto indispensable, puesto que los mismos serán los que apoyen o destruyan el proyecto. No solo se debe considerar a los usuarios directos del mismo, sino a todos aquellos que afectan indirectamente, poniendo de manera simple, no solo se contempla que los usuarios estén felices con el proyecto, también tienen que estarlo sus vecinos, sus visitantes y el entorno donde se está implantando. No es sencillo complacer a todos, pero se logra abarcar un gran abanico de usuarios, lo cual verifica

que el proyecto es necesario, utilizable y factible para la ciudad.

El diagnóstico es, nada más ni nada menos, que el resumen de todo lo estudiado, presentado, y analizado, donde se mezcla la teoría, conceptos y análisis para llegar a contar una historia coherente, con lo positivo y negativo del espacio, con estos, se llega a conclusiones simples, directas, que luego serán derivadas en objetivos y estrategias que pueden pasar de la teoría o el escrito a una realidad próxima y factible. Este punto es vital para demostrar que se entiende, comprende y se respeta la realidad de la ciudad.

El realizar esta etapa de manera ordenada y coherente se tiene resultado adecuados para el desarrollo de proyectos que respondan a la realidad de la ciudad, de este modo, se evita la ponderación y el desarrollo indiscriminado de proyectos, que es posible que la ciudad no necesitara o que solo sean proyectos de carácter personal, que en lugar de ayudar a la ciudad la van destruyendo y ahuyentando a los ciudadanos, teniendo como resultado a corto plazo una ciudad de trabajadores pero de usuarios fantasmas.

## 2.2 Definición del Área de Estudio y Justificación

El área de estudio definida en este siguiente proyecto está ubicada en el corazón de la Administración Zonal “La Mariscal”, está compuesto por tres sectores<sup>16</sup>; sector 2 (Barrio Simón Bolívar), sector 5 (Barrio Gabriela Mistral) y sector 6 (Barrio Las Mallas); localizado entre las Avenidas 6 de Diciembre, Avenida Ignacio de Veintimilla, Avenida Amazonas y Avenida Colón, con un pequeño apéndice entre las calles Luis Cordero y Mariscal Foch. **Ver Figura 16. Límites de área de estudio.**



Figura 16. Límites del área de estudio

La selección y definición de esta área de estudio e debe a varios factores, tales como la acumulación de LUAEs (Licencia Única de Actividad Económica) de establecimientos de entretenimiento nocturno, conjunto de edificaciones patrimoniales inventariadas y la construcción

desmedida dentro de lotes inventarios, creando una tuberización dentro los mismos; y un uso de suelo netamente comercial, ha causado una caos visual y conflicto entre residentes, comerciantes y visitantes.

Es necesario de un estudio especial de este espacio, donde no solo se busque el beneficio económico, sino también complazca a los residentes del área, como a los del recto del sector, que se piense en el futuro del sitio, y no convertir a este centro de diversión como el núcleo de pérdida de la ciudad de Quito.

Este pequeño trozo de la urbe, antes era reconocido por ser el punto de diferentes actividades, de encuentros formales y casuales, conocido por propios y extraño como el lugar más internacional que la ciudad podía ofrecer, pero ahora es visto como un problema que residentes quieren destruir, los comerciantes desean dominar y el municipio está planteando volverlo en una centralidad de entretenimiento de toda la ciudad sin medir consecuencias futuras.

### 2.2.1 Historia y Evolución del Área de Estudio

El área de estudio, también conocido como “La Zona”, ha sufrido grandes cambios desde sus orígenes hasta la situación actual que afronta. Ha sido el punto más popular para extranjeros y turistas, el sitio más idóneo para hacer inversión en negocio locales como franquicias internacionales; un barrio bohemio, cosmopolita, abierto a los cambios internacionales y un espacio urbano con tantas dinámicas que otros desearon copiarlo, pero su realidad es

muy distante a la imagen proyectada a nivel global y su situación cada vez se está volviendo más complicada día a día sin que las autoridades puedan hacer algo, por el costo político, y los residentes tienen una pelea campal contra los invasores.

Según historiadores, escritores y el libro de Amparo Ponce este espacio comenzó como un barrio residencial, principalmente para migrantes europeos y sobretodo de origen judío, siendo conocido popularmente como “El Ghetto”. El estilo de casas –similares a la de las aldeas holandesas o chalets de los Alpes–, terminaron siendo las favoritas tanto para locales como extranjeros, sino una clara declaración que este **barrio tenía lo necesario para atraer a los residentes del centro histórico, adaptarse a la modernidad, florecer la economía y ser uno de los barrios más tranquilos y multiculturales de la ciudad de Quito**<sup>17</sup>.

Este barrio no solo ayudo a cambiar la mentalidad de los residentes de La Mariscal sino también a generar nuevas actividades para que la gente se sienta más a gusto, y sobre todo que cada generación tenga diversas distracciones diarias; transformando a La Mariscal en a puerta al mundo para Quito, y un **barrio cosmopolita** si cabe el término.

Tanto la evolución de negocios de diversión nocturna, como bares o tabernas y restaurantes se tiene un registro tanto en textos, como artículos de noticias, revistas y experiencias personales. Con la presencia de la última permite tener incluso una visión interna de como un negocio afecta la vida

cotidiana y a la reputación del sitio cambia con la apertura, cierre y clausura de estos comercios.

A partir de los años 70 se empiezan a presentar negocios de tipo *Drive-in*, negocios de diversión, juegos electrónicos, cines y una de las primeras discotecas, este tipo de negocios serían el impulso para la transformación el área de estudio, que ha llegado a su auge en el 2010. El área de estudio siempre ha tenido movimiento de las actividades de diversión los fines de semana por parte de la juventud quiteña y también extranjera.

Este tipo de negocios se empezaron a asentar en diferentes puntos de La Mariscal, pero su mayoría por locación se fueron ubicando dentro del área de estudio. En la **calle Calama** se abrieron locales novedosos como **“Trattoria La Vieja Europa”**, **“La Posada”** –un bar-discoteca que después sería reemplazado por “Juan Sebastian Bar.

Entre las avenidas principales se empezaron a ubicar las primeras discotecas, como por ejemplo en la **Amazonas y Orellana** se ubicaba el **“Rolls Royce”**, **“La Sixtina”** – primera discoteca en funcionar directamente dentro de una de las villas del área, Villa Gloria, ubicada en la **6 de Diciembre y Veintimilla**. Siguiendo las nuevas tendencias aparecieron los primeros **bares de dardos** como **“Reina Victoria”** –ubicado en la misma calle–, **“Lord Byron”** –en la calle Jorge Washington– y **“El Boragín”** –en la Cordero entre Juan León Mera y Reina Victoria.

En cuestiones gastronómicas La Mariscal fue la pionera en albergar todo tipo de comidas, tanto local, como de la costa, internacional e incluso en las nuevas tendencias en

alimentación; cada uno de estos locales satisfacía las necesidades de los trabajadores, residentes o visitantes. Uno de los primeros restaurantes fue **“El Limonar”** –ubicado en la Juan Rodríguez– que sería el pionero en la tendencia y vocación que tendría este sector de La Mariscal.

Con este punto de referencia y el paso de los años las calles Calama, Juan Rodríguez, Lizardo García y General Foch serían las calles donde se concentraría los restaurantes dedicados a la gastronomía internacional gourmet.

Entre los locales se destacan **“Normandy”** –desapareció con el tiempo–, **“Creperie”** –se trasladó a la Gonzalez Suarez–, **“Chalet Suisse”** –cambio a ser un hotel-casino terminando de cerrar sus puertas en el 2012 y ahora es un nuevo hotel de la firma Radisson llamado “Park Inn”–, **“Tierra Buena”**, **“Rana Verde”** –locales vegetarianos que desaparecieron–, **“El Español”** –todavía mantiene su clientela e incluso se ha expandido a nivel nacional, **“La Tablita”** –que actualmente es conocida como “La Tablita del Tártaro”–, **“El Tártaro”** –restaurante ubicado en la terraza del edificio en la Amazonas y Veintimilla, cerrado y luego reabierto con otro nombre y propietario.

Con el paso de los años aumentaron restaurantes de buena calidad y otros de bajo perfil, es decir, para todo tipo de economía y clase social, pero a partir del 2012 muchos locales empezaron a cerrar debido a restricciones y la proliferación de negocios de entretenimiento baratos y el incremento de sensación de inseguridad, que locales que han permanecido en el área desde sus comienzos se trasladaron o perdieron por completo la inversión o cerraron para siempre.

En el entretenimiento de tarde y de noche se presentaron primero en los bares **“La Oficina”** y **“Ogoteco”** eran los más populares en su tiempo y estaban localizados en la Colón y Juan León Mera.

Las discotecas tuvieron su auge en los finales de los sesenta y principios de los setenta donde locales como **“El caballo Loco”**, **“Lui Lui Discoteque”** o la **“Quinta Dimensión”** –que estuvo ubicada en los bajos de las Torres de la Colón– darían la pauta para nuevos locales como **“Morgan’s”** y a **“Pianoteca”** y que en el futuro se presentarían las nuevas discotecas que ahora se localizan en la zona que intentan recuperar la antigua reputación que tenían en esas décadas.

Adicionalmente al conocimiento general de ser un espacio de entrenamiento, diversión y gastronomía, también tuvo el detalle de ser el sitio de residencia de varios artistas y se agregó la palabra **“Bohemia”** a la ya adquirida **“cosmopolita”**, permitiendo que sea un espacio complejo pero abierto para todo tipo de personas con diferentes orígenes. Y esto sería más presente con la presencia del *Boom Petrolero* que sufrió el país.

Este periodo de tiempo hizo que muchas edificaciones iniciales fueran demolidas y reemplazadas por edificios alto y los jardines cuidados paulatinamente fueran reemplazado por locales comerciales, cambiara el ambiente y se transformara por un espacio donde no se pudiera transitar libremente sin ser acosado por los enganchadores comerciales o vendedores ambulantes y los residentes empezaran migrar tanto a los valles como hacia el norte de

la ciudad dejando al área de estudio netamente comercial y los residentes que todavía residen buscan controlar o eliminar por completo al comercio.

Con este abandono del comercio y el comienzo de la tuberización se planteó una primera regeneración del área de La Mariscal, poniendo un enfoque en la Avenida Amazonas y La plaza Foch, que por un tiempo funciono, el comercio mejoro aumento la inversión, pero nunca se tomó en consideración lo que pasaría en el futuro, el impacto que tendría solo tocar un pedazo del área y dejar el resto desatendido.

El abandono está presente en muchas de las edificaciones dentro del área de estudios e incluso han influenciado estas edificaciones abandonas al movimiento de los residentes dentro y fuera del área de estudio, ya que este fenómeno se empezó a distribuir al resto de La Mariscal. Con el referéndum donde se prohibían la presencia de casinos, muchas edificaciones cayeron en abandono y el ejemplo más notable fue el **Hotel-Casino “Chalette Swiss”**, que durante los primeros años después de esta nueva ordenanza y ley trato de sobrevivir, pero termino cerrando y la edificación cayo en deterioro. Otro caso poco conocido fue la casa en donde se ubica la **UPC “La Mariscal”** e incluso edificaciones comerciales fueron abandonadas como el centro de exhibición de Muebles EQ.

Estas edificaciones abandonadas recibieron el resultado esperado, deterior de la estructura, desprendimiento de materiales, vandalismo y por el último la invasión por parte de indigentes, sin techo, refugiados, alcohólicos y

consumidores de drogas. Para poder liberar estas edificaciones y ver si son posibles restáuralas o por lo menos recuperarlas de este grupo de personas son necesarios varios operativos tanto municipales como de policía.

A finales del 2015 y principios del 2016 se empezó un proceso de recuperación de estos predios abandonas y en desuso. La Casa Epson (UPC La Mariscal), fue uno de los primeros sitios recuperados, en donde incluso hubo una discrepancia entre moradores y el Ministerio del Interior, en dónde la intención de la comunidad de tener una casa comunal quedo en intención, y mejor se plantó un UPC para incrementar la “seguridad” dentro del sector.

Durante el resto del año 2015 se hicieron estas “limpiezas” de los habitantes no deseados e invasores, que eran vistos como el foco de inseguridad y un nido del crimen. Al cabo de la noticia que el Congreso de las Naciones Unidas Habitat III en el 2016, se realizaría en Quito, y su sede cerca de La Mariscal, se culminaron estos desalojos lo más pronto posible.

Los dos últimos casos fueron de la casa ubicada en la calle Juan León Mera y Luis Cordero, que fue desalojada, limpiada y otorgada a la Universidad de las Américas para una exhibición temporal –actualmente desocupada y abatida por el clima– y el “Hotel-Casino Challete Swiss” que fue el caso más prominente y mediático que tuvo estas acciones, porque no solo significo eliminar los puntos de inseguridad sino también tener la propuesta de recuperar estas edificaciones en abandono y no ver al derrocamiento

como única solución.

En los momentos actuales, el abandono no es un problema pasado, y más bien, se ha hecho más presente el vandalismo callejero, llevando a muchos de los dueños de propiedad –al ver difícil vivir cerca de estos sitios de diversión nocturna o los negocios que quisieron asentarse fracasaron–, a la solución de clausurar los cerramientos bajos y ahora se alzan muros con ladrillo, cercas o tableros de MDF. A pesar de que estas medidas han detenido el vandalismo a las edificaciones, son contadas las propiedades que no llevan algún tipo de garabato en sus fachadas o cerramientos. Esto conlleva a tener una imagen desgastada descuidada de este espacio y solo cuidada en las áreas más rentables o de difícil acceso.

Si se toma en cuenta la visión que tuvieron los primeros residentes, pasando por la migración, la proliferación comercial, la primera rehabilitación urbana y la situación actual, lo que buscan los comerciantes, residentes y visitantes, es tener un espacio donde se puedan divertir, no sentirse acosado, donde un empresario pueda cerrar un negocio, las familias reunirse, los niños vivir y explorar la ciudad, los ancianos, disfrutar la paz y tranquilidad, los jóvenes divertirse y los turistas llevarse una mejor impresión de la que tienen del Ecuador y más importante de la fama que realmente debería tener la “Zona Rosa” de Quito. Es un sitio internacional, multicultural y único dentro de Quito.

## 2.3 Fase de Investigación

### 2.3.1 Investigación Teórica

#### 2.3.1.1 Teorías y Conceptos

##### 2.3.1.1.1 La Ciudad

La ciudad, es una aglomeración de elementos que funciona en diferentes niveles y siempre están relacionados entre ellos para la funcionalidad de la misma; alberga a una gran cantidad de personas –residentes y trabajadores– y está estrechamente relacionada a las actividades económicas, residencia e intercambios socioculturales. Es un elemento vivo que depende de cada uno de sus elementos y está en una constante evolución y siempre busca su verdadera vocación para existir.

Diferentes tratados de urbanismo y antropólogos marcan ciertas características que todo espacio debe tener para ser considerado como una ciudad, estas características pueden ser físicas y funcionales. Las ciudades son generalmente lugares que albergan distritos financieros, son sedes de las grandes compañías –no las fábricas, pero si las oficinas y representantes– y son el origen de los centros comerciales –actualmente, muchas personas no asumen que una ciudad esté completa sin un centro comercial de gran escala.

Otra característica son los viajes diarios que toman las personas hacia y desde la ciudad a los diferentes puestos de trabajo. Este tema, es abordado hoy en día como un problema a resolver, por su gran afectación en el medio ambiente y que se propaga más y más las denominadas

ciudades dormitorios<sup>18</sup>.

Como se mencionó anteriormente, la ciudad es el punto de intercambio económico que ha sobrevivido a los diferentes tiempos y es el nexo entre la inversión privada y pública y las relaciones globales que la misma puede tener. Por lo cual, estudios y características, han dividido a las ciudades en tres grupos: **Ciudades económicas, Ciudades Turísticas y Mixtas.** Ver *Figura 17. Diagrama de vocación económica de las ciudades.*

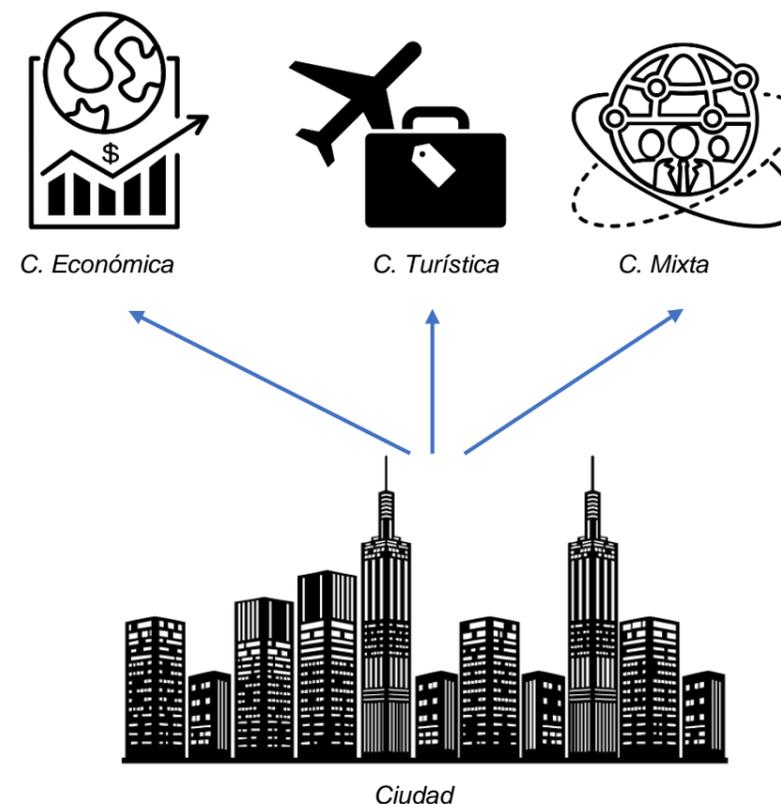


Figura 17. Diagrama de vocación económica de las ciudades

**2.3.1.1.1.1 Ciudades económicas:** Son aquellas que su función principal es ser un centro económico –local, internacional o global–, y albergar grandes bolsas de

valores e inversionistas. Los ejemplos más claros de este tipo son Nueva York, Tokio, Londres, París y Hong Kong. Puede que estas ciudades también atraigan turistas, su principal inversión es ser sedes de oficinas de representantes de compañías y fábricas de todo tipo, albergar a grandes bancos o sus representantes, por lo cual son las primeras ciudades en sufrir los cambios en la economía global y la recuperación de la misma afecta de manera global a grandes y pequeñas naciones. Estas ciudades generalmente ganan su estatus según sea su influencia en el mercado internacional y son puntos focales para general gentrificación y el sobreprecio del suelo. Ver *Figura 18. Perfil costanero de Hong Kong y Figura 19. Edificios dentro del Distrito Financiero de Tokio.*



Figura 18. Perfil costanero de Hong Kong, China

Tomado de: Blog comewme, 2018

**2.3.1.1.1.2 Ciudades Turísticas:** Como su nombre lo indica está conectada estrechamente al turismo y todas sus actividades relacionadas. Ciertos ejemplos son Roma, Quebec, Foz de Iguazú, Cartagena; estas ciudades viven netamente del turismo, su economía, actividades y desarrollo, están atados a esta mono-

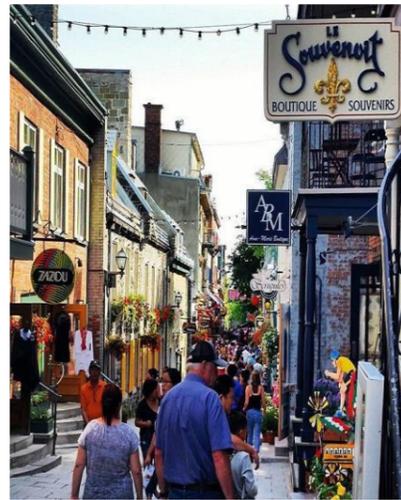
actividad, provocando a ser ciudades abandonadas si el sitio pierde su carácter y la población tiende a emigrar cuando la temporada es baja y los residentes fijos buscan arrendar las residencias para el hospedaje y ellos migrar a otros sitios. Ver *Figura 20. Área de Foz de Iguazu, Figura 21. Paseo turístico en Quebec y Figura 22. Vista de Roma desde el Castillo de San Ángel.*



*Figura 19.* Edificios dentro del Distrito Financiero en Tokio, Japón  
Tomado de: Sina, 2018



*Figura 20.* Área de Foz de Iguazu, Brasil  
Tomado de: Opción Iguazú, 2018



*Figura 21.* Paseo turístico en Quebec, Canadá  
Tomado de: Pinterest, 2018



*Figura 22.* Vista de Roma desde el Castillo de San Ángel, Italia  
Tomado de: Deallchecker, 2018

**2.3.1.1.3 Ciudades mixtas:** Son aquellas que no tienen una sola vocación o una actividad predominante, por lo cual, es casos de emergencias, crisis económicas o acontecimientos sociales, son las que mejor se adaptan a los cambios y satisfacen las necesidades de sus habitantes sin importar su condición social. Este modelo

de ciudad es el que más predomina a manera global y pueden ser ciudades de gran tamaño como de menor tamaño. Entra en esta categoría toda ciudad que tenga un punto financiero, oficinas, centro comercial o distrito comercial y algún hito, punto histórico, o atracción; estos componentes más adelante evolucionan para cumplir con los enunciados de Lynch<sup>19</sup>. Ver *Figura 23. Avenida Friedrichstrasse, Figura 24. Vista hacia el norte de Quito y Figura 25. Vista panorámica del sur de Helsinki.*



*Figura 23.* Avenida Friedrichstrae, Berlín, Alemania



*Figura 24* Vista hacia el norte de Quito, Ecuador



Figura 25. Vista panorámica del sur de Helsinki, Finlandia

Las ciudades pueden tener una vocación principal, sea en su totalidad o por distrito, y ser complementada por actividades adicionales que fomenten su vocación disimuladamente. Una ciudad heterogénea y diversa se adapta a los cambios globales y emergencias.

Existe una evolución importante con las ciudades vocacionales o mixtas, sin importar su localización, tamaño o densidad poblacional, y es transformarse en parte de las “**Ciudades Globales**”<sup>20</sup>. Al formar parte de este grupo, los habitantes y la ciudad misma sufren transformaciones drásticas, empieza a haber un enfoque mayor en la misma, todo quiere formar parte de ella y todos quieren algo de la misma e incluso puede llegar a ser más importante la ciudad que el país en donde se encuentra localizada.

Para que un poblado sea considerado como una ciudad siempre se toma en cuenta dos criterios de calificación: **Criterio Cualitativo y Criterio Cuantitativo**, y estos son tomados de las definiciones brindadas por la PNUD.

**Criterio Cualitativo:** Una ciudad que cumple con este criterio generalmente concentra las funciones administrativas –gobierno y municipio-, es considerada la capital del municipio, provincia o estado. Es un punto donde

se desarrolló la historia del país y concentra gran cantidad de empleos e industria que no tienen relación con la producción agrícola.

**Criterio Cuantitativo:** Este criterio es el más usado a nivel global, ya que se mide la aglomeración de servicios, bienes. La densidad poblacional es alta y tienen a abarcar diferentes grupos etarios, sociales y culturales y más que nada hay una acumulación de diversas actividades económicas sin relación directa con la producción agrícola.

Una ciudad no solo se basa en estadísticas, influencias globales o la acumulación de poder y bienes, una ciudad funcional depende de la estructura urbana y como estas influyen para el crecimiento y expansión urbana. Esta estructura y las actividades están correlacionadas con el tiempo y la cultura.

Los componentes de la estructura urbana son:

- Usos de suelo urbano
- Sistema vial
- Espacios verdes
- Equipamientos urbanos
- Radio de influencia
- Soporte Infraestructural
- Servicios

Estos componentes están interrelacionados para poder satisfacer las necesidades de los habitantes y están en un constante chequeo en cada ciudad para que no haya un

colapso y la ciudad termine siendo un desastre. Todos estos elementos son indispensables para que una ciudad funcione y en muchos casos, estas redes son compartidas por más de una ciudad o son muy cercanas como para saber dónde termina una ciudad y comienza la siguiente. Este fenómeno es conocido como **Conurbación**<sup>21</sup>. Este efecto, da origen a las denominadas centralidades, que ayudan en la administración zonal de una gran ciudad y dar características especiales a estos centros o generar micro-ciudades que permitan un mejor funcionamiento.

### 2.3.1.1.2 Centralidades

Cada ciudad tiene un centro o un eje principal, puede ser un barrio, un sector, una avenida o un distrito, este elemento tiene la inusual tarea de atraer a propios y extraños a este punto y que sea experimentado por todos como iguales, teniendo como respuesta la apropiación del espacio, generación de memorias, ideas y aventuras, pero más importante ser reconocido como el “**sitio de importancia dentro de la ciudad**” o “**lugar de visita obligatorio**”. Dentro de la administración pública, estos elementos no pueden ser aislados y son las denominadas **Centralidades**<sup>22</sup>.

Las centralidades urbanas generalmente están ubicadas en el casco histórico de las ciudades, pero hoy en día muchos de estos centros varían por categorías, pero siempre se mantienen sus elementos principales –poder político, gestión administrativa, centros de finanzas y lugares de comercio de varia escala–; son puntos fuertes con

actividades variadas y complejas y en ocasiones generan diferentes ideologías entre residentes y estudios de la ciudad.

Desafortunadamente, con la evolución de la ciudad, los cambios tecnológicos, estos sitios ya no son considerados óptimos para la residencia, exceptos en los casos donde se ha realizado una intervención de rehabilitación y regeneración urbana para mejorarlo, y siempre están en una constante crítica, reflexión y autocrítica para alcanzar logros mayores y satisfaga las necesidades de los habitantes.

Usualmente se forman las centralidades administrativas, financieras, históricas, residenciales y comerciales, reservas naturales, estos centros habitualmente controlan la apreciación del suelo y termina haciendo guerras entre residentes originales y la expansión inmobiliaria, creando zonas grises donde los servicios y comercios terminan cambiando radicalmente dependiendo de la influencia de las centralidades colindantes.

Los desarrolladores urbanos y políticos tienden a deshumanizar a la ciudad y solo unir espacios, donde se deja de lado la infraestructura urbana, el factor humano y prevalece el aspecto económico, no hay una reflexión de su funcionamiento y mucho menos a donde se van a expandir la residencia y las consecuencias del movimiento de la misma.

Las centralidades, cuya mayor ventaja tienen, al acumular

servicios y bienes, se tiende a dar una mayor importancia a la movilidad y al espacio público que necesitan las personas para distraerse dentro de estos núcleos y cuál es la relación entre los dos elementos. Su mayor desventaja es que en muchas ciudades y administraciones de las mismas, toman a las centralidades como un solo punto y con una sola funcionalidad –entretenimiento, financiero, turístico, histórico–, impidiendo que haya otras actividades complementarias o compatibles y que estos centros solo tengan una sola vida hasta que los habitantes decidan destruirlos y la centralidad se pierde, el centro se convierte en una zona gris y por último caiga en una degeneración urbana que es difícil de controlar y resolver.

#### 2.3.1.1.3 Espacio Público

El espacio público, desde su concepción, está marcado para ser el sitio en donde se cumpla las actividades cotidianas de la vida dentro de la ciudad. Ambiguamente se le considera a este espacio como la **separación legal** entre lo que es la propiedad pública y la propiedad privada. Históricamente fue un área promocionada en la política para controlar y dominar las masas, darles una sensación de apropiación del sitio. Desde la revolución industrial ha evolucionado en ser un área comercial –controlada o descontrolada–, un hito cultural o social; y estas dinámicas se presentan en grandes o pequeñas áreas públicas distribuidas dentro de una ciudad.

Diferentes estudios lo definen como todo aquello de dominio

público, tiene acceso libre a todo tipo de personas, no tiene un horario de cierre o apertura y entra en la propiedad pública –que es administrada por el Estado, gobierno local o municipios– por lo general entra en esta categoría carretas, calles caminos, plazas, parques, reservas naturales y los edificios de servicios públicos como hospitales, escuelas, colegios, ayuntamientos.

Se entiende que estos son un sitio de encuentro libre y el escenario para las diferentes interacciones sociales cotidianas, siendo necesariamente un espacio físico<sup>23</sup> que cumpla con ciertas características para poder satisfacer las necesidades urbanas y de la población para poder vivir y desarrollarse dentro de una ciudad o pueblo, con el fin de ser un espacio de intercambio social, económico y cultural.

##### 2.3.1.1.3.1 Características

Es un espacio, reservado desde el planeamiento, que debe permanecer vacío, abierto y sin ningún tipo de construcción<sup>24</sup>. Existe la posibilidad que el espacio público sea construido y cerrado, pero son servicios públicos – policía, bomberos- y/o equipamientos colectivos – albergues, refugios, colegios.

Es un espacio fácilmente reconocible por los usuarios, sea por formar parte de su rutina diaria o ser un elemento de la ciudad. El primer caso se da por ser un espacio cotidiano y familiar –calles, caminos, plazas, parques-, que entran en su rutina diaria o es el sitio en donde cumplen la mayor parte

de sus actividades.

En el segundo caso, es posible que su uso sea limitado o nulo, pero sí se identifiquen con el mismo, reconocen su existencia, y en caso de una emergencia se convertiría en un sitio sin ningún tipo de restricción y acogida de todo tipo de personas.

La simbología que tenga el espacio público se presenta por dos factores: **grupo social que representa** y **sus elementos**.

Los diferentes grupos sociales son los principales en usar el espacio público para sus manifestaciones y se vuelven un símbolo colectivo de causas o eventos que marcan a la sociedad, y el espacio público es el escenario en donde se desenvuelven estos hechos. Los casos más populares son las plazas como **Plaza de Mayo (Ver Figura 26.)** o **Plaza de Tiananmen (Ver Figura 27.)**. En ambos casos fueron centro de protestas contra el gobierno y sus acciones.



Figura 26. Vista aérea de La Plaza de Mayo. Buenos Aires, Argentina  
Tomada de: Gobierno Autónomo de Buenos Aires, 2018

Los elementos dentro del espacio público se transforman en hitos para la ciudad y la historia de la ciudad o país. Historiadores y sociólogos, consideran que la ubicación, configuración e importancia dentro del espacio no solo se

dan por cuestiones estéticas, también son cuestiones históricas, representaciones, cómo fue la formación de la sociedad de ese momento y cómo esto influye en los momentos actuales. Popularmente se toma en cuenta sitios como **La Puerta de Brandeburgo (Ver Figura 28.)** o **El Arco del Triunfo (Ver Figura 29.)**. Estos monumentos marcan hitos en la política y como los símbolos premian, marcan u orientan a la política nacional y se vuelven iconos más importantes que el mismo sitio en donde están ubicados.

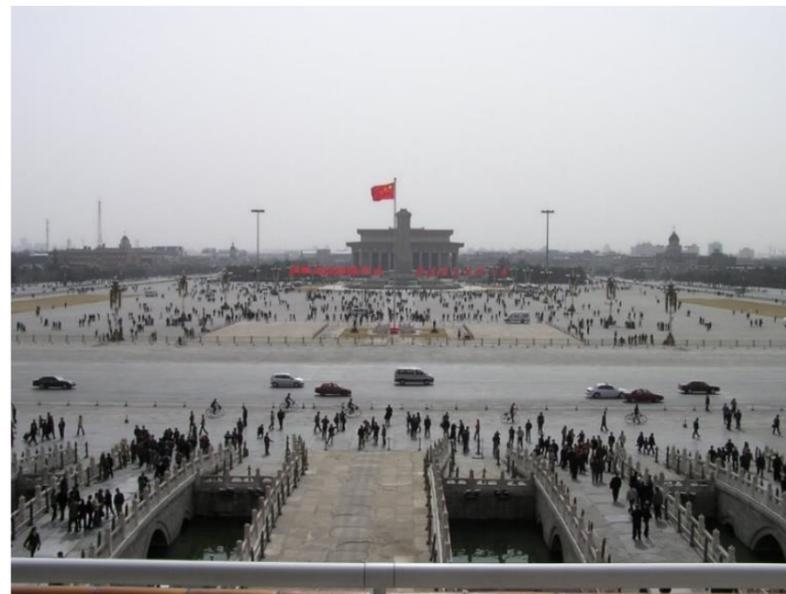


Figura 27. Vista de la Plaza de Tiananmén. Beijing, China  
Tomada de: Flickr, 2018

La principal característica que el espacio público debe tener es **la capacidad de adaptarse**. Las transformaciones, cambios, modificaciones, no estar restringida a un solo tipo de actividad o evento, apertura a todo tipo de persona y a posibles nuevos usos. Esto se presenta más en las ciudades Latinoamericanas por su constante cambio político-social. Casos representativos son la **Plaza del Zócalo (Ver Figura 30)** –de grandes jardines paso a ser una explanada dura- o **La Plaza de la Independencia (Ver Figura**

**31.)** –que paso de ser una plaza popular, a parque cerrado a una plaza ornamental-. Que, a pesar de haber cambiado su configuración y usos, siguen siendo los puntos de concentración en celebraciones nacionales o protestas.



Figura 28. Vista lateral de la Puerta de Brandeburgo. Berlín, Alemania

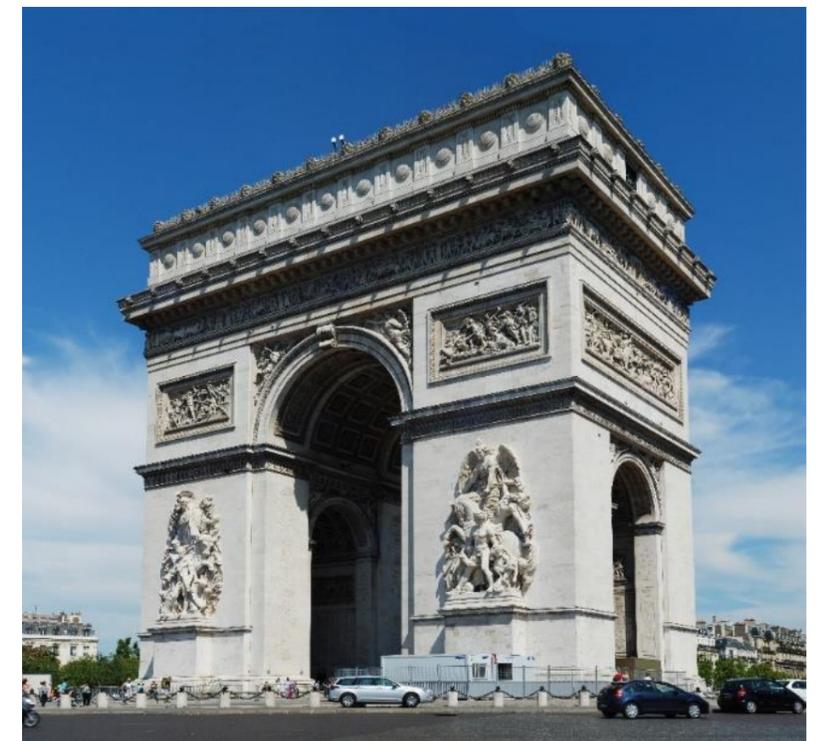


Figura 29. Vista del Arco del Triunfo. Paris, Francia  
Tomada de: Wikimedia Commons, 2018



Figura 30. Vista aérea de la Plaza del Zócalo. México D.F., México  
Tomada de: Blog Artesanos. 2018



Figura 31. Vista aérea de la Plaza de la Independencia. Quito, Ecuador

Las características físicas son importantes para que el espacio público tenga forma y espacio y forme un perfecto escenario para las actividades de la población, pero también generan diversas dimensiones al mismo y que estas se puedan relacionar orgánicamente con el espacio físico.

Todos los espacios públicos a nivel global no solo están compuestos por elementos físicos, también entran diferentes dimensiones que hacen realmente complejo el tema. Estas son:

- Dimensión Política
- Dimensión Social
- Dimensión Económica
- Dimensión Cultural

**2.3.1.1.3.2 Dimensión Política.** El espacio público por lo general es usado en la política como un medio de atracción de las masas y oferta de trabajo público para todos. Este fenómeno nace desde la conceptualización del espacio como un derecho y bien común, que busca ser el medio por el cual la administración pública –quien tiene la facultad de administrar y garantizar su uso- puede comunicarse con el pueblo –quienes ejercen su derecho de dominio público y dar uso real al mismo.

La dimensión política tiene una dinámica constante entre los dominantes y el dominio público, y según Jordi Borja, en su libro “La Ciudad Conquistada”, el espacio público es un espacio de confrontación permanente y hegemónico, donde también se encuentran los proyectos colectivos, conflicto de valores y reivindicaciones del y para el poder público.

Es por ello que el espacio público sea un foco de debate y participativo con las comunidades en todas sus etapas –planificación, desarrollo, gestión y aplicación–, demostrando que no solo importan los involucrados profesionalmente sino también las personas y los valores culturales<sup>25</sup> de los mismos.

**2.3.1.1.3.3 Dimensión Social.** Esta dimensión se genera con el anonimato, es el sitio donde no importa nombre, religión, raza, condición social o económica, idiosincrasia o el origen de las personas. Es el sitio donde hay una verdadera integración social, donde se produce una verdadera igual, o al menos eso se esperaba, pero es difícil de lograrlo en la actualidad. Este anonimato es confrontado constantemente con los usos que las personas dan al espacio y el poder que tienen sobre el mismo poniendo en riesgo el uso equitativo del mismo.

Las relaciones de poder o dominio son aquellas que generan el conflicto por el control de los espacios públicos. Los conflictos pueden tener diferentes motivos u orígenes y su intensidad marca como será observado este espacio, porque los usuarios formaran grupos o colectivos, los usos no serán compatibles –comercial formal e informal, residencia, cultural, educativo o recreativo–, y la dimensión social pasara a un segundo plano o será completamente ignorada.

**2.3.1.1.3.4 Dimensión Económica.** La dimensión que causa todos los problemas y el punto de desequilibrio del espacio social. La economía ha hecho que espacios públicos se vuelvan puntos de ventas permanente, sitios de jornadas laborales diarias despojándolo de sus características iniciales –un sitio de encuentro, intercambio, anonimato y que permita trasladarse de un sitio a otro.

Plazas, parques, jardines, avenidas, calles, caminos,

aceras, el mismo transporte público hoy en día observados como puntos “tradicionales” de comercio en las ciudades<sup>26</sup>.

Esta apropiación comercial del espacio público conlleva a la reducción y deterioro del mismo, volviendo a las personas introvertidas en los vehículos particulares o conjuntos residenciales, perdiendo así los intercambios sociales, promoviendo cada vez más y más el aislamiento y el temor a lo ajeno del núcleo íntimo de cada persona.

**2.3.1.1.3.5 Dimensión Cultural.** La historia de un país, de una ciudad se ha desarrollado en el espacio público, identifica el origen y nacimiento de una cultura con raíces comunes; los monumentos, accidentes, restos son una muestra del pasado y del presente simultáneamente.

Lo acontecido en esta área siembra lo denominado interacción social –pasado común, un presente que se desencadena y un futuro que se forja–, la identidad simbólica, integración cultural, la representación física del colectivo que interactúa diariamente.

Las personas son las mismas que otorgan a este espacio su escala, su importancia, si va a ser un sitio de tránsito, estancia, cordial con todos o fuentes de conflictos colectivos. Cada sitio tiene su historia y una cultura conectada estrechamente –esta relación puede o no tener una relación política o comercial– con la evolución de las ciudades y la imagen proyectada a manera global.

Al espacio público se le ha dado muchas características y dimensiones, pero si se elimina a los usuarios, este perderá su escala –humana y física–, importancia, si el espacio es cordial, acogedor y flexible, o si será un núcleo conflictivo. Sus dimensiones lo han definido políticamente en una atracción, en la economía su origen, culturalmente un punto de encuentro y socialmente es un sitio idóneo para interactuar, pero ser anónimo.

En tiempos modernos se ha generado el debate si el espacio públicos se deban o no privatizar para poder financiar la creación, generación y mantenimiento del mismo. Raquel Rolnik<sup>27</sup> menciona que *“El espacio público debe ser visto de una forma dual, en su dimensión simbólica y material como un bien común que pertenece a los ciudadanos”*. (Rolnik, 2017) Este comentario sale con el hecho que en los últimos años, se ha otorgado la potestad de los espacios públicos dentro de la ciudad a grupos privados –empresas, inmobiliarias, consorcios, asociaciones– para que diseñen y gestionen los mismos, por lo cual, las personas sí, tienen nuevas calles y pueden pasear contentas en las mismas pero son solo una fachada para ocultar la realidad que estas acciones han causado dentro de las ciudades.

El espacio público es uno de los pocos elementos que permanecen en el tiempo y evoluciona con cada una de las acciones para mantenerse vigente, en otras palabras, es parte del patrimonio –material y cultural– que es sobreviviente y dado por sentado, que no se ve si las personas lo usen o no, pero será siempre un atractivo de las ciudades que

permite explorarla a través del mismo.

#### 2.3.1.1.4 Patrimonio

La RAE define al **Patrimonio** como *“conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica”*, pero a nivel de una ciudad, toma una nueva dimensión y su valor no solo es económico, también entra lo cultural, material y natural; convirtiéndolo en un tema complejo y delicado para el desarrollo de las ciudades tradicionales y modernas.

La UNESCO<sup>28</sup> el 16 de Noviembre de 1972 se firmó el tratado que promueve la identificación, protección y preservación del patrimonio cultural y natural considerado especial y valioso para la humanidad.

Dentro del tema Cultural, se encuentra lo denominado **Patrimonio Arquitectónico**, que se entiende que puede ser un edificio, monumentos, conjunto de edificaciones, monumentos, ruinas de edificios o un grupo de edificaciones que con el paso del tiempo ha adquirido un nuevo valor –más fuerte que el avalúo del inmueble. Según ICOMOS<sup>29</sup> el valor adquirido puede ser emocional, cultural, físico, intangible, histórico y/o técnico.

Para que la arquitectura lleve el título de Patrimonio, debe cumplir varios de los valores mencionados –no necesariamente involucrada la técnica o artística–, pero si debe haber el distintivo de ***sin la presencia de estos elementos arquitectónicos, la imagen de la ciudad sería otra y perdería su valor cultural.***

UNESCO ha desarrollado un **Plan de Acción para el Patrimonio Mundial en América del Sur 2015-2020** (UNESCO, 2015). En este plan se han marcado 2 grandes ejes con sus estrategias correspondientes; estos son:

### 1. Marco de acción general para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial

- Pláticas nacionales, marco legal para el Patrimonio Mundial
- Coordinación/cooperación interinstitucional (entre entidades gubernamentales de diferentes niveles del gobierno)
- Educación y sensibilización sobre el sentido del valor del patrimonio.

### 2. Gestión y Conservación de los bienes de Patrimonio Mundial

- Sistema de gestión inclusivo (sectores público-privado, y un énfasis con el trabajo de las comunidades locales.
- Gestión de visitantes
- Listas indicativas y nominaciones
- Políticas de Turismo sostenible y participativa
- Sistema Integrado de Desarrollo Urbano y Territorial
- Estudio de Impacto (patrimonial, ambiental, Socioeconómico, vial, etc.)
- Programa de Gestión de riesgo

Estas acciones desde el 2015 se empezó a realizar en las ciudades de Latinoamérica para ver su desarrollo y la correcta aplicación de estos objetivo y estrategias

En la ciudad de Quito se está llevando a cabo **el desarrollo de proyecto de gestión y mitigación de riesgos en lo bienes del Patrimonio Mundial**. Esta actividad está más enfocada en mitigar y controlar las amenazas que el hombre produce (actividades ilegales) o la naturaleza (terremotos, inundaciones, actividad volcánica).

#### 2.3.1.1.5 Zona Turísticas

*“El espacio turístico es la consecuencia de la presencia y distribución de los atractivos turístico que, no debemos olvidar, son la materia prima del turismo. Este elemento del patrimonio turístico, más la planta turística es suficiente para definir el espacio turístico de cualquier país”.* (Boullon, 2006)

Estas zonas son localizadas en las áreas urbanas y tienen un radio de influencia, dónde se va su extensión, los atractivos turísticos y todos los elementos que se necesitan para su correcto funcionamiento. Estos elementos son:

- Información turística
- Operadores turísticos
- Centros de recreación
- Servicios básicos públicos –agua potable, alcantarillado, alumbrado público, luz eléctrica, hospitales, policía, bomberos, aseo.
- Telecomunicación –internet, teléfono, correo
- Transporte público local
- Servicio de transporte para recorridos internos o conexiones con otros sitios de la ciudad o país –buses, taxis, aeropuerto.

Estas zonas turísticas generalmente son visitadas en un periodo de 1 a 3 días como máximo para poder ser visitar los atractivos turísticos y que los servicios no colapsen por una residencia permanente. Sin embargo, al ser puntos solo de turismo, tienden a sufrir y para sobrevivir es necesario tener un costo adicional para cubrir las necesidades de mantenimiento, limpieza y compensar a los residentes en temporadas altas. Los turistas traen con ellos sus costumbres, tradiciones, problemas e intolerancia hacia los locales porque son dos mundos colisionando y pocas veces consiguen un territorio en común.

Boullón, en su libro “Planificación del Espacio Turístico”, propone que los espacios turísticos sean asociadas en diferentes conglomerados, con relación a su tamaño en la superficie y su grado de importancia. Por lo cual, no solo se diferencia en su tamaño y distribución sino también en los componentes que habitan en los mismos.

#### 2.3.1.1.5.1 Clasificación de los espacios turísticos

Se consideran 8 tipos de estas áreas y son:

**2.3.1.1.5.1.1 Zona Turística:** Es el espacio máximo que puede tener existir, con una superficie variable, y es dependiente de la extensión del territorio nacional. Para ser considerado una zona turística debe tener por lo menos 10 atractivos turísticos, con distancias próximas y no importa si el tipo o categoría es variada. Los atractivos turísticos son los límites que tiene la zona para poder marcar el territorio que abarca. Ciudades como Venecia, Roma, Barcelona cumplen con estas características. **Ver**

**Figura 32. Tráfico de góndolas en uno de los canales de Venecia.**



*Figura 32. Tráfico de gondoleros en uno de los canales de Venecia. Venecia, Italia*

Tomada de: Depositphotos, 2018

**2.3.1.1.5.1.2 Área Turística:** Son las fracciones que se pueden dividir las zonas turísticas, sus tamaños pueden variar por lo cual algunas áreas dentro de una misma zona pueden ser más grande que otras. Tienen menos atractivos turísticos que una zona y debe contar con una infraestructura de transporte y comunicación. Las Vegas, Berlín, Quito, Cusco, Lima son ciudades con diversas áreas turísticas dentro de su espacio urbano y son identificables por sus componentes y actividades dominantes. *Ver Figura 33. Vista aérea del distrito de Casinos en Las Vegas, Figura 34. Vista de Piazza della Rotonda y Figura 35. Vista área de la Plaza Central de Cusco.*

**2.3.1.1.5.1.3 Centro Turístico:** Cuando se tiene atracciones turísticas de un solo tipo y su jerarquía motiva los viajes de turismo al sitio. Estos centros poseen los servicios de alojamiento, alimentación, esparcimiento, telecomunicaciones, comercio turístico, transporte

interno, agencias de viaje, información turística. Ciudades ubicadas en puertos o centros de diversiones como Estudios Universal o Disneyland son el origen para este tipo de clasificación y sean tomados en cuenta al momento de la planificación urbana junto con el turismo. *Ver Figura 36. Inauguración de evento en Disneyland California y Figura 37. Foto del Parque de Diversiones Universal Studio.*



*Figura 33. Vista aérea del distrito de Casinos. Las Vegas, Nevada, EE.UU.*

Tomada de: National Geograhic, 2018



*Figura 34. Vista de Piazza della Rotonda. Roma, Italia*

Tomada de: Travelzoo, 2018

**2.3.1.1.5.1.4 Complejo Turístico:** Son conformaciones difíciles de trabajar, porque dependen de varios

atractivos turísticos y la estancia en los mismos debe ser más de 3 días para su visita. Su funcionamiento depende de un área de distribución. Resorts en archipiélagos o islas aisladas –como las Islas Maldivas, Fiji, Archipiélago de Galápagos–, dependen totalmente del turismo, pero su configuración impide que los visitantes puedan hacer diferentes actividades dentro de los mismos y su estadía pasa de los 3 días para poder disfrutar del aislamiento y rutina establecida. *Ver Figura 38. Complejo turístico en las islas Maldivas y Figura 39. Complejo turístico en las Islas Fiji.*



*Figura 35. Vista aérea de la Plaza Central de Cusco. Cusco, Perú.*

Tomada de: Shutterstock, 2018



*Figura 36. Inauguración de evento en Disneyland California. California, EE. UU.*

Tomada de: Shutterstock, 2018



Figura 37. Foto del Parque de Diversiones Universal Studio. Florida, EE. UU.

Tomada de: Universal Pictures, 2018



Figura 38. Complejo turístico en las Islas Maldivas. República de Maldivas

Tomado de: Blog Buena Vibra, 2018

**2.3.1.1.5.1.5 Unidad Turística:** Estos explotan al máximo los atractivos turísticos por estar cerca y para su funcionamiento debe existir alojamiento, alimentación y servicios complementarios. Estos elementos pueden

estar dentro o no de una ciudad.



Figura 39. Complejo turístico en las Islas Fiji. República de Fiji.

Tomado de: Marriot Resort, 2018

**2.3.1.1.5.1.6 Núcleo Turístico:** Está ubicado afuera del área urbana, tiene menos de 10 atractivos turísticos y tiene un subdesarrollo turístico o está buscando como entrar en el mismo. Este tipo se encuentra en los campos o áreas de balnearios de los países.

**2.3.1.1.5.1.7 Conjunto Turístico:** Es un núcleo turístico que gracias al sistema de transporte cambia de sitio constantemente y en el mismo se ubica los servicios de alojamiento y servicios básicos.

**2.3.1.1.5.1.8 Corredor turístico:** Vías por lo cual las zonas, áreas, centros, complejos, conjuntos, atractivos turísticos se conecten y según la jerarquía se determine el tiempo

de estadía en cada uno de los mismos. Este tipo es el más usado para recorridos de 1 a 3 días y se quiere recorrer diferentes zonas de turismo y temáticas. Los corredores más populares son “La Ruta del Tequila”, “Ruta del Café”, “Ruta del Pisco”, generalmente los corredores conectan principalmente los núcleo y conjuntos turísticos. Por ser espacios muy amplios o distantes, son representados por slogans o logotipos. Ver **Figura 40. Logotipos de diferentes corredores turísticos.**



Figura 40. Logotipos de diferentes corredores turísticos

Tomado de: Páginas de Turismo de Colombia, México y Perú, 2018

### 2.3.1.1.5.2 Crisis de Identidad

Con la intensidad de los gobiernos de encontrar nuevas formas de ingresar efectivo a los países, se ha desarrollado una campaña para promover el turismo de una manera agresiva e intensa creando así lo denominado “crisis de identidad.”<sup>30</sup> Este efecto se da cuando los desarrolladores urbanos ponen delante los intereses turísticos sobre la ciudadanía y le dan un carácter de atracción, teniendo como efecto de parque de diversiones y no una ciudad inclusiva.

La mayoría de las ciudades basan su turismo en su historia, cultura y patrimonio por lo cual se generan cascos urbanos huecos para atraer negocios y turistas, programas para

explotar la cultura y patrimonio intangible y, por último, los sitios históricos son una muestra de los orígenes del país.

Al principio funciona esta estrategia, pero con el tiempo se vuelve un obstáculo para el desarrollo urbano y se produce la “gentrificación”, desatando así una guerra interna entre ciudadanos e inversionistas; llevando a la ciudad que se olvide por completo de estos sitios y al tratar de recuperarlos cuesta tiempo, inversión y que las personas se involucren de nuevo. Hasta que este fenómeno aparezca para compensar costos, los residentes son los primeros en pagar, pero los últimos en recibir los beneficios.

El turismo no es malo, tener zonas turísticas tampoco, pero se debe tener un equilibrio de no segregar a la ciudad en sí misma y aprovechar lo que tiene para brindar un desarrollo ordenado.

El caso más resonado que busco mantener el equilibrio entre el turismo y los residentes –e incluso mitigar la contaminación– fue Venecia, que paso una ley donde se propone que los turistas de un día paguen un impuesto de ingreso, porque al pasar menos de 24 horas adentro del archipiélago y esto se ha empezado a expandir a otras áreas turísticas globales que sufren este mismo trato.

Puede que no sea una solución popular para nuevos sitios turístico o la economía nacional que depende del mismo, pero así se da un respaldo para los residentes, economía local y controlar los daños que causan los turistas al no acoplarse a las normas locales; además de mitigar las pérdidas generadas a causa de las temporadas bajas,

conflictos internos o desastres naturales.

#### **2.3.1.1.6 Espacio Público vs. Espacio Privado**

Como se indicó anteriormente el espacio público es todo aquello que entra en el dominio público, donde se pueden realizar diferentes actividades sociales, económicas, políticas, culturales o de diversión, sin importar su condición social, económica, cultural, religiosa, política y donde el anonimato reina en todo el espacio. No existe un horario de funcionamiento ni la restricción de ingreso de las personas, es decir, es un espacio creado para todos, usado para todos, necesario e indispensable en las ciudades. No está regido a un control evidente, pero se busca la seguridad de todos los usuarios.

Al contrario, el espacio privado es todo lo contrario al público, es decir, es controlado por un dueño o inversionista, tiene un horario de atención, se rige a las necesidades del espacio, está diseñado para un grupo de personas o gremio y sobre todo se adjudican el derecho de admisión al mismo, es decir, si no se cumple con ciertos parámetros son pueden ingresar y disfrutar del mismo. Sin estos espacios no existiría la diferencia entre lo público y privado, y sin los mismos, otros servicios necesarios en una ciudad no se presentarían. Son igual de necesarios, pero se los debe controlar.

Existen espacios ubicados en la mitad, estos llevan una característica de ser públicos-privatizados o públicos con derecho de admisión. Esto se genera cuando se adjudican los espacios públicos para su diseño o desarrollo a una parte privada, la cual es la encargada de controlar y

mantenerlos, sacando rédito del mismo y cuando el tiempo de adjudicación termina se negocia un nuevo contrato o se lo termina para regresar este espacio al público en general.

El debate entra al momento que se aumenta el espacio público, pero es dominado por una parte privada o comercial –Raquel Rolnik expone el caso de Barcelona y su situación actual. No es adecuado satanizar este tipo de convenios, siempre y cuando se tome en cuenta la opinión pública y las mismas oportunidades se den a grandes consorcios como a emprendimientos individuales.

En los últimos 20 años se ha dado una prioridad al desarrollo urbano, pero solo visto desde el lado privado –aumento de construcciones, edificios, equipamientos–, y al espacio público se le ha dejado de lado o como un complemento que la ciudad resolverá cuando el tiempo sea el adecuado. Al momento de unir estos dos mundos, el resultado es un grupo de parches, que responde al espacio privado y el público solo se adapta al mismo y no toma en cuenta las necesidades de los usuarios, su historia, su morfología y se vuelve un obstáculo más y no una ayuda para la conexión de la ciudad.

El espacio público necesita del espacio privado y viceversa, por lo cual, ninguno debe dominar al otro, ya que por el momento va ganando el privado, y si esta gana, se privatiza el espacio público y con ello se mataría por completo la capacidad de la sociedad de seguir construyéndose a sí misma, la libertad, la apropiación y la ciudad en poco tiempo moriría.

### 2.3.1.1.7 Deterioro y Obsolescencia Urbana

Borja y Castells exponen que las ciudades, siendo un conglomerado en expansión, sufren un triple proceso negativo: **disolución, fragmentación y privatización.**

**2.3.1.1.7.1 Disolución.** Se presenta con una urbanización desigual e improvisada

**2.3.1.1.7.2 Fragmentación.** Con una urbanización desorganizada o dividida, se generan fragmentos en la mancha urbana que solo se conectan con un sistema vial, que en muchas ocasiones es improvisada o de largas distancias para conectarlas en el centro urbano.

**2.3.1.1.7.3 Privatización.** Desarrollo inmobiliario, especulación de suelo, comodato del espacio público a empresas privadas y la plusvalía, son los motores para que se vuelva difícil vivir dentro de la ciudad y se genera guetos, auto-segregaciones de grupos sociales, y espacios nuevos para “regeneración urbana” y aumentar el efecto de gentrificación.

Este proceso tiene una tendencia de repetirse con cada época de cambio, la última se desarrolló con la Revolución Industrial, y se produce lo que Jordi Borja denomina “**agorafobia**” *urbana*, una enfermedad producida por la degradación o desaparición de los espacios públicos.

#### 2.3.1.1.7.4 Causas para el deterioro urbano

La **negligencia humana**, el **desinterés político** y la

**desinversión privada** son las causas principales para que se produzca este fenómeno dentro de las ciudades. Este deterioro se produce mayormente en las áreas concentradas de la pobreza con pocas o nulas posibilidades de recuperación económica.

Estos espacios son barrios, que están dispersos por toda la ciudad y posteriormente se vuelven zonas rojas de la misma, con una desigualdad económica, social, problemas de sanidad y salud.

Popularmente e históricamente estas áreas están asociadas –intencionalmente, accidental o por asociación– a la criminalidad, distribución/consumo de drogas y prostitución.

Adicionalmente existen otras causas como:

**2.3.1.1.7.4.1 Presión Demográfica.** La sobrepoblación de residentes en una ciudad produce presiones psicológicas, sociales y políticas.

A una mayor cantidad de personas, se generan más problemas de pobreza, educación, sanidad, energía, infraestructura. Produciendo los denominados guetos o el hacinamiento en residencias.

**2.3.1.1.7.4.2 Situación Socio-Económico.** Propiedades y fuentes de trabajo están estrechamente conectadas y como las personas son percibidas por los mismos.

La provisión y consumo de bienes, servicios y administración de la información otorgado a la población

determina la involucración de la misma al tomar decisiones y la creación de leyes públicas para solucionar los problemas sociales.

#### 2.3.1.1.7.4.3 Situación Geográfica y Demográfica.

**Accesibilidad.** Los lugares permeables y accesibles permiten que las personas tengan opciones de desplazamiento y poder llegar a diferentes espacios para diferentes actividades.

**Población.** Poca población produce lugares abandonados. Lugares con alta densidad poblacional generan hacinamiento y problemas de sanidad. Es necesario tener un equilibrio para este problema.

#### 2.3.1.1.7.4.4 Situación Política

**Normativa.** Las normas vigentes o propuestas ayudan a detener o promover el deterioro urbano.

**Servicios Públicos.** Para un buen desarrollo urbano es necesario la presencia de servicios básicos marcados como derechos urbanos –agua potable, alcantarillado, salud, sanidad, telecomunicación.

**Espacio Público.** La cantidad y calidad dan una imagen inclusiva al entorno urbano, es necesario que haya lo suficiente para residentes como visitantes.

**2.3.1.1.7.4.5 Siniestros o Emergencias.** El espacio urbano está en un peligro constante, sea naturales o provocados por los humanos, estos pueden ser: *incendios, sismos,*

*derrumbes, inundaciones, deslizamientos, fallas geológicas.* Como solución presente siempre es necesario que haya planes de contingencia.

**2.3.1.1.7.4.6 Avances Tecnológicos.** Muchas ciudades adoptan nuevas tecnologías para ayudar al control, desarrollo y sobrevivencia de las mismas. Por lo cual, lo antiguo es lo primero en desaparecer sin importar si es patrimonio, herencia cultural o si es necesario su implementación.

**2.3.1.1.7.4.7 Acervo Histórico.** Muchas ciudades han caído en un deterioro u obsolescencia al querer mantenerla sin ningún tipo de modificación. Este ha sido el destino de las ciudades ancestrales, volviéndose ruinas y áreas turísticas para explotar su herencia cultural y arquitectónica.

**2.3.1.1.7.4.8 Movilidad Urbana.** La movilidad es indispensable en toda ciudad y es necesaria para su desarrollo, pero esto ha sido el origen para un crecimiento desordenado y toca tomar medidas para controlarlo, usarlo y adaptarlo a nuevas tendencias. Esta expansión fragmentó, dividió y segregó a la ciudad de adentro hacia afuera.

La movilidad es un referente al estilo de vida y economía de los individuos. Y consume por lo menos el 75% del espacio público, espacio que podría ser usado para mejorar la calidad de la ciudad, su apropiación y fomentar la interacción social.

La obsolescencia urbana puede ser considerada lo mismo que el deterioro urbano, puesto que el desuso, mala calidad de espacio públicos –calles, infraestructura–, arquitectura son los elementos básicos para esta clasificación. Desde finales de los años 50, en Europa se desarrolló el plan mejorar las ciudades destruidas o afectadas por la guerra y se desató este problema urbano, a finales de los 80 se empezó a involucrar la inversión privada –y los Estados Unidos entraron a este proceso– y comenzó el fenómeno de gentrificar estas áreas.

Ambos términos son perfectamente usables, pero la obsolescencia se presenta más en el continente americano, puesto que las ciudades creadas para trabajadores, fábricas, comercios, pierden su fuerte comienzo y sus residentes abandonan estas zonas para alejarse de los problemas que el abandono conlleva.

#### **2.3.1.1.8 Rehabilitación Urbana**

Al tener una zona urbana en deterioro se recurre en el plan de “rehabilitación urbana”, “regeneración urbana”, “renovación urbana”, “remodelación urbana” y semejantes, que su fin común es recuperar estas áreas, con el menor impacto, atrayendo a la inversión privada, recuperación del espacio público, brindar diferentes actividades y equipamientos sin olvidar los residentes –actuales y futuros.

La existencia de diferentes términos, no impide que se produzca este tipo de proyectos, pero si es indispensable analizar cada término, que ofrecen los mismos y determinar cuál es el adecuado para nombrar un plan de este tipo. Generalmente es usado **Rehabilitación** para nombrar

Planes Especiales, Leyes Públicas o Áreas Especiales, sin importar cuál sea la necesidad real del sitio o los objetivos finales para el mismo.

**Rehabilitar.** La RAE define a esto como “*Habilitar de nuevo o restituir a alguien o algo a su antiguo estado*”. En una interpretación rápida es recuperar al sitio a su antigua conformación y usos, lo que se haya perdido –con el tiempo, abandono u otros factores–, y regresarlo al sitio para que recupere su esencia y características iniciales.

**Regenerar.** La RAE lo define como “*dar nuevo ser a algo que degeneró, restablecerlo o mejorarlo*”. En términos urbanos, es dar a una zona urbana deteriorada una solución y arreglo de estos problemas para mejorarlo, eliminar los problemas. Este término es usado como sinónimo a la “rehabilitación”, aunque tengan diferentes objetivos.

**Renovar.** Según el significado de la RAE es “*hacer como de algo nuevo, o volverlo a un primer estado*” o “*remudar, poner de nuevo o reemplazar algo*”. Este término es usado generalmente en los planes de rehabilitación urbana, siendo este el método de recuperar los espacios deteriorados por algo nuevo, pero de las mismas características. Usualmente se presenta en los planes que involucran los cascos históricos y ocasionalmente fuera de los mismo con los planes de regeneración urbana.

Este proceso usualmente involucra la demolición e edificaciones y espacios públicos preexistentes y su transformación –a través de un proceso de reurbanización– a una realidad diferentes, generalmente con el fin de

adaptarse al entorno urbano a condiciones socioeconómicas nuevas. (González Moya, 2012)

**Remodelar.** Según la RAE, su definición es *“Reformar algo, modificando alguno de sus elementos, o variando su estructura”*. En la dimensión urbana, refiere a la alteración total de la infraestructura de la ciudad, proyectada y existente y ponerla en un nuevo orden, funcionamiento y diseño. En esta intervención una porción de la ciudad es eliminada en su totalidad, se plantea un nuevo trazado, parcelamiento, usos, funciones, actividades, eliminación de todas las construcciones existentes, es decir, se vuelve un lienzo en blanco para los diseñadores urbanos.

Este tipo es el más cuestionado por desarrolladores urbanos, sociólogos, antropólogos, ambientalistas y la misma ciudadanía, porque se pone un exceso de trabajo en un área existente, la contaminación y desperdicio de recursos es excesivo y no siempre salen los proyectos deseados.

En un espectro menos radical y viable, se presenta esta opción en planes de largo plazo en desarrollo urbano y solo queda en ideas o modificaciones e futuras leyes públicas para la ciudad.

En este tema se usan los términos antes mencionados junto a otros como **revitalización, revalorización, reurbanización**, que busca darle un valor adicional a los planes de rehabilitación o regeneración urbana según las tendencias globales. No son términos erróneos, pero si responden a las demandas públicas, económicas y

ambientales para convertir las ciudades modernas en espacios inclusivos, accesibles, amigables con el medio ambiente y capaz de soportar la presión que las personas ejercen en ellas.

Las zonas con una mayor tendencia a sufrir de este fenómeno son barrios en deterioro u obsolescencia y los cascos históricos; estas áreas son los problemas constantes que una ciudad tiene y buscan evitar su eliminación, no tenerlos como gastos muertos en los presupuestos municipales y que brinden un nuevo atractivo turístico-comercial para la misma.

Estas intervenciones no están exentas de problemas –soluciona unos evidentes, pero genera otros a corto y largo plazo–, por lo cual es indispensable la participación ciudadana para conocer sus necesidades, demandas y lo que les gusta de este espacio, para evitar a toda costa lo denominado **GENTRIFICACIÓN** y el abandono total de estos espacios, dejando un proyecto emblemático pero desperdiciado por haber sido visto como una solución espacial y económica y no social o cultural.

#### 2.3.1.1.9 Gentrificación

Etimológicamente proviene del vocablo inglés de **Gentry** «alta burguesía» y fue adaptada al vocabulario español por **gentrificación**<sup>31</sup> para poder mantener la esencia del mismo.

#### 2.3.1.1.9.1 Origen y Concepto

Ruth Smith, en 1964 utilizó por primera vez el término para referirse a un proceso que se estaba viviendo en Londres en ese momento. Ella lo planteó de la siguiente manera:

*“Uno a uno, muchos de los barrios obreros de Londres han sido invadidos por las clases medias. Miseros, modestos pasajes y cottages –dos habitaciones en la planta alta y dos en la baja– han sido adquiridos, una vez que sus contratos de arrendamiento han expirado, y se han convertido en residencias elegantes y caras. Las casas victorianas más amplias, degradadas en un período anterior o reciente –que fueron usadas como casas de huéspedes o bien en régimen de ocupación múltiple– han sido mejoradas de nuevo. Una vez que este proceso de **“gentrificación”** comienza en un distrito continúa rápidamente hasta que todo o la mayoría de los originales inquilinos obreros son desalojados y el carácter social del distrito se transforma totalmente.”*

#### 2.3.1.1.9.2 Origen de fenómeno

Este fenómeno se presenta con la exploración de la ciudad y el descubrimiento de barrios que han sido degradados y comercialmente no son rentables en ese momento, sus residentes son personas miembros de minorías –personas de color, inmigrantes, clase económica baja–, pero su ubicación es estratégica, generalmente en centro de la ciudad o sitios cercanos a puntos de interés –turístico,

empleo, centros económicos. Por lo cual, la demanda es baja, los precios accesibles, se instala allí sin ningún problema y empiezan a producirse los cambios de imagen y residentes, quienes serán los encargados de continuar con el fenómeno de manera más orgánica.

#### 2.3.1.1.9.3 Variable temporal

Al analizar este fenómeno, se toma en cuenta al tiempo en dos campos, el primero en el tiempo que marca su efecto dentro de lo urbano y el segundo en cuanto tiempo se tarda en presentarse y evoluciona. Pero muchos estudios omiten este factor para poder estudiarlo a fondo y ver si realmente se produjo la gentrificación o solo fueron mínimas invasiones en la regeneración de una pieza urbana.

Cuando el tiempo se mide con la afectación al entorno urbano, se mira no solo los últimos cambios, también la historia interna de la ciudad y su evolución, la capacidad de adaptarse a las corrientes globales, autores como Smith o Pacione lo refieren así a esta evolución en el tiempo.

Los periodos de tiempo que involucran estos análisis son por lo general mínimo de 40 años, y como las olas de gentrificación<sup>32</sup> se hacen presente en las ciudades y si las mismas llegaron y o afectaron o marcaron una nueva forma de desarrollar eliminando todo aquello poco estético.

Las oleadas gentrificadas son aquellas que miden el tiempo de impacto e influencia del fenómeno tuvo en las ciudades y cuál es su frecuencia de retorno.

La primera ola se presentó entre 1968 a 1973, fueron operaciones concretas e iniciativas esporádicas que dependían del poder local y algunos residentes.

La segunda ola se dio entre los años de 1978 y 1988, que sería el auge de la gentrificación sin restricción y sería tomada como bandera para la rehabilitación urbana, no importaba si las ciudades eran grandes o pequeñas, en el mismo país o diferentes locaciones. El capital dominaba y el desarrollo inmobiliario marco su ritmo y aceptación.

Después de la crisis de 1987 se da un freno a la expansión de la tenencia y dará una pausa hasta mediados de los años 90 y que continuará hasta la primera década de los 2000, la denominada tercera ola se hará presente y los proyectos desarrollados en las décadas anteriores serán usados de estudio para definir posturas en favor o contra de la gentrificación.

#### 2.3.1.1.9.4 Fenómeno global

El estudio de la gentrificación desde finales del 2010 se ha presentado en todas partes del mundo, es decir, dejó de ser un problema aislado que solo sufría ciertas ciudades del mundo y ahora es parte de la política pública el aceptarla, controlarla o eliminarla de su territorio, este es un claro ejemplo que ahora las ciudades ya no son islas apartadas una de otra, sino están conectadas sin necesidad de estar en el mismo territorio. Los casos más estudiados y mencionado son ciudades como Estambul, Shanghai, Singapur, Buenos Aires Londres, Berlín y sobre todo Nueva York; en los últimos años han entrado en el debate global

Ciudad de México, Cancún y Bogotá, demostrando que las ciudades de América Latina son las más vulnerables a presentar el fenómeno, que, en muchas ocasiones, es obviado hasta que es tarde.

En estos casos, su factor común, es el interés de inversión privada y desarrollo inmobiliario, por lo cual, la gentrificación ha sido sistematizada para disimular la especulación de suelo y aumento de plusvalía será obvia gracias a los nuevos residentes.

La gentrificación no actúa solo con la inversión inmobiliaria, también va de la mano con la oferta de servicios y productos enfocados al ocio, entretenimiento, cultura y alimentación, estos se van atando estos a los proyectos de desarrollo urbano y mercado inmobiliario.

La gentrificación tiene la ventaja de ser flexible, no solo se rige a los factores iniciales –desplazamiento de la población original, desaparición de espacios de pobreza, renovación de la imagen urbana–, sino que muta según su necesidad y como sea la evolución de la dinámica urbana.

#### 2.3.1.1.9.5 Activadores

La teoría de Neil Smith propone que uno de los principales activadores es **“la diferencia potencia de la renta”**, es decir, se obtiene beneficio con una o varias acciones en serie para conseguirlo y principalmente es económica. Básicamente es una transición económica de adquisición a un valor menor del mercado para después de intervenir en

el área el avalúo sea mayor y la ganancia supere al valor inicial de compra.

Los agentes para este tipo de transacción son usualmente grupos de clase media o alta, los mismos propietarios, empresas, entidades financieras, constructora, grupos inmobiliarios. Las transacciones pueden darse con lotes vacíos o edificaciones en desuso o abandonas, para poder crear proyectos atractivos o remodelación de inmuebles existentes con nuevos usos –fabricas, palacios, casas señoriales, edificios desocupados son los ejemplos más comunes para ser transformados en nuevos tipos de residencias o comercios temporales–, cuyo objetivo final es atraer a un sector específico de la población, que usualmente es mejor o superior al original.

Para llegar a un valor económico deseado y generar interés en el mismo proceso se debe vender el inmueble o lote en diversas transacciones, de esta manera se va generando la plusvalía, hasta llegar al último dueño que comprara el predio o edificación ya en una zona regenerada, con nuevo servicios, comercios y vecinos que respondan a su mis grupo e intereses económicos.

Este tipo de activadores están presentes desde la etapa de planificación, es por ello que cada vez hay más interés del sector privado en invertir en las regeneraciones urbanas de cualquier ciudad del mundo.

Un activador que está en debate son los gobiernos locales, porque son estos los que proponen los nuevos planes de desarrollo urbano, el tipo de inversión necesaria, los

servicios que la ciudad carece y necesita al corto y largo plazo. Mediante estos se llega a una sola ideología social y política, que al ser cambiada constantemente con el cambio de mando se puede frenar o acelerar estos procesos de “ordenamiento”.

#### **2.3.1.1.9.6 Desplazamiento**

El efecto más notorio es el desplazamiento de los grupos sociales de clase popular y grupos sociales vulnerables. Este proceso se va dando de una manera paulatina hasta eliminar por completo los moradores originales.

El número de residentes originales se debe al envejecimiento de la misma, el abandono de las casas por zonas mejor abastecida, des confort causado por el ruido de nuevas construcciones o remodelaciones adyacentes o simplemente por la finalización de los contratos controlados de arriendo o la venta del inmueble. Este desplazamiento es por circunstancias emergentes.

Los promovedores de proyectos o desarrolladores urbanos prefieren los “desplazamientos voluntarios”, mediante la compra de inmueble a un precio competitivo, pero no exagerado y en caso de haber una resistencia, empiezan los desalojos forzados que se camuflan mediante la cancelación de contratos de arriendo, compra de los arriendos blindados, cambio de administradores en los edificios de vivienda o la compra y venta del inmueble al dueño original.

Este tipo de medidas son agresivas y en su mayoría concretan el desplazamiento de los residentes, aunque en

ocasiones hay resistencia, al concretar la etapa de gentrificación, quienes no salieron voluntariamente se ven forzados a abandonar su territorio por no poder identificarse con el mismo y porque los nuevos moradores los rechazan y residir en el sitio es caso insostenible por sus ingresos económicos.

Al concretar el desplazamiento, se vuelve a revalorizar el terreno y proponer que trabajos son necesarios – recalificación de edificaciones para aumentar su valor y convertirlas en residencia de alto nivel– y que propiedades serán destruidas y reemplazadas por un nuevo programa de residencia.

Conjuntamente con el desplazamiento es la baja densidad poblacional, las distancias para adquirir bienes y servicios accesibles, y el control de renta cuando sea insostenible provocara la invasión o sobreocupación para poder cubrir costos.

#### **2.3.1.1.9.7 Etapas**

Al igual que otros planes urbanos, tiene tres etapas, para poder madurar el proceso y llegar a los resultados deseados. Su origen con sus características individuales y funcionales que daban carácter al barrio en deterioro. El abandono que se presenta cuando se pierden las relaciones, crece la sensación de inseguridad y la presencia de extraños que amenazan a los residentes.

##### **2.3.1.1.9.7.1 Nacimiento**

Generalmente se da en espacios de la ciudad con un origen de fábrica o residencia obrera que fueron

abandonas por los residentes para ocupar nuevos planes residenciales. Ambientalmente son los causantes de los problemas ambientales, hacinamiento de residentes, deficiencia en la sanidad, convirtiéndolas en zonas de rechazo o guetos urbanos que las personas deciden alejarse –generalmente quienes se distancia de estos espacios son las personas de clase media y alta. En sus momentos de auge, el barrio era un sistema independiente, con sus relaciones estrechas y familiaridad de los espacios.

#### 2.3.1.1.9.7.2 Abandono

Segunda etapa de la gentrificación. Es el motor e impulsador para la gentrificación en toda su expansión. Al haber pocos residentes o invasiones de las propiedades, se empieza a desvalorizar las edificaciones y es el momento adecuado de comprar, eliminar contratos de renta e instigar que las personas abandonen el sitio y busquen un sitio más “adecuado” para ellos.

Sin este proceso, no se produciría la desvalorización y sin este no habría la nueva el abandono deseado ni en el ritmo o cantidad deseada para tomar el control de la zona para una nueva valorización.

Este fenómeno se va dando desde la migración hacia la ciudad por parte de la mano obrera, quienes al momento de acabar sus contratos o se vean con la necesidad de buscar mayores espacios, rentas mayores, pero con mejores beneficios, se empieza a desgarrar el tejido

social inicial y se puede empezar a marcar zonas gentrificables.

Con la decadencia de los barrios marcando un curso se introducen elementos que repelen más a los residentes por su baja rentabilidad y valor en el suelo, estos elementos pueden acelerar el abandono, pero no detenerlo, y promover que haya un aumento de las propiedades dispuestas a rentas. Estos componentes generan un rechazo colectivo por la zona.

#### 2.3.1.1.9.7.3 Revalorización

Está es a última etapa para completar el proceso de gentrificación. Es aquí en donde se consolida ese efecto o se busca nuevas alternativas al problema.

La primera muestra se produjo en los años 1970, con una crisis de régimen<sup>33</sup> donde las fábricas empezaron a cerrar y la economía se enfocó en convertir a los barrios obreros en los modelos de ciudad sin una industria involucrada y manejar los valores económicos, servicios y negocios con mejor rentabilidad –más interés a cortos periodos de tiempo.

Estos nuevos valores están involucrados en el turismo, servicios, sistemas de telecomunicaciones y los bienes inmobiliarios son los más negocios más rentables, por lo cual, las zonas degradadas –que por ubicación y acceso a estos servicios–, son necesarias para mejorar la imagen urbana, atraer inversión y por ende hacer que la

economía ronde alrededor de estos centros.

Los espacios gentrificados acumulan grandes valores y las oportunidades de inversión son todavía mayores, por lo cual, al momento de intervenir en una zona, este fenómeno se contagia a otras partes de la ciudad, apoyándose en los ejemplos que han cambiado su imagen, pero reservando las estrategias implicadas para tener el resultado deseado de altos valores, imagen atractiva, inversión fuerte y residentes de clase media y alta.

#### 2.3.1.1.9.8 ¿Villana o incomprendida acción?

Las intervenciones urbanas que buscan mejorar su imagen, crear espacios más accesibles y decentes, mejorar la calidad de sus residentes nunca deben ser vistos como una amenaza o ponerlos en peligro, pero en las últimas décadas se han mostrado que estas acciones son vistas como unas amenazas para su estilo de vida y ponen en duda cual va a ser su futuro si las intervenciones urbanas van a ayudarlos o eliminarlos.

Jane Jacobs proponía el **Placemaking** que trata que los mismos residentes se apropien del espacio y lo hagan de ellos, este movimiento se originó para detener el boom inmobiliario de final de los años 60 y evitar que los barrios se vuelvan segregados de la ciudad. Simultáneamente en Londres Ruth Glass veía como los barrios obreros eran eliminados para convertir las casas sencillas y asequibles se convertían en casas de lujo y a los residentes originales

se los expulsaba, generando la **Gentrificación**.

Para las antiguas intervenciones urbanas de los 80 y 90 se basaban en el Placemaking para generar espacios que los residentes quieran y necesiten. Pero con el paso del tiempo el Placemaking dejó de tener la participación de los residentes y solo se trabaja con los desarrolladores inmobiliarios. La gentrificación se plantea con los proyectos inmobiliarios, pero sin la intervención política o social, se guía por la economía –comprando a bajos precios y devaluación de predios–, convirtiendo a zonas deterioradas en zonas de clase alta, con alta plusvalía y rentabilidad de negocios y comercio.

Estos cambios generan condominios de lujos, tiendas de productos orgánicos, comida global, mercados artesanales y de granjas, cafeterías, pastelerías, productos de zonas lejanas, negocios de moda, que van reemplazando a las tiendas barriales, panaderías, peluquerías, la vivienda social. El tejido social se fragmenta y muere, los residentes nuevos rechazan a lo antiguo.

La gentrificación es cada vez más popular, con criterios a favor y en contra del mismo, en las ciudades. Los cambios y remodelaciones no son malas, pero es necesario involucrar a los residentes. Existe un recelo con el uso de la palabra gentrificación como si fuera una mala palabra, pero este fenómeno debe ir de la mano con el Placemaking, para tener espacios usados por residentes y visitantes, rentabilidad económica, atracciones turísticas; es decir, volver atractivo a estas zonas deterioradas sin la necesidad de desplazar o eliminar a sus residentes originales.

#### **2.3.1.1.9.9 Barrios infieles**

Como se planteó anteriormente los barrios sufren transformaciones para mejorar su imagen y atraer inversiones, pero el barrio no es quien expulsa a los residentes, son los nuevos residentes quienes extraen a los originales para hacer este ahora su nuevo barrio. Este fenómeno se da gracias al hecho que lo existente va en contra de la imagen deseada y se empieza a segregar a estos elementos o campañas para eliminarlos sin considerar su función o importancia en las actividades diarias del barrio. Demostrando una división interna muy marcada entre lo nuevo, lo presente y su historia junto con una vocación que se ha perdido en los cambios.

#### **2.3.1.1.9.10 Desplazamiento**

El desplazamiento se repite mucho en las teorías de la gentrificación, y se debe a si no la hay no se presenta la gentrificación.

El desplazamiento es el detonante para que los residentes se den cuenta de lo que está ocurriendo y se presenta la resistencia para reducir el efecto o detenerlo por completo, estos movimientos en su mayoría son pacíficos, incluso a veces son ayudados por los futuros residentes, y esto llama la atención de los medios de comunicación, que los mimos hacen notar a los gobiernos locales de la situación real de la ciudad.

Los medios de comunicación usan palabras como “barricadas contra el desplazamiento”, “marcha para evitar el desplazamiento de vecinos” o “llamada a vecinos para

evitar su desalojo”; estos términos son basados en volver atractivo el problema y no generar más confrontaciones entre residentes e inversionistas. El efecto final es volver humana la situación, mostrar la realidad de las zonas marginales y que las personas decidan si la gentrificación es necesaria o no.

Lamentablemente, esta estrategia es usada para poder ordenar la ciudad de las invasiones y los medios lo miran como una gentrificación y no el desalojo del desorden que las invasiones han provocado en la ciudad.

#### **2.3.1.1.9.11 Intervención en los Centros Históricos**

La gentrificación se genera en los cascos históricos de Latinoamérica, donde se destina el patrimonio arquitectónico histórico colonial es destinado al turismo y así atraer inversión extranjera. Los casos más famosos son Cuenca, Ecuador, Cusco, Quito, Buenos Aires, Santamarta, Cartagena, Porto Alegre, donde la economía, el comercio y el sector turístico se encargaron de desplazar a los residentes.

En estos casos la gentrificación busca ejercer un control social –eliminar el comercio informal, propagandas, aumento de seguridad, invasiones en el espacio público– y gestionar lo que se puede hacer en las edificaciones, servicios, comercios; “rescatando” y “revitalizando” la zona histórica de la ciudad, convirtiendo un fragmento de la ciudad en un museo interactivo pero hueco.

Esto genera un escenario idóneo para que hoteles, boutiques, tiendas de ropa, comercios para personas de un

poder adquisitivo alto, segregando a estos espacios a un grupo de personas y el turismo, destrozando la idea del espacio público inclusivo.

La inversión en los centros históricos es alta y se quiere recuperar la inversión rápidamente, pero esto se sacrifica el bienestar común y ponen en duda si los centros históricos deberían ser intervenidos de esta manera y buscar alternativas para evitar el deterioro del mismo.

#### **2.3.1.1.9.12 Homogeneidad global**

La globalización ha generado que muchas partes del mundo sean homogéneas, es decir, las tendencias que ocurren en Tokio se repiten en Nueva York, Barcelona y Lima, con una mínima diferencia de tiempo. Hoy en día no es necesario viajar hasta Tailandia para probar su comida, solo es necesario recorrer un par de manzanas dentro de la ciudad y se encontrará un local con la misma comida.

Las necesidades culturales y de moda –brunchs que incluyen cupcakes, mimosas, bloody maries, y aguacates–, se puede encontrar en todo el mundo y esto satisface a ciertos grupos sociales, y estas tendencias se presentan en las ciudades cortés de la gentrificación de barrios deteriorados.

#### **2.3.1.1.9.13 Grupos sociales**

Este fenómeno aleja a los grupos sociales vulnerables, tales como personas de clases social baja, grupos étnicos de minorías, personas de riesgo alto –prostitutas, indigentes, drogadictos– y por consiguiente aleja a sus actividades y

lugares dentro de los barrios. Atrae a nuevos grupos sociales como hípsters, grupos sociales de clase media y alta, estudiantes recién graduados de la universidad, parejas jóvenes, personas con mascotas, y con ellos atraen nuevas actividades, negocios y una imagen “fresca” a la ciudad.

Hay grupos sociales que se unen o aíslan del efecto de la gentrificación –generalmente grupos feministas y grupos LGBTI+– que usan esta plataforma para hacer escuchar sus demandas y tomarlos en cuenta, pero son vulnerables a las consecuencias de su involucramiento –rechazo o acogida–, por lo siguiente no se los considera dentro del ambiente de residentes permanentes.

#### **2.3.1.1.9.14 Economía urbana hípster**

La cultura hípster es hoy en día una tendencia que está poniendo en riesgo a las ciudades, comunidades y la misma cultura. La globalización les ha dado una correcta exposición y son ahora la influencia para la economía y desarrollo urbano a nivel global.

La globalización ha creado una tendencia de homogeneizar las actividades sociales y su economía, en menor y mayor escala, y junto al “mundo hípster” está promoviendo la gentrificación cada vez más y de forma agresiva.

La cultura hípsters se han dedicado a reinventar lo existente –poniendo nombres nuevos, comida deshecha para que los comensales la armen ellos mismo y servida en recipientes extraños, mezclas de comida extrema, y promoviendo la vida dentro de los espacios deteriorados de la ciudad,

siempre y cuando estén redecorados internamente y sus alrededores sigan en decadencia.

Las actividades de este grupo urbano, genera polémicas puesto que pueden ser consideradas como cotidianas y están entre la vagancia y el trabajo rutinario; mientras que otros los pueden ver como una especie de emprendimiento. Ubicar a este grupo dentro de una actividad es complicada y polémica porque al ser un nuevo grupo urbano, e intenta encontrar su espacio, ya que están relacionados a una económica media-alta, pero quieren imitar una imagen bohemia y baja, pero esto no siempre se refleja en producto versus precio.

Sin embargo, la tendencia e influencia de los mismo han llevado que locales comerciales cambien su imagen, elementos y nombre para atraer a este grupo con poder adquisitivo y selectivo.

La gentrificación está conectada a los hípsters porque no solo se inyecta efectivo a la ciudad, sino también es “limpiada” de aquellos que dan una mala imagen y esta la demanda de “vivir dentro de escombros que se puedan renovar” y vivir en un sitio ya construido pero que no han participado en la formación del tejido social del mismo, sino son la tijera que han descocido estos barrios antes consolidados y participativos.

Los barrios hípsters son los barrios gentrificados, y esto por lo general son expuestos por las personas que han sido expulsados de estas zonas rehabilitados, en los últimos años, han admitido ser los originarios de este problema, y

les toca abandonar su hogar para darles cabida a la moda global. A pesar de la imagen global que se tiene de este grupo de personas y sus actividades, han aportado la idea de regresar a ver a las áreas urbanas que están siendo abandonados y que necesitan ser rescatadas.

Posiblemente sus métodos sean todo lo opuesto a participativos y sean una advertencia de no siempre seguir las modas globales, pero son un indicador muy importante para ir localizando las áreas que están al borde de ser olvidadas y degradadas.

#### 2.3.1.1.9.15 Barrios, áreas de conflictos

Minerva Ante Lezama propone que haya debate por cada uno de los barrios, que estos sean su zona de batalla y no dejarse vencer por la gentrificación. Los años han pasado pero este fenómeno ya se presentó con Jane Jacobs, y ahora regresa con otras ideas, pero siempre poniendo el beneficio económico sobre las necesidades colectivas y los problemas que las ciudades están afrontando para poder sobrevivir.

El tejido social dentro de los barrios son una parte importante para que estos sigan vivos y sean habitables, si hay conflictos dentro es más fácil manipular a la población y ejercer la presión política y económica para que sea un sitio de ganancia personal y no colectiva.

#### 2.3.1.1.10 Modelos Urbanos

En la actualidad, muchas ciudades están casi consolidadas en su totalidad, dejando poco espacio para modificaciones

o nuevas edificaciones por tal motivo se han generado modelos urbanos y estos modelos evolucionaron a los distintos tipos de ciudades que hoy en día se pueden ver alrededor del mundo y como son adaptadas a las necesidades locales, de su población.

Por tal motivo se tomaron en consideración 3 modelos de ciudades que se pueden aplicar al área de intervención, con sus componentes, modelo de aprendizaje, los temas que fueron considerados al plantearlo, sus características y las estrategias más importantes. Estos modelos fueron: **ciudad inteligente, ciudad inclusiva y ciudad creativa.**

#### 2.3.1.1.10.1 Ciudad Inteligente

También conocida como “ciudad tecnológica”, y como su nombre lo indica, muchas de las acciones tomadas son con el apoyo de la tecnología y se basan en una red de sistemas para que todo esté conectado y funcione correctamente la ciudad. Este modelo urbano es aplicado en ciudades que tienen un acceso directo a nuevas tecnologías e incluso se vuelven ciudades de experimento para poder exportar esta tecnología a ciudades próximas o exportar la idea en el extranjero. Por tal motivo se explora la relación que tiene **la sociedad, el gobierno, la infraestructura urbana y el medio natural.**

Adicionalmente se toma en cuenta otros elementos como *componentes, aprendizaje, elementos de intervención, sus características y ciertas limitaciones/elementos indispensables* que funcionan únicamente con ese modelo y cada uno se complementa entre ellos para formar una red.

#### 2.3.1.1.10.1.1 Componentes

Para que este modelo funcione correctamente se considera tres elementos importantes que son: **Administración pública, Tecnología y Eficiencia y Sostenibilidad.**

**2.3.1.1.10.1.1.1 Administración Pública.** Es uno de los componentes que forman la base para este sistema funcione. La administración pública permite la implementación de ciertas ideas y es el mediador entre proveedores y la población. Maneja costos, distribuidores, y los tiempos de inversión y aplicación de los nuevos sistemas. Pero principalmente es quién controlará y dirigirá a este sistema.

**2.3.1.1.10.1.1.2 Tecnología.** Si su nombre indica algo, es el principal recurso y pilar que da origen a este tipo de modelo urbano. La tecnología avanza cada día y permite generar un sistema que permita que una ciudad funcione sin ningún problema y reduzca el número de problemas. Con la ayuda de la tecnología se forman redes de movilidad, servicios básicos, comercios, telecomunicación, educación, seguridad, y como estos se conectan entre los mismos.

La red no funciona sola, se manejan otro tipo de elementos, como vehículos, transporte público, luminarias, sensores, generadores y puntos de base de datos. Todos estos elementos en conjunto son necesarios para que la ciudad no colapse, pero el principal problema es obtener esta tecnología primero y que a la vez haya sido probada y sea lo necesariamente resistente a un uso diario.

**2.3.1.1.10.1.1.3 Eficiencia y Sostenibilidad.** La sostenibilidad es el último de los pilares para este modelo, y para conseguir una eficiencia en el consumo de recursos y reducir el desplazamiento de la población para cumplir con sus obligaciones y necesidades. Y aquí es donde se encuentra la tecnología y la administración pública y buscan este objetivo una realidad, pero para lograrlo es un compromiso de ambas partes para conseguir un bienestar común.

#### **2.3.1.1.10.1.2 Aprendizaje**

El aprendizaje es una base muy importante para este sistema, porque es un modelo que está en una constante renovación y cada nuevo sistema tecnológico es necesario volver a revisar lo existente y ver si es necesario el cambio o se puede seguir con el mismo protocolo.

Para conseguirlo, se necesita una educación en 3 niveles distintos.

Existe una **educación a nivel digital** –que es el aprender, enseñar, educar y difundir la tecnología disponible y que se busca implementar y que no haya ningún grupo de personas ajenas a esta educación.

También hay una **educación a nivel físico** –que busca aprender, experimentar, desarrollar e implementar la tecnología, es decir, dejar la teoría y aplicarla en la vida real con actores y servidores, y observar su reacción e interacción con la tecnología.

Y por último esta una **educación a nivel institucional** –

donde se busca que tanto los niveles administrativos como instituciones educativas se eduquen y aprendan de la tecnología para que el sistema urbano sea eficiente y de confianza.

#### **2.3.1.1.10.1.3 Elementos a Considerar**

Estos elementos son aquellos que deben estar siempre presentes a pesar de cualquier cambio o modificación al modelo urbano, sin estas consideraciones inamovibles el modelo puede derrumbarse. Estos elementos son:

1. **Uso de suelo mixto**
2. **Comunidades peatonales**
3. **Carriles de bicicletas y transporte público**
4. **Implementación de energías renovables**
5. **Innovación en menor escala.**

#### **2.3.1.1.10.1.4 Elementos de Intervención**

Este modelo se divide en 4 grandes grupos que agrupan otros elementos que permiten que cada categoría funcione adecuadamente y se cubra la mayor cantidad de temas posiblemente. En estos grupos se dividen en:

**2.3.1.1.10.1.4.1 Gobierno y Administración.** Para que el modelo urbano funcione, es necesario que el área administrativa –municipio– y el gobierno nacional unan fuerzas y busquen el desarrollo de las ciudades. De tal manera se puede tener un crecimiento económico y la generación de empleos dentro del área y a su vez, que se desarrollen los negocios de diferentes tipos.

**2.3.1.1.10.1.4.2 Sociedad y Comunidad.** Como su nombre lo indica, es el trabajo que se realiza con y para la comunidad enfocándose primordialmente en la educación y entrenamiento en el uso y desarrollo de la tecnología y cuidar la salud y bienestar de la misma.

#### **2.3.1.1.10.1.4.3 Desarrollo urbano e Infraestructura.**

Aquí considera a la infraestructura existe y como mejorar. Principalmente se enfoca en la movilidad y las conexiones que esta tiene entre los diferentes medios de transporte tanto públicos como privados. El entorno construido es el medio en donde se hacen las modificaciones necesarias para que las teorías de urbanismo aplicadas dentro de este modelo urbano funcionen correctamente. Y por último es que hay un abastecimiento total y disponible para todos de servicios básicos –luz, agua potable, internet y gas.

#### **2.3.1.1.10.1.4.4 Medio ambiente y Recursos naturales.**

Las últimas tendencias urbanas dictan que no se debe dejar de lado el entorno natural en donde está localizada una ciudad. Por tal motivo, se toma no solo este detalle, sino también se considera el abastecimiento, agricultura y manejo de la comida consumida; simultáneamente se busca formas de cómo manejar los diferentes desechos producidos y si son reciclables. Todo esto es con el objetivo de tener un entorno natural protegido, controlado y que se mejore la calidad del medio ambiente.

#### **2.3.1.1.10.1.5 Características**

Se puede resumir este modelo en tres grandes

características, que son:

- *La existencia de una infraestructura en red y conectada a la red.*
- *Genera un entorno competitivo.*
- *Se busca generar una ciudad inclusiva y participativa.*

Para entender cuáles son las áreas que intervienen se puede observar la **Figura 41. Modelo urbano de una ciudad inteligente.**

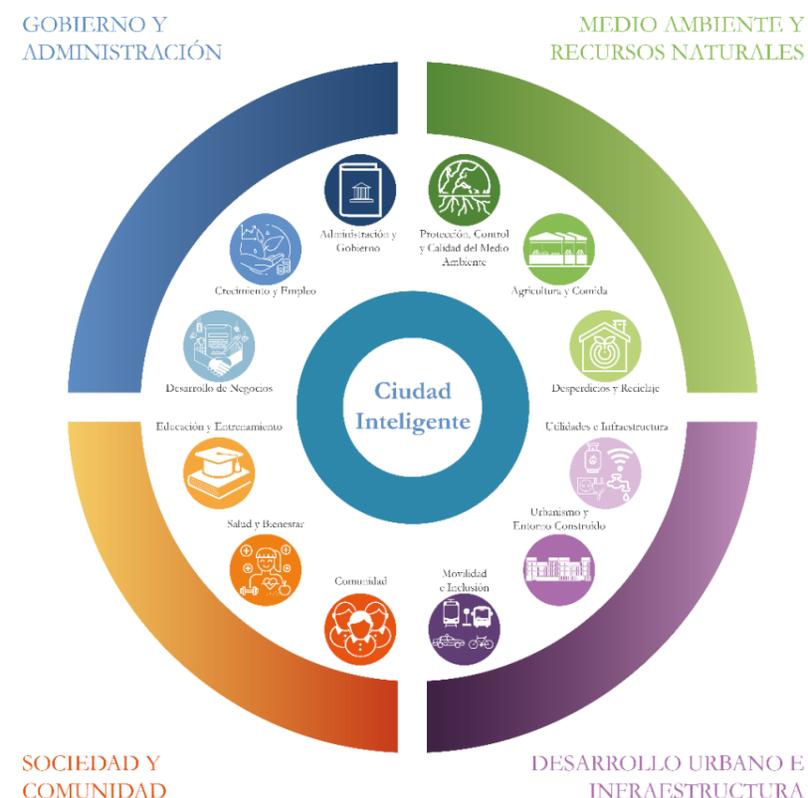


Figura 41. Modelo urbano de una ciudad inteligente

A pesar de tener este modelo que busca una eficiencia y sostenibilidad, el acceso a la tecnología no está disponible para todas las regiones, la administración pública siempre quiere dominar sobre los intereses comunes y la visión de la población queda oculta o desapercibida por parte de los

planificadores. Por tal motivo, el aprendizaje mutuo es necesario para lograr encontrar un punto en común y desde ahí partir con este modelo urbano y que funcione con éxito.

### 2.3.1.1.10.2 Ciudad Inclusiva

Es uno de los modelos urbanos más usado, o por lo menos intenta ser aplicado, para poder crear espacios accesibles para todas las personas sin producir una segregación y busca un bien en común. Como su nombre lo señala, busca una inclusión en los diferentes medios y por lo tal –al igual que otros modelos urbanos– toman en cuenta ciertos **componentes, el aprendizaje social, características únicas** y se observan que **elementos son para la intervención.**

#### 2.3.1.1.10.2.1 Componentes

Para crear un modelo urbano inclusivo, es necesario tomar en cuenta el **espacio** en donde se va a intervenir y cuál es la situación de la **sociedad o de la comunidad** que habita ese espacio. Este tipo de modificaciones no se hacen solo con la colaboración de la comunidad o con donaciones, toca hacer un análisis de la **economía local** y como esta influye a la comunidad y ha afectado al espacio construido.

#### 2.3.1.1.10.2.2 Aprendizaje

Al igual que el modelo anterior es importante estar en un constante aprendizaje, tanto de las teorías como de los resultados dados con cada intervención.

Se tiene una **educación social**, que busca aprender,

participar experimentar y recolectar toda la experiencia brindada en cada uno de los experimentos y tener el apoyo de la comunidad.

La **educación institucional** no solo se basa en el sistema educativo, más bien, se enfoca en el sistema de bienestar social y como este va a ser un apoyo para generar ideas y solucionar las necesidades de la comunidad.

Y, por último, está la **educación de lo físico**, que busca el objetivo global de dar un sistema urbano eficiente e inclusivo, que busca que haya una mejor cohesión social y se acorten las brechas que existen entre los diferentes grupos urbanos.

#### 2.3.1.1.10.2.3 Elementos a Consideración

A diferencia del caso de una ciudad inteligente, el modelo inclusivo solo toma en consideración 3 componentes son **espacio, sociedad y economía**. Con estos elementos agrupados en diferentes estratos es más sencillo buscar una inclusión interna dentro de los mismos para luego unirlos y se vuelva un sistema cohesivo y con ello lograr una inclusión integral.

**2.3.1.1.10.2.3.1 Inclusión Física.** Usando el medio físico existente, busca reducir la brecha de tipo de viviendas y que estas sean asequibles para todos y a su vez sea digna, permitiendo que todo tipo de residente pueda habitar. De igual manera, la distribución de servicios básicos, como agua, luz eléctrica, telecomunicación, gas; deben estar disponibles las 24 horas y debe ser un servicio de calidad en toda el área,

confirmando así que no hay brechas sociales internas.

Adicionalmente las instituciones públicas son aquellas llamadas a cumplir con estas demandas y proveer de los servicios y los medios necesarios para cumplir los puntos anteriores sin mirar o calcular el beneficio político.

**2.3.1.1.10.2.3.2 Inclusión Social.** Este punto es un claro ejemplo que la inclusión no solo es que la gente participe y se escuche su voz, también es necesario que primero la comunidad actúe como una y que participe en el desarrollo del plan urbano y ayude en la toma de decisiones sin delegar responsabilidades o suprimiendo opiniones diferentes.

Esta comunidad debe estar integrada por personas de diferentes edades –dese infantes hasta personas de la tercera edad– y género –incluyendo la comunidad LGBTI+– con discapacidades físicas como mentales –movilidad reducida, discapacidad visual/auditiva, trastornos mentales ligeros, diferentes étnicas, religiones y/o razas –debido a la migración tanto interna como global no hay como seguir haciendo una segregación social.

Si se toma en cuenta a una comunidad diversa se puede lograr mejores resultados que los producidos dentro de una comunidad homogénea y cerrada.

**2.3.1.1.10.2.3.3 Inclusión Económica.** Para conseguir una inclusión económica, es necesaria de la participación de todos –comerciantes autónomos, residentes,

comercios registrados– para tener un desarrollo económico equilibrado y no controlado por un solo grupo.

Para conseguir este objetivo, se debe considerar el mercado laboral, el crecimiento tanto de plazas de empleo como de desempleo y como el desarrollo de negocios de diferentes escalas permite que la economía local crezca, se mantenga o contraiga, y los efectos que esto tiene tanto en el medio físico como en el tejido social.

#### 2.3.1.1.10.2.4 Elementos de Intervención

A diferencia del modelo de la ciudad inteligente, este modelo resume sus intenciones en objetivos claros y concisos, que los mismos se pueden adaptar a los diferentes tipos de ciudad. Estos objetivos son:

1. *Adoptar soluciones multisectoriales para problemas multidimensionales.*
2. *Combinar soluciones ‘preventivas’ y ‘curativas’.*
3. *Ordenar, priorizar y ampliar las inversiones.*
4. *Aprovechar el potencial de las comunidades como promotores de la inclusión.*
5. *Fortaleces las capacidades –tanto políticas como económicas– a nivel local.*
6. *Promover alianzas –tanto públicas-privadas, privadas o gubernamentales.*

#### 2.3.1.1.10.2.5 Características

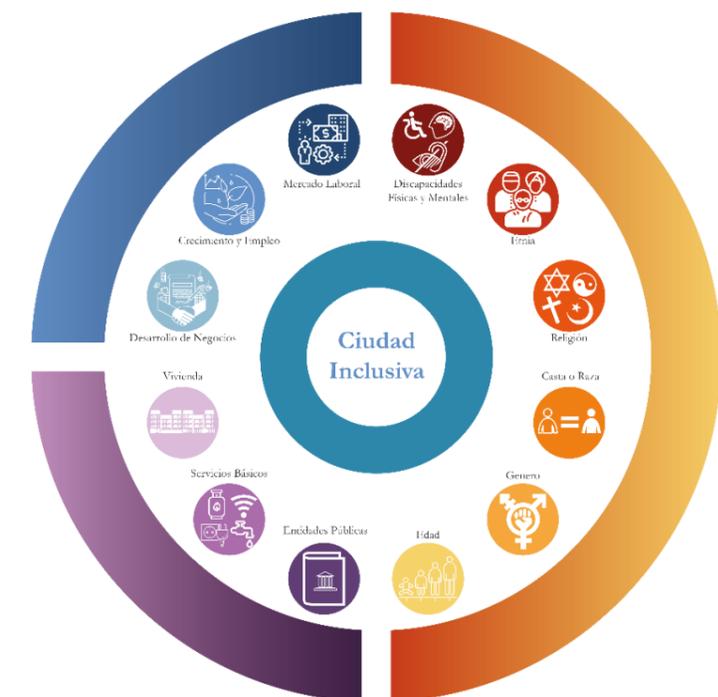
El modelo urbano de una ciudad inclusiva, se fundamenta en **dos pilares**, que permite resumir todo el trabajo que implica este modelo y que sea de un fácil entendimiento.

- **Pilar 1.** Marco teórico para ciudades inclusivas. Este marco teórico se basa en los elementos a considerar, en este caso, son la **inclusión social, económica y física**. Con estos elementos ya explicados anteriormente se puede denotar, que es un sistema muy cerrado y sin mayores complejidades.
- **Pilar 2.** Operatividad y funcionalidad del marco de teórico y como mejorar su funcionalidad durante la implementación del mismo.

Para un resumen de este modelo ver **Figura 42. Modelo urbano de una ciudad inclusiva** y observar cuáles son los elementos que busca implementar para una buena integración en el tejido social.

INCLUSIÓN ECONÓMICA

INCLUSIÓN SOCIAL



INCLUSIÓN ESPACIAL

Figura 42. Modelo urbano de una ciudad inclusiva

Este sistema urbano es uno de los sistemas más delicados y vulnerables, porque al intentar complacer a tantos grupos sociales, muchas veces se deja de lado otros problemas no sociales y se convierte más en un experimento social que en un plan urbano sostenible y longevo.

### 2.3.1.1.10.3 Ciudad Creativa

A diferencia de los dos casos anteriores, este modelo no ha sido demasiado difundido y mucho menos ha tenido espacio para ser probado o defendido. En otras palabras, se llega a generar un plan urbano *'inspirado'* que puede ser adaptado a diferentes sitios sin la necesidad de involucrar a toda la ciudad en un mismo plan urbano.

La principal característica de este tipo de ciudad es la presencia de un pensamiento creativo con el apoyo de profesionales para el desarrollo de una ciudad que cumple las necesidades de la localidad y sea dispersada la idea mediante los medios de comunicación.

Al ser un modelo distinto a los habituales o difundidos, este no solo depende de la sociedad o las comunidades, también es indispensable pensar fuera de las maneras habituales, es decir, no solo se puede aplicar a una ciudad grande, también puede ser aplicado por sectores, poblados e incluso barrios sin ir en contra de los planes urbanos macro.

Al igual que los modelos urbanos anteriores se tomaron en cuenta los mismos elementos para mantener la misma línea de análisis y comprensión.

### 2.3.1.1.10.3.1 Componentes

Para comprender este nuevo modelo urbano, es necesario mirar en los diferentes componentes que surgen y cuál es la influencia de cada uno. Estos elementos son:

**2.3.1.1.10.3.1.1 Cultura Urbana.** A pesar de su nombre, no está relacionado con modas populares que se puede ver en la calle. Este tema refiere a la aplicación de teorías urbanas adaptándolas a las necesidades de las ciudades y el planeamiento urbano.

Pero sin llegar al límite de generar una *acumulación de cultura urbana*, que, según Jordi Borja, se busca utilizar sistemas ya saturados y con una eficacia limitada. Esto no quiere decir que no se aplique las experiencias anteriores como la francesa, un planeamiento alemán o británico, pero si reconociendo las características del lugar y adaptarlo al modelo urbano propuesto.

**2.3.1.1.10.3.1.2 Medios de comunicación.** En la era actual, evitar los medios de comunicación es inevitable e incluso ahora son considerados parte de este grupo las redes sociales. Este elemento es uno de los más importantes, porque de esta manera se hace pública las ideas y se genera un debate y foros de expresión donde se plantean las necesidades y se difunden las soluciones a los problemas.

**2.3.1.1.10.3.1.3 Actividades de distracción.** No porque un plan urbano busca residencia o comercio u oficinas o equipamientos, siempre es necesario brindar espacios o actividades de entretenimiento, y esto se debe

a que es indispensable este tipo de actividades para desfogar o recargar energía, interactuar en otro ambiente con compañeros o simplemente distraer la mente de la rutina diaria.

**2.3.1.1.10.3.1.4 Practicas Creativas.** Este tipo de prácticas son todas aquellas que no solo buscan una solución distinta a un problema común pero también se tiene una visión diferente al problema o causa de la misma. En resumidas cuentas, es pensar fuera de la caja, y buscar nuevas opciones para mejorar el entorno construido, la sociedad o incluso en el emprendimiento económico.

**2.3.1.1.10.3.1.5 'Clase Creativa'.** Este grupo de personas son todas aquellas que son profesionales y tiene una formación educativa más a fondo. Estos individuos aportan tanto como teorías como aplicación adecuadas y ejecución de las ideas. Pueden que sean muy ortodoxos y teóricos al momento de presentar el problema, pero al momento de ejecutar, la creatividad surge y se da riendas sueltas a la imaginación pero que sean realizables.

### 2.3.1.1.10.3.2 Aprendizaje

La educación es una base muy importante, porque no se puede dar a la improvisación un espacio de la ciudad y más si se quiere implementar este modelo urbano. Se tienen tres niveles de aprendizaje, de donde se saca las conclusiones y elementos a estudiar, los problemas y sus posibles soluciones.

- **Nivel 1: Capital social.** Se necesita la participación de todos los grupos sociales existentes, exponiendo sus dudas, quejas, necesidades y aportes a las soluciones sin importar que sean antiguas, estén siendo aplicadas o nuevas y poco difundidas.
- **Nivel 2: Entendimiento de la creatividad.** Como se dijo antes, es pensar fuera de lo común, sin pensar en normas o restricciones, pero siempre buscando una solución que no sea común o tenga un extra para llamar la atención. Puede que la idea principal no sea original, pero su aplicación es lo que lleva a la creatividad a otro nivel.
- **Nivel 3: plan urbano 'Inspirador'.** Si se suma la participación social más un pensamiento creativo, se tiene como resultado final un plan urbano único y que inspire a tanto planificadores como participantes a ponerlo en ejecución lo más pronto posible y demostrar que no solo es necesario de políticos e inversión económica para sacar un plan urbano que responda solo en ese espacio de la ciudad.

#### 2.3.1.1.10.3.3 Elementos a Considerar

Este modelo urbano considera 5 elementos importantes que en los demás modelos no los toman en consideración o no son nombrados. Estos elementos son:

- *Presión externa del entorno que bordea el área de intervención.*
- *Se ven los problemas como problemas y no se los*

*intenta ocultar.*

- *Las soluciones planteadas para estos problemas no son funcionales y solo causan más problemas.*
- *El termino creativo nunca debe ser asociado ni es sinónimo de 'encantador' o 'en moda'.*
- Por más que el termino *creativo* sea implementado, es un plan normal sin nada fuera de lo común.

Si se toma en cuenta estos elementos desde un comienzo, se pueden descartar ciertas soluciones que van en contra de los enunciados y solo generan un ciclo de problemas sin fin. Y más aún tener la confianza que es un plan urbano que no sigue las tendencias globales y es poco común a lo establecido anteriormente.

#### 2.3.1.1.10.3.4 Características

Existen 5 grandes capas que permiten una mejor diversificación de actividades, actores y elementos que permiten general un plan urbano creativo. Estas capas son:

**2.3.1.1.10.3.4.1 Capa de Conocimiento.** Es una de las bases más importantes para este modelo. Aquí se interesa que tanto instituciones educativas, como centros de aprendizaje, universidades e incluso librerías y bibliotecas, ofrezcan una base educativa y de aprendizaje en cada una de sus áreas y niveles y que aporten con nuevos conceptos y teorías.

**2.3.1.1.10.3.4.2 Capa de Servicios.** Son todos aquellos servicios que son necesarios para atraer a los residentes, nuevos inversionistas, comerciantes y visitantes.

Generalmente estos servicios son diversos, pero se concentran en su mayoría en actividades de **mercado** – despensa de alimentos y bebidas con certificados y registro sanitario–, **turismo** –hoteles, hostales, casas de residencia temporal, venta de recuerdos y artesanías, agencias de viaje, rutas turísticas–, **moda** –venta y compra de prendas, accesorios, utensilios y menaje de hogar con un valor de diseño local y solo disponible en este espacio–, **deporte** –áreas deportivas, centros deportivos, alquiler y venta de quipos deportivos, puntos de apuestas y proyección de eventos deportivos.

También se pueden observar actividades de **entretenimiento** –discotecas, bares, cines, teatros– y también **servicios culturales** –museos, centros de arte, galerías, bibliotecas, teatros. Todos estos servicios son solo una base para tener un espacio diverso y activo apto para todo tipo de usuarios y en cualquier horario.

#### 2.3.1.1.10.3.4.3 Capa de Medios de Comunicación.

Los medios de comunicación son indispensables para poder hacer visible las ideas de este modelo y que las personas participen brindando ideas, sugerencias, comentarios, críticas y poner a la disposición de las personas un foro donde se puede discutir e intercambiar pensamientos para que el modelo funcione y complazca a la mayoría de las personas.

Los medios de comunicación no solo se quedaron en los medios tradicionales –radio, televisión, periódicos–, también es necesario sacar ciertas ideas de libros y películas –no necesariamente integradas al área del

urbanismo. Sino también es indispensable usar los nuevos modelos digitales como las redes sociales y el servicio multimedia disponible en la red y dispositivos electrónicos.

**2.3.1.1.10.3.4.4 Capa de Arte.** Las artes puede que no tengan un mayor impacto en un modelo urbano, pero es un elemento muy importante para atraer a diferentes tipos de usuarios, que sin esto no llegarían al espacio urbano a menos que sea de tránsito. En las artes se busca implementar **música, danza, artes escénicas, literatura, pintura, fotografía** e incluso **artesanías** que solo se pueda localizar en este espacio de la ciudad.

**2.3.1.1.10.3.4.5 Capa de Localidad.** Muchas veces, los planes urbanos se olvidan que se debe tomar en consideración la localidad para poder implementarlo, pero lo que se hace, generalmente, es copiar modelos utilizados en diferentes ciudades y querer adaptarlos para que encaje a las necesidades locales. El modelo más copiado y popular es el modelo de Barcelona, pero muchas veces no es lo más adecuado y mucho menos respeta a la realidad local.

Por tal motivo, se consideran los siguientes elementos para poder entender a la localidad y como ayudarlo de la mejor manera.

Para poder evitar los mismos problemas a largo plazo es necesario conocer la **historia** y el **entorno natural** de la localidad y reconocer sus buenos y malos aspectos para poder sacar lo mejor del espacio y como acentuar esas

características únicas y evitar repetir los mismos errores.

La **cultura** y **entretenimiento** van de la mano, ya que uno no puede existir sin el otro, y con ello se puede observar la evolución de como la cultura gano o perdió territorio contra los servicios de entretenimiento y si hay la posibilidad de fusionar ambos sin matar al sitio, pero tampoco mantenerlo tal cual está presente.

El **entorno construido** es la huella más tangible que se tiene de la localidad y es una muestra clara de su evolución a través de los años y como ciertas leyes locales permiten su mutación, eliminación y reemplazo para poder adaptarse a las corrientes globales, demandas de la localidad y beneficio de la comunidad.

Y no hay como olvidar a quienes influyen fuertemente para que un programa urbano funciones, que es, la **comunidad**. Estos conjuntos de personas son aquellas que marcan la ruta, las necesidades, desacuerdos y opiniones más directas porque son los primeros afectados o beneficiados con cada cambio. Y una comunidad conectada, participativa y diversa, es mejor que solo un grupo focal con un representante de cada sector y políticos que buscan un beneficio personal o electoral.

Por último, pero no menos importante, es la suma de cada uno de estos factores antes enlistados que dan como resultado, nada más ni nada menos que la **reputación del sitio**. Un espacio urbano, un comercio o negocio, una cita o una reunión, un amigo o compañeros,

todos dependen de este factor calificativo basado en un sistema cuantitativo y cualitativo. Esto es un medidor de cuan bien o mal el sitio funciona, que clase de atractivos tiene, que servicios ofrece o carece, es apto para todos o solo un grupo de personas, es peligroso o seguro, etc.

La reputación puede ayudar, conservar o destruir un sitio, y sin estos valores no se sabe si el sitio necesita ayuda, está funcionando bien o es indispensable una intervención antes de llegar a un punto sin retorno.

Cada una de estas capas son un indicador que muestra los elementos disponibles y reales que el sitio cuenta con, y como cada uno de estos brinda un apoyo o soporte para un modelo urbano creativo.

#### **2.3.1.1.10.3.5 Elementos de Intervención**

A diferencia de los otros modelos estudiados, este se caracteriza por seguir un sistema estructurado y metódico, objetivos generales que buscan un **equilibrio**, toma en cuenta **factores claves**, cumple con un **sistema de fases** y no se olvida de las **condicionantes**. Todo esto permite tener un modelo urbano creativo pero real y aplicable tanto a menor como mayor escala.

Para conseguir sus objetivos, se tienen las **condiciones** – que no limitan la creatividad– pero si pone un freno a ciertas actividades que los planificadores urbanos tienen a caer mientras realizan un nuevo plan de desarrollo de la ciudad.

Estos son:

- *No tomar o generar decisiones de manera personal.*

- Debe ser un proceso serio y fino para poder discernir la mayor cantidad de información.
- Tomar en cuenta los problemas no tan visibles o incluso que se crea no dispensables a simple vista.
- Tomar al entorno físico como un espacio intangible y ahí plantear las estrategias

Adicionalmente se tienen presente ciertos **factores claves** que permiten un mejor funcionamiento y es un control adicional para este modelo urbano. Estos factores son:

- *Redes de producción*
- *Mercado local*
- *Campo de creatividad –en este caso, no se limita a las estrategias de intervención, más se enfoca a la creatividad de residentes y usuarios*

Con tal motivo, se llega a tener un trabajo que comprende de 4 fases, que ayudan a generar un proceso más ordenado y eficiente, estas fases son:

1. Planificación e implementación de estrategias en 5 etapas
2. Implementación de herramientas analíticas
3. Indicadores para calificación y comparación
4. Técnicas que permitan pensar creativamente.

Todos estos elementos enlistados son indispensables para cumplir uno de los objetivos principales, que es **encontrar un equilibrio** entre elementos que a simple vista deberían ser compatibles, pero a su vez están en un constante combate. Estos tipos de equilibrio son:

- *Equilibrio entre el crecimiento económico y la calidad de vida.*
- *Equilibrio entre el desarrollo económico y la organización espacial.*
- *Equilibrio entre la economía y el desarrollo social.*

En la **Figura 43. Modelo urbano de una ciudad creativa** se puede contemplar un resumen de las características de este modelo.

Este modelo prefiere evitar cualquier tipo de generación de pánico colectivo o que sea visto como una moda pasajera que no busca solucionar las cosas a largo plazo. Esta forma de planificación urbana combina a la preparación técnica de diferentes profesionales, busca la diversidad de ideas, y que se considere otro tipo de problemas, que pueden afectar los resultados, y sobre todo mantener la identidad del sitio y sacándole el provecho al mismo.

#### 2.3.1.1.10.4 Conclusión de Modelo Urbano

Los diferentes modelos presentados tienen sus ventajas y desventajas al querer ser implementados en el área de intervención, con tal motivo en el **Cuadro 3. Matriz de modelos urbanos** se calificó cada uno y se llegó a la conclusión que el Modelo de Ciudad Inteligente llega a tener 20/25 puntos, la ciudad inclusiva tiene 21/25 puntos y la ciudad creativa 23/25 puntos, dejando en claro que el último sería un modelo adecuado para el área de intervención.

Esto no quiere decir que se elimine por completo la posibilidad de mezclar los elementos de los otros modelos a este plan.

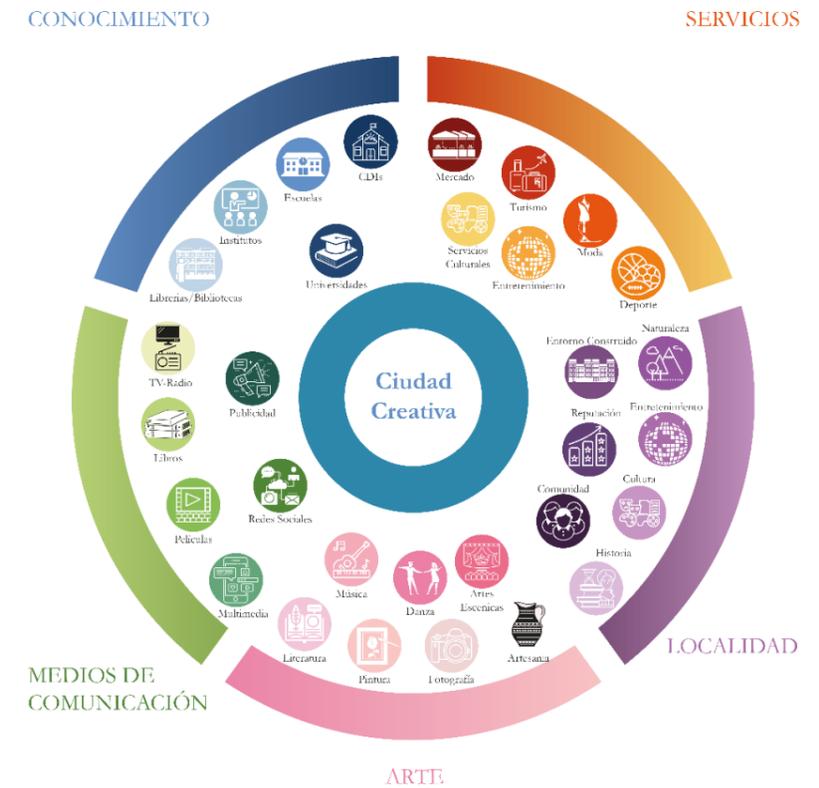


Figura 43. Modelo urbano de una ciudad creativa

#### 2.3.1.1.11 Relación entre la Ciudad y las Personas

Jan Gehl, en su libro de “Ciudades para las Personas”, describe que elementos son necesarios tomar en cuenta al momento de estudiar una ciudad y como está realmente funciona y como sus elementos vivos influyen mucho a como se vive en ella y si necesita o no ser modificada, y como los mismos son en ocasiones evadidos o ignorados por los diferentes profesionales, y solo se enfocan en la infraestructura o las construcciones que “ayudan” a la ciudad a ser ciudad.

Tanto en los estudios de Gehl, como con el paso del tiempo, se ha comenzado a pensar de otra manera como funciona una ciudad y por donde hay que comenzar, sus habitantes

y las personas que viven la ciudad diariamente, y no la infraestructura que dicte como la ciudad debe ser.

Por tal motivo, se determinó 5 áreas de estudio, siendo:

- Dimensión humana
- Sentidos y escala
- Una ciudad viva, segura, sostenible y saludable
- La ciudad a nivel peatonal
- Vida, espacios y construcciones

Estos elementos hoy en día son tomados en cuenta y manejados a detalle y delicadeza, para conseguir modelos urbanos actualizados y modernizados de los de teoría, y como cambiando escala y elementos se consigue una ciudad para personas y no una ciudad solo diseñada como maquina sin pensar en sus usuarios.

#### **2.3.1.1.11.1 Dimensión Humana**

##### **2.3.1.1.11.1.1 Dimensión Humana**

La dimensión humana, desde la revolución industrial ha sido ignorada y relegada a un tercer plano, dejando en los primeros asuntos los temas más “relevantes”, como el incremento del tráfico, la presencia de áreas grises para nuevos proyectos; sin mencionar, que también entra como limitante las ideologías –políticas, teóricas (modernismo y sus reglas) y sociales. Como consecuencia, los espacios públicos, peatones o la posibilidad de tener una vida saludable dentro de un área urbana son considerados temas que se adaptaran a los problemas reales en el mejor de los casos, pero que, en realidad, serán segregados u olvidados por completo hasta que se genere un nuevo plan.

La presencia de áreas muertas, espacios reducidos, obstáculos en las áreas peatonales, contaminación y la alta probabilidad de sufrir un accidente, por ser simplemente un peatón, produjo una reacción y busco mejorar esta situación. Las ciudades ya no pueden funcionar como en el pasado y necesitan transformarse radicalmente.

Este problema fue primero evidenciado, en 1961, gracias a Jane Jacobs y sus reportajes, en dónde apuntaba al primer problema, el aumento de tráfico y presencia de automóviles en el área pública y menos personas en ella, y el segundo, la zonificación de los planificadores, quienes con la ideología de tener ciudades modernas pensaban que con dejar un espacio pequeño para que las personas transiten sería suficiente para tener a la ciudad viva. El resultado fue una oposición de los residentes y la prensa, que acabó con la ideología política y económica y dio marcha a un movimiento de pensar como peatones y personas y no como máquinas automáticas que dictaba la edad moderna

A partir de los hechos en 1691, los estudios y planificadores han acumulado casos de estudio como conocimiento para desarrollar planes más agresivos que invirtieron los temas de importancia, dejando primero la satisfacción y comodidad de los peatones y el tráfico de automóviles como un tema de poca relevancia.

Y ¿por qué se toma como punto de partida el tráfico vehicular? Por un simple hecho, en las ciudades hay un dominante, y es o el vehículo motorizado o los peatones. Cualquiera de estos dos elementos será quien rija el día a día de la ciudad y como esta será percibida, si es una ciudad

buen para conducir, pero mala para caminar, o una ciudad saludable en donde pueden coexistir los dos, pero siempre dando prioridad a una persona que camina por ella.

Si se suman los objetivos de cualquier ciudad –ser compacta, variada, densa, activa– y si se compara con la inversión dirigida a un solo tipo de infraestructura o buscar mitigar las consecuencias de una ciudad diseñada para los vehículos, los costos para generar espacios públicos, zonas caminables y peatonales es mínima y posible en todas las ciudades. Sin embargo, el sacrificio del estatus, capacidad financiera o comodidad personal serán altos, pero a largo plazo se puede recuperarlos e incluso conseguir enormes beneficios y atraer nuevo tipo de inversiones que antes eran imposible conseguir.

#### **2.3.1.1.11.1.2 Primero la ciudad, luego nosotros**

La ciudad en grandes rasgos, se puede resumir en el conjunto de elementos que moldean la vida cotidiana de cada persona y como esta debe funcionar. Esto ha sido una realidad desde los primeros asentamientos humanos, pasando por los diferentes imperios, reinados, colonias, y por último en la transformación y unión de dos poblados para formar una ciudad más grande con nuevas actividades.

Los cambios más significados, que han afectado como las ciudades son ahora, fueron la idea de Haussman en 1852, de crear los ‘boulevares’ y el nacimiento de la “vida de café” implantadas en las avenidas principales –y que permitía un mejor control de la población–, y en el siglo XX con el nacimiento de la industria automotriz, en donde las ciudades

cada vez invitaban más y más a los vehículos relegando poco a poco otros medios de transporte y por último rechazando la idea de caminar por completo dentro de una ciudad moderna.

Esta invitación se ha convertido en un ciclo vicioso, en donde con cada vehículo nuevo necesita más calles, y las calles necesitan más vehículos para justificar su presencia, y las personas compran más vehículos porque hay espacios para ellos, y es un fenómeno de nunca acabar. Pero qué tal si se piensa en quitar esta invitación a quedarse, y se reducen sus espacios, y si se piensa en caso de una emergencia ¿qué es lo primero en atender? ¿La infraestructura vehicular para llegar los sitios de emergencia o las personas que están atrapadas en espacios reducidos sin rutas de escape?

A pesar de ser un escenario un tanto apocalíptico, ha ocurrido en muchos sitios, y se ha demostrado que lo primero en sufrir es la infraestructura vehicular, y como las personas en su dependencia de este único sistema de movilidad es más vulnerable todavía. Esto ocurrió en San Francisco, EE.UU., en donde una catástrofe afectó y cerró por completo su sistema de tránsito por los exteriores de la ciudad, y se pensó que las personas no soportarían los cambios hasta que se reconstruyera la autopista, pero la realidad fue otra, las personas se adaptaron fácil y rápidamente a su nuevo sistema de movilidad y hoy en día tiene una infraestructura diferente a la planificada.

Es por tal motivo, que en muchas zonas urbanas densas y compactas, han empezado a reducir la presencia vehicular,

mediante diferentes métodos –costo por ingreso, multas, permisos especiales–, y que no solo ha permitido que las personas tengan más libertad y seguridad, sino también a buscar soluciones prácticas y alternativas a la forma de transportarse dentro de una ciudad. Londres, en 2002, comenzó con un plan piloto de cerrar la entrada de vehículos particulares al centro de la ciudad, reduciendo el tráfico inmediatamente en un 18% en los 24 km<sup>2</sup> del centro de la ciudad. Luego con la aplicación de tarifas de circulación se volvió a reducir un porcentaje, y todo lo recaudado es utilizado para mejorar el sistema de transporte público. No solo se modificó la ciudad, sino también el comportamiento de las personas, que no solo buscan su beneficio personal, sino indirectamente contribuyen a un bien común.

Estos casos, no solo demuestran que las ciudades son seres vivos, y quienes las habitan son igualmente adaptables a los cambios. Copenhague es una ciudad que por décadas ha ido cambiando constantemente y modificándose para que sus habitantes vivan en ella, generando espacios donde el vehículo tiene poca aceptación e incluso sea visto como un estorbo –mientras que en otros países más al sur de ellos y otros continentes, un vehículo es indispensable para la vida cotidiana.

Las personas no deberían ser quienes cambian para que una ciudad funcione, sino a la inversa, las ciudades deben mutar por y para sus habitantes. Es por ello que cada elemento que se invite a la ciudad jugará un papel importante en la rutina y comportamiento de las personas. Mientras haya más espacios de encuentro, espacios para

desplazarse caminando, como puntos de encuentro, sitios activos –visualmente, sensorialmente– la vida de las personas mejorará e incluso la percepción de la ciudad mejorará.

Las ciudades van a variar tanto por su situación geográfica, posibilidades económicas, clima y otros factores, pero siempre que se considere primero la escala humana, cualquier intervención será más que bienvenida, tanto por la misma ciudad como por las personas que habitan en ella.

### **2.3.1.11.1.3 La ciudad como sitio de encuentro**

Se ha topado temas sobre la escala humana y la importancia de esta al momento de diseñar una ciudad y que se necesita al momento de dar prioridad a los temas de intervención urbana, sin embargo, no se ha tomado en cuenta las actividades que pasan y deberían pasar en los espacios de la ciudad.

Hay tanta diversidad de actividades en una ciudad como habitantes en ella, en cada espacio se puede hacer distintas actividades y ahí es donde se puede dar cuenta que una ciudad es de personas y no solo de construcciones y objetos inanimados. Desde caminar, pasear, ventanear las tiendas, encontrarse con personas, hacer deporte, descansar, comer, ver niño jugar, actividades artísticas, todos estos son un indicador que la ciudad está llena de vida y, porque no solo acepta a todos y sus necesidades/gustos, sino también que es saludable, sostenible y segura. Y esto solo se obtiene si se incentiva a que las personas caminen y vivan su vida afuera.

El caminar en una ciudad es mucho más que caminar, porque en los momentos actuales, se ha vuelto inversamente proporcional a la importancia que tiene el vehículo particular para la ciudad. Si se toma como ejemplo los casos de las ciudades antes mencionadas, la vida de un peatón ha ido mejorando con los años y ha tomado fuerza con cada año que transcurre, y de esta manera se mejora la calidad de vida de las personas, porque no solo se vuelve una ciudad más dinámica, fortalece el tejido social y las relaciones entre las personas –no serán a un nivel personal, pero sí de reconocer que hay más individuos dentro de la ciudad– promoviendo una tolerancia y empatía social.

Por otra parte, está el hecho, que las actividades que una persona realiza caminando son cada vez más compleja, el ir de un punto a “A” un punto “B” conlleva no solo al desplazamiento, sino también a observar su entorno, descansar, socializar, comprar, contemplar, conversar e incluso a formar parte de actividades esporádicas que se producen en un sitio con vida.

Esto se reduce a un simple esquema, si la ciudad tiene espacio y un entorno de alta calidad no solo permitirá cumplir con las actividades necesarias –desplazamiento y descanso–, sino que tendrá también la oportunidad de ser escenario de actividades opcionales y variadas al igual que son un sitio para realizar actividades sociales. Pero si el espacio es de baja calidad, servirá para cumplir con sus funciones básicas, pero tendrá poco o nulo espacio para otro tipo de actividades y a lo mucho servirá solo como referencia de encuentro para las actividades sociales y luego desplazarse a un sitio más focalizado. Ver **Figura 44**.

#### Esquema de actividades en la ciudad

Este dominio de las calles y espacio públicos marca las reglas del juego y como se van a ir generando oportunidades de intercambio personal, cultural, social y político. La importancia de estos sitios para una ciudad es tan fuerte e innegable, que se encuentran dentro de muchas constituciones como un derecho indispensable para que las personas puedan vivir plenamente una vida saludable.

No es lo mismo recorrer las calles de Nueva York o Tokio, y esperar realizar las mismas actividades que se pueden hacer en las calles de Venecia o Estocolmo, y esto se debe a la importancia que tuvo el peatón al momento de generar la ciudad. El hecho que cada ciudad vaya cada vez buscando soluciones para poder re-apoderarse de estos espacios libres es un indicativo del reconocimiento de la necesidad de ser más activas y no hay mejor reconocimiento de esta vida urbana, que la misma expresión gráfica, la posibilidad de pasear en los sitios a pesar de tener una tormenta de nieve, o poder quedarse disfrutando del clima donde hay más personas haciendo otro tipo de actividades.

Y no es necesario que el espacio este extremadamente arreglado como un jardín inglés o este en un estado salvaje como las áreas rurales de Helsinki, simplemente que las personas estén reunidas en un sitio va a atraer a más personas y tendrá más vida, más actividades, más interacción e intercambio social. Como se dijo antes, la ciudad es un ser vivo, que, si no tiene vida, solo será una maqueta inerte sin nada que ofrecer.

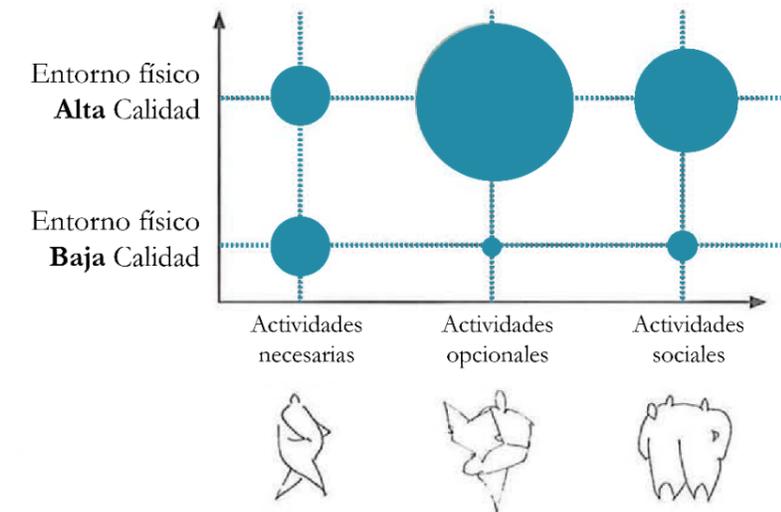


Figura 44. Esquema de actividades en la ciudad  
Adaptado de: "Cities for People". Gehl, J. 2018

#### 2.3.1.1.11.2 La Ciudad a Nivel Peatonal

##### 2.3.1.1.11.2.1 La calidad del espacio en pequeña escala

En muchas ciudades, la actividad de caminar esta meramente reducida a una necesidad implantada o depende mucho de quien más caminara junto a ellos. Este tipo de acciones o actitudes no deberían estar presentes en ningún tipo de ciudad, sin embargo, se presenta de manera diaria, e incluso lo que una persona puede percibir diariamente, debería ser lo que más disfrute. Lamentablemente hoy en día, a pesar del cambio de ideologías en la planificación, es lo que más sufren las personas, la falta de calidad de las cosas que están a su nivel.

##### 2.3.1.1.11.2.2 Ciudades para caminar

Como se mencionó anteriormente, el caminar no es solo ir de un punto A hacia punto B, involucra muchas otras

actividades, ya que las personas tienen el libre albedrío de decidir si van más rápido o lento, si se quedan estáticos, cambian de dirección, interactúan con otras personas e incluso se quedan sentados o se acuestan a descansar.

Este tipo de decisiones hace que las ciudades cada vez sean más dinámicas y tengan la posibilidad de ofrecer mucho más de lo que piensan. Sin embargo, en muchos de los casos, los planificadores y diseñadores se olvidan del factor humano al momento de crear espacios, como las personas van a variar su comportamiento si el clima es favorable o no, si tienen prisa o no, si están en peligro o no, e incluso se omite, en algunos casos, los diferentes tipos de personas y sus limitantes físicas, porque no es lo mismo que circule un coche de un niño, que una bicicleta, una persona de la tercera edad, una mujer con tacones o una persona discapacitada.

Los diseñadores del espacio público piensan como se verá tanto a nivel peatonal como de manera aérea, pero las personas no van a circular por donde se les marque, irán por donde se sientan mejor, y si necesario ellos mismos marcarán las rutas más frecuentes, harán nuevos caminos y el diseño será ignorado por completo. De la misma manera hay que considerar que la estética no es todo, en diversas ciudades se han tenido que buscar maneras para que las personas tengan un espacio más agradable para poder circular y conservar sus características históricas, adaptándolas para que las personas estén en estos sitios y no solo sean contemplativos.

El caminar para algunos puede ser fácil y pueden seguir por

kilómetros, pero para otras una corta distancia puede ser un gran reto, y más con las ciudades de hoy en día. A nivel peatonal se encuentran muchos obstáculos, interrupciones de vías, cambios de nivel, aceras en diferentes niveles, barreras y un sin número de puntos de paradas forzadas, para que los vehículos puedan circular libremente. Todos estos elementos solo amplifican el desinterés de las personas por poder circular libremente y con seguridad en una ciudad que se supone que es para ellos y no los vehículos.

Las calles deben ser lo más abiertas posibles a la vista, no necesariamente que se exprese un completo horizonte, pero sí que permita que las personas puedan observar de esquina a esquina lo que se encuentra en la proximidad y permitir a los peatones decidir que ruta tomar en la siguiente esquina. El tipo de vías, sus patrones, el diseño del espacio, las fachadas, cada uno de estos elementos colabora a una experiencia sensorial única para cada peatón y como es la calidad de este recorrido.

Gehl menciona que una ciudad viva es de “pequeñas unidades y muchas puertas” para las calles que sean más frecuentadas por peatones. Las importancias de estos pequeños elementos enriquecen al espacio, adicionalmente si se añade los detalles de las edificaciones, diseño del paisaje, vegetación frente a las construcciones, todo esto contribuye a tener una experiencia mucho más agradable al caminar.

### **2.3.1.1.11.2.3 Ciudades para quedarse**

El título, no implica que las personas se queden a vivir

dentro de la ciudad, pero sí que las personas permanezcan dentro de ella, descansando y recuperando energía dentro del espacio público. conseguirlo es muy sencillo porque se lo ha ido realizando desde la concepción de un poblado.

La presencia de arcos, portales, columnas y muros, han sido los elementos principales para que las personas puedan tener un descanso rápido sin perderse de lo que ocurre a su alrededor. Y según el tiempo que la persona vaya a permanecer más cuidadosamente va a escoger su sitio de estancia, sea por su seguridad como la comodidad que busca.

Sin embargo, este tipo de opción no siempre se da a nivel global y existe una diferencia radical entre los países en vías de desarrollo que un país desarrollado o prospero en el primero, la estancia es una necesidad y se rige al espacio presente, mientras que, en el otro caso, el descanso y en donde se basa más en las diversas opciones que se tenga al momento de descansar, gustos y espacios presentados.

Este tipo de relación de descanso e interacción con el espacio, es proporcional con el confort que una persona tenga. No es lo mismo estar en uno de los bolardos de la Piazza di Campo en Siena, donde se busca un sitio no reclamado y se puede ser parte de la vida diaria y ser espectador a la misma vez, que descansar dentro de un espacio diseñado ortodoxamente y que cumplió lo necesario sin brindar un algo más para que el espacio sea atractivo.

William H. Whyte expone que “*la ciudad completa es para sentarse*”, y es verdad, hay casos donde no existirán el

mobiliario urbano tradicional para que una persona descansa, pero hay suficientes superficies donde las personas puedan descansar libremente. Poniendo en contexto, los niños y personas jóvenes no van a buscar un mobiliario tradicional para sentarse, buscaran los espacios que les den un sitio de descanso, que brinde soporte y nada más, el tipo de materiales, superficies y formas será la ultimo que pensarán. Al contrario, las personas mayores, si buscaran algo más familiar, que les brinde seguridad y que no sufran al momento de sentarse. Esto brinda tanto al diseño como a la ciudad a poder implementar nuevas ideas para que las personas puedan descansar al borde de los sitios públicos, para observar a las personas, descansar ellos y posiblemente encontrar alguna otra actividad para realizar mientras recobran energía.

#### 2.3.1.11.2.4 Ciudades para encontrarse

Como se mencionó en el ítem anterior, si las personas permanecen en el espacio abierto forman parte del escenario y de la vida cotidiana, si a este se le aumenta la interacción social, se tiene como resultado una ciudad en donde no solo se puede ver, sino también oír y hablar libremente.

La posibilidad de encuentro, no solo radica en tener interacciones sociales con un grupo de personas, muchas de las ocasiones, tan solo observar y ser observado basta para haber interactuado en otro nivel sin la necesidad del contacto físico obligatorio.

Es por ello que muchas ciudades hoy en día deben o están siendo modificadas para que haya este tipo de relaciones

visuales, ya que muchos de los elementos están pobremente tratados, la implantación de los edificios no es la mejor –ni su tamaño en ocasiones– y la presencia de estacionamientos a nivel del peatón solo contribuyen a generar más barreras visuales. Pero no solo esto contribuye a estos problemas, también los elementos de las mismas construcciones evitan este tipo de relaciones, los balcones o ventanas cubiertas, la presencia de muros o enrejados no permiten que haya una relación entre lo exterior y lo interior y viceversa, junto con los tamaños y la ubicación de los elementos solo contribuye más y más a generar fachadas poco activas o aburridas que incitan a las personas a recorrer el sitio lo más rápido posible.

El hecho que haya una relación visual, no equivale que se pierda el dominio de lo privado, al contrario, existe solo una ilusión óptica de tener un mayor espectro visual tanto desde afuera como desde adentro, e incluso se genere una mayor sensación de seguridad y cierta complicidad entre las actividades detrás de las ventanas con el exterior. El ir de comprar con la mirada es una actividad tan superflua pero tan atractiva para los comercios, que muchas veces las personas entran por mera curiosidad más que por interés de comprar algo que necesiten realmente. Ver **Figura 45. Relación visual entre el interior y el exterior.**

Este tipo de fachadas interactivas y activas son el contraste más grande a las grandes fachadas de supermercados o grandes construcciones modernas, que son solo muros y las ventanas existentes o son oscuras o están saturadas con las promociones, y como efecto opuesto a atraer a las personas por curiosidad, solo ingresan por la necesidad y

más bien son puntos de inseguridad que las personas prefieren evitar a toda costa.

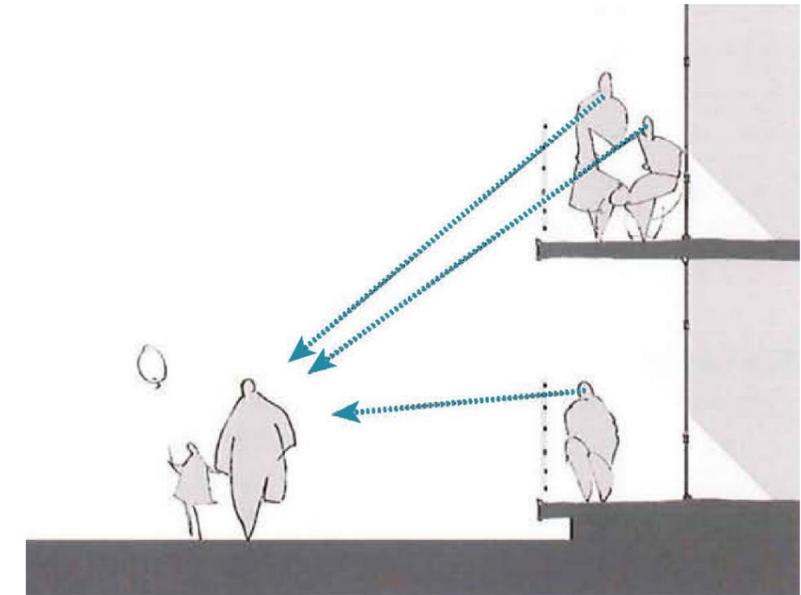


Figura 45. Relación visual entre el interior y el exterior

Adaptado de: "Cities for People". Gehl, J. 2018

Pero la relación no solo queda en verse y ser visto, también es la posibilidad de oír lo que ocurre a su alrededor, y esto, en todas las ciudades cada vez es más difícil por la contaminación acústica, una persona puede permanecer en confort en espacios que no sobrepasen de los 50dB, pero el ruido de fondo que produce la ciudad puede llegar a duplicar o triplicar, haciendo que la estancia en los espacios exteriores será incomoda. Este tipo de fenómeno se encuentra en las áreas donde hay más presencia peatonal, sitios donde se puede llevar una conversación tranquilamente sin mayores interrupciones, pero en avenidas de tráfico vehicular, una conversación llega a ser imposible e incluso incomodo permanecer más tiempo de lo necesario.

Todo esto contribuye a que los espacios de encuentro sean libres, cómodos, íntimos y sobre todo democrático, en dónde se puedan reunir cualquier tipo de persona o grupo social y permanecer ahí sin ser hostigados, porque al momento de ser visto, se crea una relación sin contacto y en caso de agresión se puede identificar más fácilmente las reacciones.

#### **2.3.1.11.2.5 Juegos, ejercicios y expresión personal**

La libertad de expresión en el espacio público es considerada un derecho humano, que debe ser respetado como aplicado en todos los países, e incluso por este mismo hecho, incluso ha sido usado para controlar a las personas –como se mencionó el caso de Paris, como China o Rusia–, que no solo ha persistido hasta hoy en día como también ha cambiado y transformado el espacio como es visto y la simbología que se tiene sobre el mismo.

La capacidad que tienen estos espacios para adaptarse a las necesidades de las personas, es una de las características más grande que tiene, porque una plaza no solo puede servir para reunirse y contemplar a las personas, puede servir para refrescarse en un día de verano o tomar el sol. Puede transformarse en un escenario cultural improvisado o ser el origen de un deporte que se conserva hoy en día, como al día siguiente ser el sitio de protesta o manifestaciones políticas.

El objetivo es que todos tengan voz y voto en estos espacios. Los niños pueden interactuar con los elementos y equipamientos disponibles, como los adultos pueden relajarse o hacer ejercicio o simplemente ser un punto de

inflexión para dar a conocer la opinión personal sobre un tema o movimiento que ocurra a nivel local o global.

En lugar que hay un reglamento sobre que debe haber y que se debe hacer en estos sitios, es mejor dejar que las personas encuentren su actividad y que siempre esté dispuesto a cambiar cuando sea necesario, para que forme parte de una ciudad interesante llena de actividades.

#### **2.3.1.11.2.6 Buenos lugares con buena escala**

Posiblemente urbanamente hablando es donde más conflicto hay entre la escala y la escala adecuada para un peatón, sin embargo, en muchos casos, estos espacios son los residuos a los proyectos construidos a su alrededor, y como las personas se apropian de los mismos para que haya una relación entre los construido, lo implantado y lo que vive las personas.

En muchos países en desarrollo, el área para un peatón queda reducida a las áreas sobrantes que se dejó para la construcción de infraestructura de movilidad, más el sobrante que los comerciantes ocupan para cumplir con sus actividades mercantiles. Y a otro lado del espectro, están los países desarrollados, que son el exceso de espacios y grandes construcciones, no solo dejan lo mínimo para un peatón, sino sus áreas comunales o públicas salen de proporción para una persona y se vuelven sitios vacíos e inhóspitos que necesitan algún ancla para volverlos atractivos, aunque sea un poco.

En otros casos, está el manejo de la escala con relación a las actividades a realizar. Muchos cascos históricos o sitios

históricos que no se han modificado y se conservan están en constante peligro porque la maquinaria y automóviles cada vez son más grandes y no permiten su tránsito libre, creando la competencia de “el peatón o el vehículo”, y en su mayor caso el peatón es quien pierde en esa batalla.

Para poder mitigar estos problemas, lo que la mayoría de profesionales y leyes públicas es implementar mobiliario urbano para poder contrarrestar esta escala desproporcionada y poca íntima o relacionada que tiene con una persona y peor con un peatón.

Ghel, en su libro “Ciudades para las personas”, comenta una historia como uno de sus estudiantes hace la referencia del comportamiento de un gato cuando busca un sitio agradable, y como se debería pensar al momento de diseñar estos espacios, pensando cómo mantener a un gato feliz y así las personas estarán igual de felices.

#### **2.3.1.11.2.7 Buen clima a nivel peatonal**

Posiblemente uno de los elementos más omitidos y dados por sentado, ya que se considera que el entorno natural nunca va a cambiar y lo existente bastara. Pero esto es más alejado de la realidad.

Este tipo de confort está radicado esencialmente a la ubicación geográfica ay la disponibilidad de espacios para disfrutar o protegerse del clima; y con el cambio climático cada vez es más indispensable buscar este tipo de confort a nivel peatonal, porque dentro de cada construcción tendrán su forma de mitigar los problemas externos.

Es por ello que países del área de Escandinavia se encuentran más áreas descubiertas al sol con frente de parques distribuidos por toda el área, ya que es corta la temporada de sol, y con la presencia de vientos mitiga el calor, pero disfrutan del calor. Sin embargo, esto no es posible en sitios más calurosos como Australia, que en su mayoría busca refugios debajo de la vegetación en temporadas de alto calor.

Este factor está estrechamente relacionado a la sensación térmica, humedad, corrientes de viento, radiación más el tipo de indumentaria que las personas lleven con ellas. Es por ello que encontrar soluciones a este problema es más de ingenio y originalidad.

Como se mencionó anteriormente, países del norte disfrutan del sol, y otros buscan refugio, pero hay casos en donde el espacio público es limitado, arrido y solo amplifica la necesidad de buscar refugio, como es el caso de Brasilia, que tiene una gran infraestructura y modernas construcciones pero sus espacios públicos o son muy grandes, sin escala ni protección, que las personas solo se concentran en los bajos de ciertos edificios para hacer vida social en ese sitio, porque el resto de la ciudad es abandonada.

Por otra parte, hay sitios en donde el clima influye mucho las actividades, pero eso no les impide de disfrutar del exterior a cualquier costo y más con el manejo de un micro clima tanto dentro como fuera de las edificaciones. Noruega es un ejemplo claro de cómo el manejo del micro-clima junto con soluciones prácticas permite que los restaurantes al aire

libre permanezcan gran parte del año abiertos y siempre frecuentados.

El manejo de estos factores ambientales en los espacios abiertos y públicos permite que las personas no solo quieran permanecer lo más posible afuera, sino también hace que los proyectos que colindan con el exterior cambien y se modifiquen para controlar el clima exterior y ser igualmente atractivos.

### **2.3.1.1.11.3 Conclusiones de la Ciudad y las Personas**

La posibilidad de buscar nuevos medios de transporte, que las personas caminen, reducir el tráfico vehicular, mejorar la relación entre lo interno y externo, que las personas permanezcan más tiempo afuera que adentro si el clima es favorable, permite que las ciudades tengan más vida, mejoren las relaciones sociales como culturales.

Esto, no quiere decir que se deje atrás las mejoras que vienen con las construcciones, pero es preferible verlo a la inversa, no primero las construcciones que atraigan a las personas y así buscar los espacios que sobren para que la gente se sienta “a gusto” con ello; sino al contrario, primero ver que haya vida afuera, mejorar los espacios existentes y, por último, lo que sobre destinar a las construcciones.

Todo eso llevara a tener una ciudad activa, llena de vida, donde se pueda intercambiar experiencias como encuentros culturales, todo con el fin de tener ciudades más bonitas, incluyentes y adaptadas a las personas, y no a la inversa.

Todo lo que percibe un peatón al nivel de su vista es lo que más recordara, ¿se acordara de las construcciones? si, ¿se acordara que vio algún monumento? También, pero lo que más le marcara son las experiencias que vivió como peatón, sus encuentros con las personas, lo que vio al pasear por una calle, los problemas que tuvo al momento de movilizarse a pie como usando el transporte público o una bicicleta.

Las ciudades se pueden diseñar a base de colores, estéticas, proporciones, visuales, con el objetivo de cumplir su objetivo de brindar un espacio de encuentro para las personas, pero una cosa es que cumplan con el objetivo y otra es llegar al fin último de que las personas lo puedan vivir, porque es muy distinto tener un espacio grande que no brinde seguridad, comodidad, relación espacial, protección del clima, o punto de estancia, y otro es que cumpla las necesidades básicas de las personas para que permanezcan en él.

Adicionalmente, los espacios de la ciudad deben ser siempre flexibles y dispuestos a aceptar cualquier cambio para mejorar su calidad. La implementación de exposiciones temporales o permanentes, exposiciones ‘pop-up’, mobiliario interactivo o incluso solo con el cambio de colores, implementación de agua o vegetación, el espacio se está transformando para responder las necesidades del espacio y de las personas.

La presencia de vegetación no solo ayuda a identificar a un sitio de importancia, también ayuda a mitigar el clima local como el micro-clima a nivel peatonal, proporciona otro tipo

de visual y percepción del espacio. El uso de la luz y la iluminación pública permite mantener vivo a los sitios en la noche o temporadas de neblina.

Si las ciudades funcionan e invitan a las personas a vivir fuera de los edificios, y que la visiten personas de otros lugares, no solo ayuda a mejorar la imagen de la ciudad, también influye en la salud de las personas como ellas se sienten consigo mismas

### **2.3.1.1.12 Teorías y Conceptos relacionados con el sitio**

#### **2.3.1.1.12.1 Ciudad**

La ciudad de Quito responde a las características de una ciudad mixta, alberga diferentes tipos de dinanismos y por su condición socio-económica y ubicación geográfica no puede depender de un solo tipo de actividad.

El espacio escogido para la intervención urbana, La Mariscal y su corazón, hasta hace 10 años atrás (2008), podía ser interpretado como una ciudad en miniatura, por las diferentes actividades que abarcaban, desde oficinas, residencia, entretenimiento y sobre todo estar a la vanguardia de los cambios modernos que sucedían en diferentes partes del mundo.

La heterogeneidad de esta área la hace un espacio urbano sumamente rico en oportunidades urbanas y arquitectónicas, siendo una muestra que se puede unir lo moderno con lo patrimonial, el turismo con la residencia y el comercio local sin interrumpir la vida cotidiana de propios y extraños de este pequeño corazón urbano que tiene

influencia en todo el distrito metropolitano de Quito.

#### **2.3.1.1.12.2 Centralidad**

El área de estudio está ubicada en el centro de la denominada “**centralidad de entretenimiento**” de la ciudad de Quito, y es en este espacio donde hay una concentración de actividades económicas especializadas en expendio de licores, entretenimiento nocturno y actividades comerciales varias.

Este sector tiene otros valores para poder incorporar hacia el concepto de centralidad, donde se aprecie no solo las actividades económicas sino también el patrimonio edificado.

Este pequeño trozo del sector de la Mariscal, no puede ser considerado como el único motivo para denominar a la centralidad de la ciudad de entretenimiento, considerando que los alrededores de los mismos, también influyen a la ciudad de Quito en otros aspectos.

#### **2.3.1.1.12.3 Espacio Público**

El espacio público dentro del área tiene la característica de ser un espacio de apropiación y abarcar diferentes tipos de dimensiones que han influido a la percepción del mismo a lo largo de los años.

La dimensión económica es la que más presencia ha tenido durante desde el 2010, donde las actividades comerciales – formales e informales–, se han tomado el espacio sin medir consecuencias ni la imagen proyectada. Hoy en día, en

aceras, esquinas, cruces e vías, se ve vendedores de cigarrillos o dulces, enganchadores de negocios, principalmente de bares o discotecas; personas indigentes o extranjeros desahuciados, prostitutas y distribuidores de drogas; cuidadores de vehículos, convirtiendo el espacio público en un negocio ambulante que varía entre horas y cambia de un día a otro, donde no se puede poner un pie sin ser atraído o atacado por un comerciante indiscreto.

La dimensión social y cultural están funcionadas, para comprenderlo, es necesario ver al espacio público como funciona durante las horas de la mañana y entre los días regulares y un fin de semana. Durante el día la interacción social y cultural se puede ver más sencilla, simple y directa, donde la apropiación del espacio público se pueden hacer actividades culturales, comerciales, turísticas y del recuerdo patrimonial de la ciudad. En la noche, la dimensión cultural-social es deprimida a un solo aspecto –degradación de ambos– donde el espacio público es destinado a parqueaderos públicos de vehículos, paradas de taxis, baños públicos y retención de delincuentes. Donde ningún peatón quiere estar por el constante acoso de los enganchadores comerciales o la delincuencia se apodera del espacio público y repelen a los demás.

#### **2.3.1.1.12.4 Espacio Público vs. Espacio Privado**

Existe una pelea constante entre el espacio público y privado dentro del área de estudio, donde se está volviendo muy borrosa la línea que los divide. La invasión de comercio informal y atractores de negocios, está privatizando al mismo e imposible que personas fuera de una actividad económica o que no busque estos negocios, se sientan

incomodos de estar en el mismo; transformando al espacio privado en el nuevo espacio público, pero condicionando el ingreso al mismo con el consumo de los bienes y servicios del mismo.

Este conflicto se ha acentuado en el área desde que se permitió la invasión de los retiros para construcción y uso comercial, llevando a creer a los comerciantes que al estar más cerca de las aceras están con el poder de apoderarse de las mismas y quitar el paso libre de los usuarios.

Aquí, el conflicto se resume en observar quien dominara, si el comercio, sin importar si es formal o no, o si los usuarios y residentes lo recuperan y empiezan a controlar a los negocios.

#### **2.3.1.1.12.5 Patrimonio**

Los barrios Gabriela Mistral y Las Mallas, tienen la característica más notable de ser el centro con mayor acumulación de edificaciones patrimoniales en la Mariscal, con las características de una ciudad jardín –no destinada a obreros, pero si a la clase media– que son el testamento de la migración del centro histórico y la modernidad que empezó a influenciar a la ciudad de Quito.

Con el incremento de edificaciones en altura, las edificaciones han cambiado su función principal de residencia y ahora abarcan actividades económicas como hostales, restaurantes, y principalmente están siendo usadas por bares, karaokes y discotecas. Las casas que están siendo usadas por estos negocios son dañadas, modificadas, derrocadas o simplemente destrozadas, lo que

conlleva a que el patrimonio sea ignorada y visto como un estorbo para el progreso económico.

El patrimonio es concebido como un obstáculo porque se lo debe conservar, pero tampoco se debe atacarlo como un cascarón vacío que solo cuesta y no aporta nada.

El patrimonio en la ciudad de Quito puede ser observado de tres maneras, primero como el objeto solo sin tomar en cuenta sus alrededores; segundo como un conjunto, donde las edificaciones no deben ser iguales, pero si comparten características –retiros, colores, modelos similares y estilos–; y por último está el patrimonio natural, que por suerte el Municipio ha tomado la decisión de cuidar a la vegetación autóctona; estos elementos juntos dan una imagen de la ciudad y un carácter único que no se puede copiar y se debe aprovechar.

#### **2.3.1.1.12.6 Deterioro urbano**

El deterioro urbano empezó a atacar a este espacio de la ciudad desde los años 90, se detuvo durante el periodo entre 2003-2008, y ha regresado el deterioro desde el 2010, donde la legalización de edificaciones temporales en retiros y modificaciones han maltratado al patrimonio edificado.

Otros factores para este deterioro, es la invasión de los comerciantes informales en el espacio público, el vandalismo de las fachadas, clausura de los elementos arquitectónicos, la acumulación de negocios en un solo predio y la especulación de valores inmobiliarios, impiden que ingresen ciertos tipos de negocios, pero si proliferen otro tipo de comercio; impidiendo que haya una

diversificación de usos o usuarios.

El deterioro urbano no solo ha afectado a los elementos edificados sino también al tipo de usuarios y sus actividades.

#### **2.3.1.1.12.7 Rehabilitación Urbana**

En la ciudad de Quito ya se han realizado intervenciones urbanas para rehabilitar ciertos espacios para recuperarlos y darles una nueva vida, el caso más conocido en el área de estudio es la denominada “Plaza del Quinde” o “Plaza Foch”.

Este punto fue intervenido al final de la primera administración del Gral. Paco Moncayo en el 2003; siendo un sitio con espacio suficiente para crear un espacio público apto para todos y adaptable para todo tipo de actividades.

El origen de la rehabilitación se debe a que era un espacio abandonado, deteriorado y evadido por todos, donde había una concentración de delincuencia y prostitución; siendo lo opuesto a los alrededores de este centro. Los cambios realizados permitieron darle una nueva imagen urbana, ordenar las actividades económicas y crear un punto de interés popular y reconocible en La Mariscal.

Esta rehabilitación ha marcado como debería funcionar los alrededores de la plaza y se ha mantenido durante años, pero los alrededores que antes eran activos se han ido apagando, deteriorando y siendo abandonados; demostrando que las intervenciones urbanas no solo se deben realizar en un solo espacio sino también considerar

los alrededores, los barrios que contienen estos sitios y cuál va a ser la influencia de la rehabilitación dentro de la ciudad.

#### **2.3.1.1.12.8 Gentrificación**

La gentrificación es un problema latente en Quito, pero ha sido ignorado para evitar más conflictos sociales o políticos. A primera muestra de este fenómeno global se dio en La Floresta, donde los mismos residentes empezaron a impedir que se propagara y se creyó que se eliminaría de la ciudad.

Desde los orígenes de La Mariscal, ha sido considerado en uno de los barrios más inclusivos que ha existido en la ciudad, porque ha acogido migrantes del centro histórico e internacionales, aportando al espacio características únicas sin rechazar a lo propio de lo local.

Y en el centro de La Mariscal, existe el fenómeno de gentrificación, pero a la vez es repelido por el mismo fenómeno. Poniéndolo más simple, muchas de las edificaciones que han sido afectadas por los negocios se han deteriorados, por lo cual son accesibles para la venta – sobre todo si son edificaciones patrimoniales–, pero en arriendos son sumamente elevados los costos. Los precios de bebidas alcohólicas son baratos y accesibles para todos los bolsillos, pero en comida es mucho más costo dentro del área de estudio.

Si se toma los tipos de negocios, se quieren asentar los negocios populares y que están surgiendo a nivel global son cerrados inmediatamente por la poca aceptación, pero los negocios de entretenimientos como bares o discotecas se asientan fácilmente, siendo una muestra como la económica

domina este espacio de la ciudad.

Hasta el año 2012, el fenómeno era todo lo opuesto, los negocios de novedad y que ofrecían servicios diferentes eran más aceptados y los de entretenimiento eran ahuyentados.

Al igual que con los negocios, también se han acercado nuevos grupos sociales a este sitio, preservando la esencia del barrio de aceptación de todo tipo de personas, pero también con las modificaciones económicas han ahuyentado a los residentes en general, y a los turistas; dónde antes era el punto de encuentro para residencia temporal y hospedaje económico era bueno y cerca de todo tipo de atractivos turísticos. Hoy en día los turistas ubican La Mariscal, pero llegan al área de estudio para poder ver el “folclor latino junto a la bebida y diversión” pero el hospedaje queda en los extremos de La Mariscal, donde el precio ya no importa, pero si la ubicación, y mientras más lejos sea del centro de diversión mejor.

#### **2.3.1.1.12.9 Área Turística**

La Mariscal se ha convertido junto al Centro Histórico en los puntos turísticos de importancia de Quito dentro del distrito metropolitano, donde hay una mayor concentración de hospedaje de diferentes tipos y costos.

La principal atracción del área de estudio es la “Plaza Foch”, que durante el día está dentro del recorrido del bus turístico, turistas internacionales recorren el área en su totalidad y permite ver diferentes tipos de interacción y se ve la imagen urbana más limpia e inclusiva; pero en la noche la imagen y

el turismo cambia y son generalmente locales y nacionales que van a este sitio para divertirse y olvidarse; popularmente es conocido como el patio trasero de Quito donde la diversión se extiende durante toda la noche y todo puede pasar.

La imagen turística de Quito a nivel mundial siempre menciona a La Mariscal y al centro de diversión que es La Plaza Foch, un atractivo único e indispensable ver durante día y noche.

#### **2.3.1.1.12.10 Modelo Urbano**

La ciudad de Quito no tiene un modelo urbano definido, y por el momento solo busca solucionar sus problemas usando parches o copiando modelos urbanos aplicados en otras ciudades buscando que el resultado sea el mismo.

Por tal motivo, el área de La Mariscal es uno de los laboratorios que se intenta aplicar todo tipo de modificación urbana, pero muchas de las veces solo quedan en arreglar los puntos de interés y se deja de lado muchos de los elementos que son afectados con cada intervención y se termina generando más problemas que soluciones.

Aunque no se use un modelo urbano definido, es necesario tener claro los objetivos y considerar a todos los usuarios.

#### **2.3.1.1.12.11 Relación entre la Ciudad y las Personas**

Las personas no deben ser apartadas de la ciudad, al contrario, las ciudades deben moldearse para que las personas quieran estar en ellas. Cada uno de los elementos

que están a nivel de un peatón y la relación que estos tengan con las actividades diarias influenciaran como la ciudad es vista y vivida diariamente.

No es lo mismo estar en una ciudad donde el vehículo domina todos los espacios y el peatón necesita buscar un refugio, a una ciudad que el peatón es quien dicta como se vive, como se moviliza y que necesita para seguir evolucionando.

Las ciudades, con el paso del tiempo han empezado a darle la espalda a todos los elementos que fueron impuestas con los avances tecnológicos y han empezado a regresar a ver a las personas. Nuevas formas de transporte, volver caminables a las ciudades, son solo el primer paso para que las ciudades se curren y cierren viejas heridas con las personas. Las relaciones visuales y personales, la distancia entre individuos variaran un poco según la cultura y ubicación geográfica, pero el fin es el mismo, hacer a las ciudades el punto de encuentro de las personas y no solo ser el escenario donde se implantan nuevos proyectos construidos.

La escala no solo debe ser vista desde arriba, sino también desde abajo, donde ocurren las actividades, dar espacios y elementos que no compliquen el desplazamiento de las personas, sino, al contrario, que inviten cada vez más a estar afuera y no encerrados en 4 paredes.

Posiblemente los proyectos urbanos y espacios urbanos, en el área de la arquitectura y sus publicaciones queden registrados como una foto o aquellos que llamen más la

atención por su diseño, en su mayoría no van a funcionar o estar siendo modificados radicalmente desde que la foto fue tomada, porque se omitieron el factor humano, la escala, sus necesidades, el clima, y otros factores que se han discutido en todo el capítulo.

La vida pública de una ciudad, sus actores, sus visitantes son el factor que muchos diseñadores omiten constantemente. No solo es necesario tener cantidad de área, sino también calidad, y esta debe estar en un constante análisis cada vez que se quiera modificar algo.

#### **2.3.1.1.13 Conclusiones**

- La Mariscal es vista como una centralidad de diversión sin ningún otro tipo de actividades a ofrecer.
- El espacio público como el privado es un punto de conflicto entre actividades comerciales y los residentes. Se puede el conflicto entre los dos si hay la posibilidad de recuperar ciertos retiros y rediseñando los espacios públicos.
- Turísticamente solo es ofertado el área de estudio para diversión nocturna a pesar de tener un potencial para atraer nuevos negocios y usar el patrimonio edificado y natural para explorar nuevas oportunidades
- El deterioro urbano ha provocado que la imagen urbana se deteriore y los elemento edificados sufran de destrucción visual como funcional.

- La rehabilitación urbana se realizó en un solo sitio sin tomar en cuenta los alrededores o la influencia que tendría dentro del barrio.
- La gentrificación está presente, pero es controlada por los mismos residentes sin tener un conocimiento de lo que impiden ingresar, sin embargo, tampoco permiten el ingreso de una diversidad de comercios distinto al entretenimiento nocturno.
- El patrimonio edificado es una huella del pasado, que cuenta una historia y debería ser usado para aportar a la imagen urbana de la ciudad. Es por ello que ha sido modificado hasta el punto de ser vistos como un obstáculo o un objeto que debe ser ocultado para los negocios.
- El espacio público está diseñado para ser usado, pero necesita ser modificado para tener más importancia los peatones y no el vehículo y también debe ser un espacio incómodo para el comercio informal.
- Su ubicación en el centro y dentro de un barrio importante lo hace reconocible y presente en la memoria colectiva de la ciudad; creando una centralidad única y dinámica que no está destinada a una sola actividad.
- La rehabilitación dada en la Plaza Foch es un testimonio que se pueden realizar y tener éxito dentro de La Mariscal siempre y cuando se tome a todo el barrio y no solo una intersección.

- Los residentes del sector les gusta este espacio, los comerciantes les agrada las oportunidades económicas y luchan por recuperar o apoderarse de este corazón barrial.
- La obsolescencia urbana presente, da la perfecta oportunidad para una rehabilitación urbana que es necesaria para recuperar a este centro urbano.
- la relación que las personas que tienen con el espacio está limitado a transitar y nada más, el espacio cada vez es más aburrido tanto visualmente como de actividades.

Tabla 3.

Matriz de modelos urbanos

MODELO URBANOS	COMPONENTES	APRENDISAJE	ELEMENTOS DE CONSIDERACIÓN	CARACTERÍSTICAS	ELEMENTOS DE INTERVENCIÓN	CALIFICACIÓN										
<b>CIUDAD INTELIGENTE</b> <i>Modelo urbano con apoyo de la tecnología</i>	Administración pública	<b>Nivel Físico:</b> Aprender / Experimentar / Desarrollo Tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uso mixto</li> <li>- Comunidades peatonales</li> <li>- Carriles de bicicletas</li> <li>- Transporte público</li> <li>- Energías renovables</li> <li>- Innovación en menor escala</li> </ul>	<b>Entorno competitivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presencia de profesionales</li> <li>- Habitabilidad</li> <li>- Movilidad en red</li> <li>- Iluminación inteligente</li> <li>- Manejo de parques eb red</li> <li>- Inversión Pública-Privada</li> <li>- Economía productiva</li> <li>- Economía flexible</li> <li>- Gobierno electrónico</li> <li>- Participación ciudadana</li> </ul>	<b>20/25</b>										
	Eficiencia y Sostenibilidad	<b>Nivel Digital:</b> Conocimiento/Difusión de la tecnología		<b>Inclusiva y participativa</b>												
	Tecnología	<b>Nivel Institucional:</b> Sistema Urbano Eficiente		<b>Infraestructura en red</b>												
<b>CIUDAD INCLUSIVA</b> <i>Modelo urbano pensado en todos</i>	Espacio	<b>Nivel Físico:</b> Sistema urbano eficiente	Inclusión Espacial	<b>Pilar 1:</b> Marco de Trabajo para ciudades inclusivas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoptar soluciones multisectoriales para problemas multidimensionales</li> <li>- Combinar soluciones "preventivas" y "correctivas"</li> <li>- Ordenar, priorizar y ampliar las inversiones</li> <li>- Aprovechar el potencial de las comunidades como promotoras de la inclusión</li> <li>- Fortalecer las capacidades a nivel local</li> <li>- Promover alianzas</li> <li>- Vivienda, servicios y espacios accesibles</li> <li>- Participación en el desarrollo económico</li> </ul>	<b>21/25</b>										
	Sociedad	<b>Nivel Social:</b> Aprendisaje / Experimento / Experiencia	Inclusión Social	<b>Pilar 2:</b> Operatividad para funcionar en el marco de trabajo												
	Economía	<b>Nivel Institucional:</b> Sistema de Bienestar Social	Inclusión Económica	<b>Marco de trabajo:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclusión física</li> <li>- Inclusión social</li> <li>- Inclusión económica</li> </ul>												
<b>CIUDAD CREATIVA</b> <i>Modelo urbano con aplicación creativa</i>	Cultura Urbana	<b>Nivel 1:</b> Capital Social	Presión externa del área de intervención	<b>Capa de Conocimiento</b> (escuelas, institutos, CDI universidades)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equilibrio entre crecimiento económico y calidad de vida</li> <li>- Equilibrio entre desarrollo económico y organización espacial</li> <li>- Equilibrio entre economía y desarrollo social</li> <li>- Factores claves: <b>redes de producción, mercado local, campo de creatividad</b></li> <li>- <b>4fases:</b> Estrategias en 5 etapas, implementación de herramientas analíticas, medidores para comparar, técnicas para pensamiento creativo</li> <li>- No decisiones personales</li> <li>- Un proceso serio y fino</li> <li>- Tomar en cuenta problemas no tan visibles</li> <li>- Considerar lo físico e intangible</li> </ul>	<b>23/25</b>										
	Medios de Comunicación		Ver el problema como un problema	<b>Capa de Servicios</b> (serv. Cultural, turismo, entretenimiento, moda, deporte mercado)												
	Actividades de Distracción	<b>Nivel 2:</b> Entendimiento de la creatividad	Las ideas planteadas antes no van a funcionar	<b>Capa de Medios de Comunicación</b> (publicidad, tv-radio, libros, películas, redes sociales)												
	Prácticas Creativas		<b>Creativo</b> no es sinónimo de 'encantador' o 'en moda'	<b>Capa de Arte</b> (danza, teatro, ópera, artes escénicas, música, literatura, pintura, fotografía, diseño, artesanías)												
	"Clase Creativa"	<b>Nivel 3:</b> Plan Urbano 'Creativo'	<b>Creativo</b> debe ser considerado como <i>normal</i>	<b>Capa de Localidad</b> (historia local, arte local, reputación, entorno construido/natural, comunidad)												
<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>C. INT</b> 3/5	<b>C. INC</b> 4/5	<b>C. CREA</b> 5/5	<b>C. INT'</b> 4/5	<b>C. INC</b> 4/5	<b>C. CREA</b> 3/5	<b>C. INT'</b> 4/5	<b>C. INC</b> 4/5	<b>C. CREA</b> 5/5	<b>C. INT'</b> 4/5	<b>C. INC</b> 4/5	<b>C. CREATIVA</b> 5/5	<b>C. INT'</b> 5/5	<b>C. INCLUSIVA</b> 5/5	<b>C. CREATIVA</b> 5/5	<b>TOTAL</b> <b>25</b>

**2.3.1.2 Proyectos Referentes**

El análisis de proyectos referentes tiene como objetivo el comprender y comparar ciertos trabajos realizados o en pleno desarrollo que se alineen con los objetivos planteados en este trabajo y los trabajos enlistados a continuación cumplen con ciertos elementos estudiados y analizados para el desarrollo de la propuesta, además de aportar otros datos como razón del proyecto, tiempo de desarrollo, o características únicas del sitio.

Para este trabajo se realizó un estudio de 3 casos distintos de desarrollo urbano, localizados en cascos urbanos históricos que están en constante cambio e influenciado por

las corrientes de arquitectura y los modelos urbanos sostenibles, junto con ejemplos de intervenciones en espacios públicos en diferentes escalas.

Los siguientes proyectos fueron los seleccionados para ser analizados, y son:

1. *Rehabilitación Urbana del Barrio de Kreuzberg. Berlín – Alemania.*
2. *Regeneración Urbana de Potsdamer Platz. Berlín – Alemania.*
3. *El Nuevo Plan Urbano de la Ciudad de Helsinki. Helsinki – Finlandia.*

4. *Proyecto de Superkilen Park, Copenhague – Dinamarca.*
5. *Proyecto de Main Street Garden Park, Dallas – EE.UU.*

Los dos primeros casos están ubicados en Berlín, siendo dos centros urbanos que fueron afectados por guerra, cambios culturales e impacto global. Son un claro ejemplo de como una intervención urbana permitirá que la ciudad evolucione, comparta su historia y este apta para recibir modificaciones sin el fin de expulsar a sus residentes ni derrocar todo. Su evolución es un testamento para la historia como para estudios de desarrollo urbano.

El estudio de la ciudad de Helsinki, que por 100 años se ha mantenido con una infraestructura funcional, que se ha ido adaptando a su entorno natural, y se planteó un nuevo plan de desarrollo urbano para el 2040, tomando en cuenta tanto a lo físico como a la población, entorno natural e impacto al medio ambiente, con el objetivo final de atraer a nuevos residentes, trabajos y desarrollo de residencias para todo tipo de usuarios. Este proyecto ha sido socializado por 2 años, para que las personas aporten ideas o desacuerdos e ir corrigiendo mientras haya tiempo.

Finalmente, los casos de estudio de intervenciones en el espacio público fueron seleccionados por su escala e impacto en el área. El caso de Dinamarca fue un proyecto que se desarrollado a nivel urbano dentro de un barrio que estuvo en “abandono” y que necesitaba salir de las edificaciones y ser parte de la ciudad. El caso de Dallas, se presentó como un ejemplo de remodelación del espacio público en, que integrara a su entorno como ser un punto neutral para todo tipo de usuarios.

Rehabilitación Urbana del Barrio de Kreuzberg	Regeneración Urbana de Potsdamer Platz	El Nuevo Plan Urbano de la Ciudad de Helsinki
 <p>Figura 46. Café en Lübener Strasse, Berlín Adaptado de: Swirled, Ryan, L., 2018</p>	 <p>Figura 47. Maqueta Urbana de Potsdamer Platz en la exhibición permanente del gobierno de Berlín</p>	 <p>Figura 48. Catedral de Helsinki en la Plaza del Senado.</p>

<b>PROYECTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA</b>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-weight: bold; margin-right: 5px;">ESPACIO PÚBLICO</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="528 1444 1071 1470">Superkilen Park</p>  <p data-bbox="528 1812 1062 1875">Figura 49. Proyecto de Superkilen Park en Copenhague Adaptado de: "Nuevos Espacios Urbanos". LINKS, 2018</p> </div> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="1071 1444 1605 1470">Main Street Garden Park</p>  <p data-bbox="1071 1812 1567 1875">Figura 50. Proyecto de Main Street Garden Park en Dallas Adaptado de: "Nuevos Espacios Urbanos". LINKS, 2018</p> </div>

### 2.3.1.2.1 Proyectos Urbanos

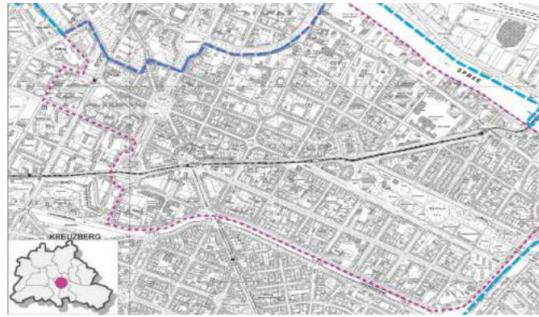
#### 2.3.1.2.1.1 Rehabilitación Urbana del Barrio de Kreuzberg.

Tabla 4.

Análisis de referentes: Regeneración Urbana del Barrio de Kreuzberg

PROYECTO URBANO
<p><b>REHABILITACIÓN URBANA DE KREUZBERG</b>  <b>Ubicación:</b> Kreuzberg - Berlín - Alemania  <b>Año:</b> 1987  <b>Cliente:</b> Senado de Berlín  <b>Desarrollador:</b> Rauasstellung Berlin GmbH &amp; on colaboración de varios estudios de arquitectura y arquitectos</p>  <p>A causa de la división de Berlín en dos fracciones, los barrios colindantes con el muro fueron los que más sufrieron por el abandono y el deterioro. Entre los tres barrios intervenidos se formó el sector de Friedrichshain-Kreuzberg.</p> <p>Con tal premisa se propuso el proyecto del IBA 87, que fue un proyecto de recuperar las edificaciones cerca del muro, 5000 viviendas rehabilitadas y acomodarlas a las necesidades de los residentes y se aumentaron 360 residencias nuevas.</p> <p>Este barrio le gusta su historia, no rechaza a los negocios que aporte vida al barrio pero tampoco le interesa expulsar a sus residentes para mejorar su imagen.</p>

Adaptado de: Swirls, Ryan, L., 2018

UBICACIÓN DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN
 <p>Área de intervención  Recorrido del Muro</p>
ACTUACIÓN DE REGENERACIÓN
 <p>Se marcó un tratamiento silencioso y cauteloso al momento de implementar este proyecto.</p> <p>Se pretendía hacer una restauración de las residencias, rehacer aquellas edificaciones abandonadas y eliminar aquellos esqueletos dejados después de la guerra.</p> <p>Los nuevos proyectos de vivienda o comercial debían cumplir con las demandas de los residentes.</p>
SITUACIÓN ANTES Y DESPUÉS DE LIMPIEZA
 <p>Berlín, 1945</p> <p>Después de la división de la capital en dos fracciones, empezó a haber una deserción de los residentes y el abandono de los barrios colindantes en el lado oriental. Los barrios en el occidente empezaron a deteriorarse por colindancia tan próxima del muro a las residencias y a los sitios de trabajo.</p> <p>Con tal premisa, el plan de IBA 87 empezó con un plan de limpiar todo tipo de edificaciones que fueron destruidas durante la guerra, recuperación de edificaciones invadidas, y los espacios disponibles sea para nuevos proyectos de residencia y comerciales.</p> <p>Con una doble línea se empezó: <b>IBA Alt y IBA Neu</b></p> <p>Berlín, 1989</p>

Adaptado de: Planos del Senatsverwaltung Berlin (1989 - 2010), 2018

IBA Alt (IBA Antigua)
 <p>Edificio de departamentos (1981)      Edificio de departamentos (2018)</p> <p>Este edificio se mantuvo a pesar de estar clausurado en su mayor parte por estar ubicado cerca del muro y se debe a la presión de las personas que viven en el mismo para recuperarlo y adaptarlo a las necesidades de los antiguos y nuevos residentes. Los costos de vivienda son igual de accesibles.</p>
IBA Alt (IBA Antigua)
 <p>Recorrido en bicicleta en Kreuzberg (1985)      Recorrido en bicicleta en Kreuzberg (2018)</p> <p>A pesar de la presencia del muro de Berlín y aislamiento interno del barrio, muchas de las actividades se mantuvieron y las fábricas y comercios originales se han mantenido en el mismo sitio sin alterar la vida diaria. El proyecto de IBA Alt maneja el lema de "Behutsame Stadterneuerung" (renovación urbana cautelosa o prudente)</p>
IBA Alt (IBA Antigua)
 <p>Límite entre Alemania del Oeste y Este (1985)      Límite entre Alemania del Oeste y Este (2018)</p> <p>El borde de frontera marco la rutina de este barrio e incluso los diferentes sentimientos posteriores. Fue un punto de tensión e intercambio y era la puerta para una oportunidad de una nueva vida. El IBA luchó por conseguir la participación de la ciudadanía para la construcción de nuevos espacios y la satisfacción de los mismos</p>

Adaptado de: Reddit, 2018

IBA Neu (IBA Nueva)
 <p>Propuesta de Alvaro Siza (IBA 87)      Edificio de vivienda de John Hejduk (IBA 84-87)</p> <p>Muchos de los nuevos proyectos dentro del área de estudio tenían como objeto albergar a nuevos residentes y hacer con costos accesibles. IBA Neu tiene como objetivo ser una vitrina para las nuevas teorías en arquitectura y construcción.</p>
IBA Neu (IBA Nueva)
 <p>Edificio de vivienda y oficinas (IBA 87)      Edificio de vivienda, oficinas y comercios (IBA 87)</p> <p>Estos nuevos proyectos explotaban la idea de hacer diversos sus usos para mejorar el tejido social. IBA Neu maneja el lema de "Kritische Rekonstruktion", que indicaban la distancia planteada a las normas del movimiento moderno</p>
IBA Neu (IBA Nueva)
 <p>Edificio de vivienda y oficinas (IBA 87)      Edificio de vivienda de Peter Eiseman (IBA 84-87)</p> <p>Estos nuevos proyectos atrajo a arquitectos con fama y nuevos estilos que se combinaban con la arquitectura original o eran un contraste a la misma. IBA Neu consiguió una gran difusión mediática y en un referente de la vanguardia de los años 80.</p>

**2.3.1.2.1 Proyectos Urbanos**

**2.3.1.2.1.2 Regeneración Urbanas de Potsdamer Platz.**

Tabla 5.  
Análisis de referentes: Regeneración Urbana de Potsdamer Platz

*PROYECTO URBANO*

---

**REGENERACIÓN URBANA DE POTSDAMER PLATZ**  
**Ubicación:** Berlín - Alemania  
**Año:** 1992-2004  
**Cliente:** Senado de Berlín  
**Desarrollador:** Proyecto Maestro: Hilmer & Sattler.



Potsdamer Platz es uno de los núcleos más importantes de todo Berlín. Desde el origen de esta plaza, durante 1920 fue el centro de reuniones, encuentros sociales y presentación de innovaciones.

Durante la Segunda Guerra Mundial fue completamente destrozado y en la Guerra Fría fue destinada al este y quedó como "Tierra de Nadie".

A partir de la caída del Muro de Berlín y su regeneración urbana, es el símbolo de la renovación e incluso es interpretada como "una ciudad dentro de una ciudad" donde se exponen los vestigios del S. XX y S. XXI

*INICIOS DEL SITIO*

---



Fue una de las intersecciones más concurridas desde 1920 y 1930 y era el corazón de la vida nocturna de Berlín. Su fama se comparaba con la de Picadilly Circus en Londres o Time Square en Nueva York.

Su ubicación connotaba la intersección de 5 calles principales de toda la ciudad y su forma de estrella la hacía el punto ideal para navegar la ciudad. Abergaba también las primeras estaciones de tren y tranvía

---

*SITUACIÓN DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

---



Durante los bombardeos del 23 de noviembre de 1943, el 3 y 26 de febrero en 1945 dejaron todas las edificaciones destrozadas o por lo menos en un daño fatal.

Luego del acedio en el territorio, este espacio quedó en el área de ocupación Soviética, Estadounidense y Británica dada por su ubicación estratégica con la cercanía de varias edificaciones gubernamentales.

A pesar de la devastación y la división del territorio, el comercio empezó a surgir de nuevo en los alrededores de este espacio.

---

*SITUACIÓN DURANTE LA GUERRA FRÍA Y CAIDA DEL MURRO*

---



A causa de ser un punto de interés por todas las partes se dividió el espacio en dos y en ambos puntos se quedó como "Tierra de nadie", dejando solo viva ciertas edificaciones -sin importar su estado o función.

Durante los 28 años de este estado atrajo a muchos visitantes del lado oeste de todo tipo de profesiones y rangos diplomáticos.

Incluso debido a su estado sirvió de escenario para escenas de películas y referencias culturales tanto locales como globales.

Al momento de caer el muro, se conservó una sección del muro para exhibición y a la vez sirvió de escenario del concierto de caridad de Roger Water.

Después de este tipo de actividades, los miembros del Senado de Berlín lanzaron el concurso para regenerar este espacio tan importante para la ciudad.

Tomado de: Revista Urbanismo No. 31, 2018

*CONCURSO 1990 Y PROYECTO GANADOR*

---



**Condiciones del concurso**  
**Área de intervención:** 75000 m<sup>2</sup>  
**Área para edificar:** 68000 m<sup>2</sup>  
**Área Pública:** 8000 m<sup>2</sup>  
**Área para Planificar:** Daimler-Benz  
**Altura de Edificaciones:** 80 metros

El proyecto ganador en el concurso realizado en 1992 fue elaborado por Hilmer & Sattler y sirvió de base para el nuevo proyecto de urbanización de esta área.

---

*CONJUNTO URBANO UNITARIO*

---



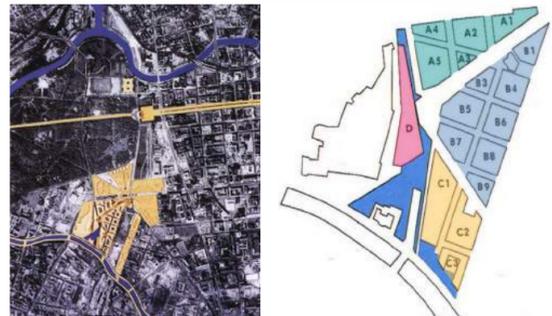
Plano de intervención basado en el proyecto ganador '91 Maqueta del proyecto urbano a desarrollar

Este proyecto se basa en un origen geométrico y aumentando la densidad de los mismos

---

*PLAN GENERAL*

---



El proyecto al ser acotado en el área de intervención se lo fraccionó en 4 sectores, y cada uno tendría a un grupo de Arquitectos diferentes, un inversionista y un nombre distintivo, siendo:

- Daimler
- Sony
- Beisheim
- Park Kolonnaden

Adaptado de: Revista Urbanismo No. 31, 2018

*DISTRIBUCIÓN DE PROYECTOS*

---



El primer concurso no solo permitió marcar la tendencia para reconstruir, sino también para generar un grupo de arquitectos interesados en participar en este proyecto innovador y ambicioso de toda Europa

Distribución de Proyectos Perfil propuesto del proyecto

---

*DAIMLER & SONY*

---



Complejo de viviendas en Daimler Interior del conjunto de Sony Center

Fueron los edificios con mayor promoción y pelea de arquitectos por conseguir ser parte de uno de estos conjuntos. En Daimler dominó el Arq. Renzo Piano y en Sony participaron arquitectos locales y hubo elementos recuperados

---

*BEISHEIM & PARK KOLONNADEN*

---



Conjunto visto desde la esquina de Beisheim Vista de Potsdamer Platz desde Park Kolonnaden

Estos dos proyectos fueron los que menos connotación comercial pero si generaron polémica al momento de desarrollar porque se aumentó a 45 metros de altura o no había deseo de completarlo hasta el 2004 y proyectos con elementos únicos dentro del sitio.

Adaptado de: Blog Urban Networks, 2018

2.3.1.2.1 Proyectos Urbanos

2.3.1.2.1.3 El Nuevo Plan Urbano de la Ciudad de Helsinki

Tabla 6.  
Análisis de referentes: Nuevo Plan Urbano de la Ciudad de Helsinki

PROYECTO URBANO

**NUEVO PLAN URBANO DE LA CIUDAD DE HELSINKI**

**Ubicación:** Helsinki - Finlandia  
**Año:** Inicio: 2012 Presentación de proyecto final: 2014  
**Ciente:** Gobierno de Helsinki  
**Desarrollador:** Departamento de Planificación de la Ciudad

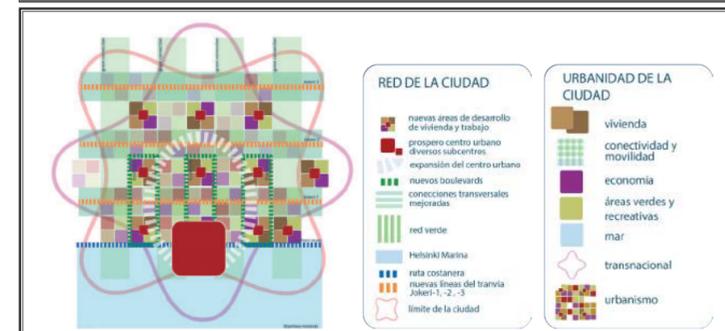


La ciudad de Helsinki tomo la iniciativa de cambiar a un plan urbano que cumpla con la meta del país al igual que los parametros de una ciudad sostenible a largo plazo y más al estar en pleno perfil costanero.

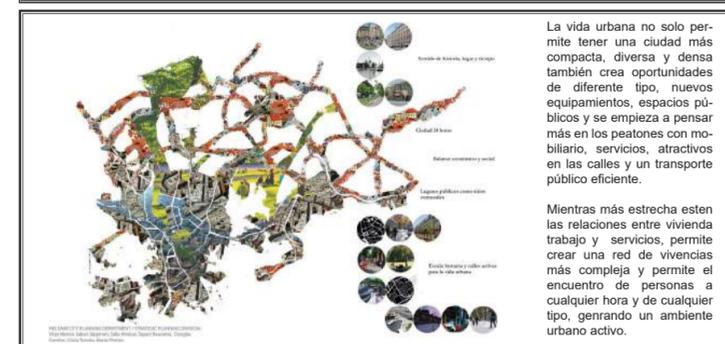
La visión para el 2050 es convertir a la ciudad en un espacio de rápido crecimiento con un sistema de transporte ligero pero eficiente que conecte a los diferentes centros de desarrollo internos.

Helsinki es una ciudad planificada desde la escala humana y no la vehicular. Y este estilo de planificación es una buena cimentación para adaptarse al futuro y al entorno natural.

VISIÓN 2050



URBANISMO Y LA CULTURA URBANA

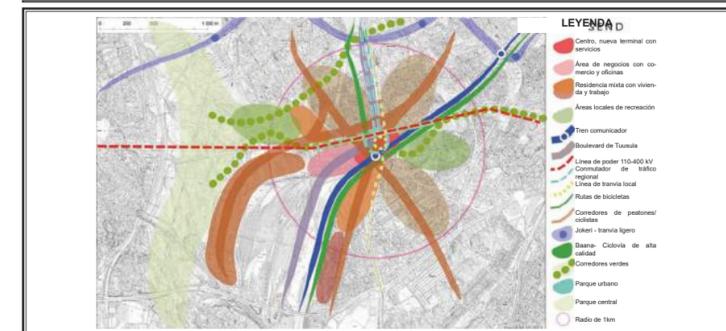


RED DE VIVIENDA URBANA

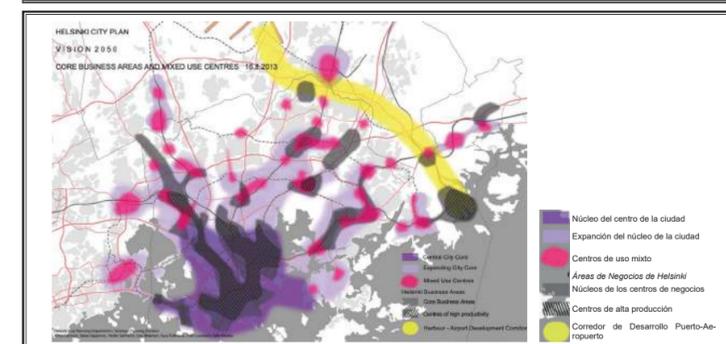


Adaptado de: Reporte YOS 2013, 2018

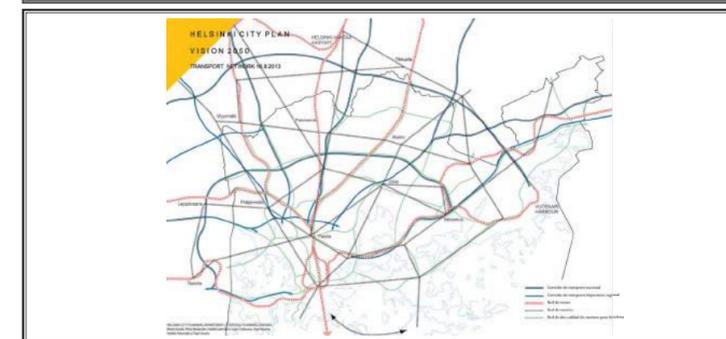
DE SUBURBIOS A CENTROS URBANOS



COMERCIOS Y SERVICIOS

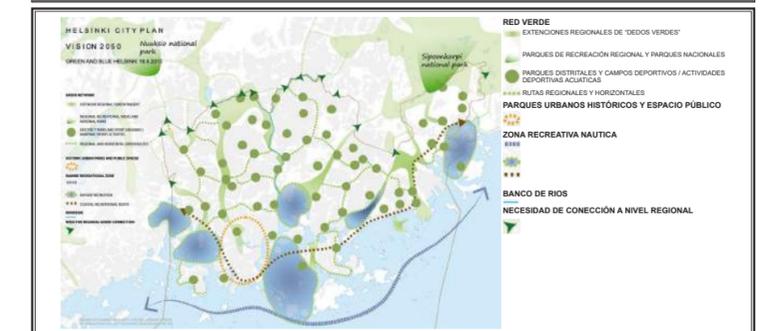


RED URBANA DE TRANSPORTE PÚBLICO

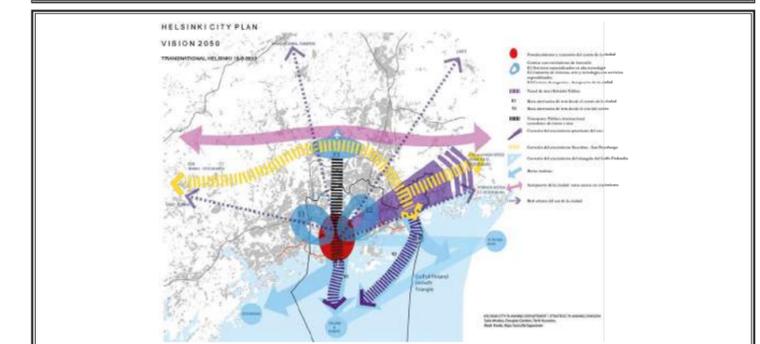


Adaptado de: Reporte YOS 2013, 2018

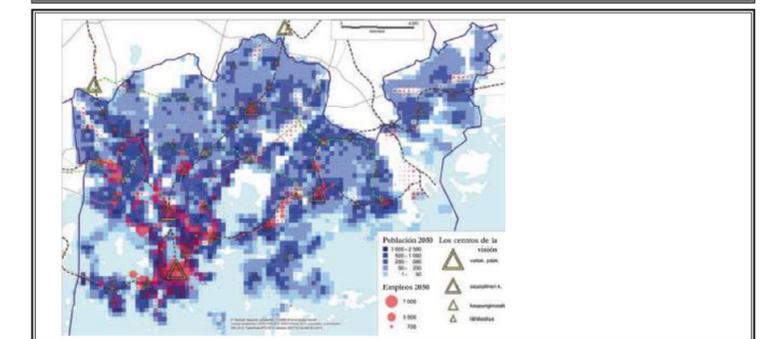
ÁREAS VERDES Y AZULES



HELSINKI TRANSNACIONAL



PROYECCIÓN DE CIFRAS PARA 2050



Adaptado de: Reporte YOS 2013, 2018

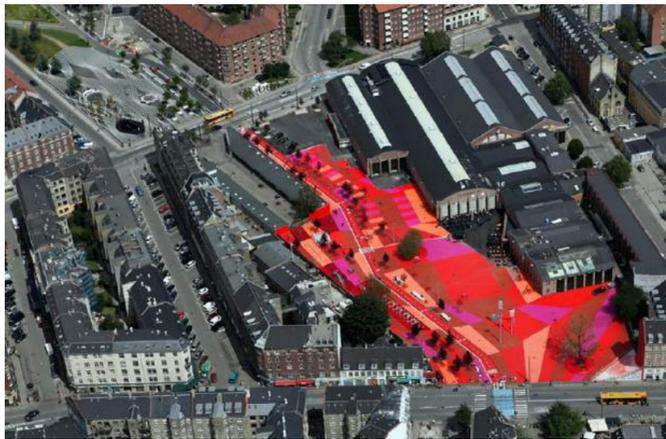
**2.3.1.2.2 Proyectos de Espacio Público**

**2.3.1.2.2.1 Superkilen Park**

Tabla 7.  
Análisis de referentes: Superkilen Park

*PROYECTO DE ESPACIO PÚBLICO*

**SUPERKILEN PARK**  
**Ubicación:** Copenhague, Dinamarca  
**Año:** 2012  
**Ciente:** Municipalidad de Copenhague  
**Desarrollador:** BIG, Topotek 1, Superflex  
**Superficie:** 30000 m2

Adaptado de: Link, 2018

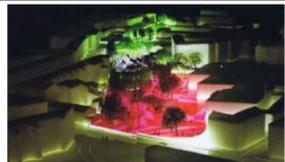
*CONCEPCIÓN DEL PROYECTO*



*DESARROLLO DEL PROYECTO*



*IDEAS CONCEPTUALES*



Maqueta de Plaza Roja



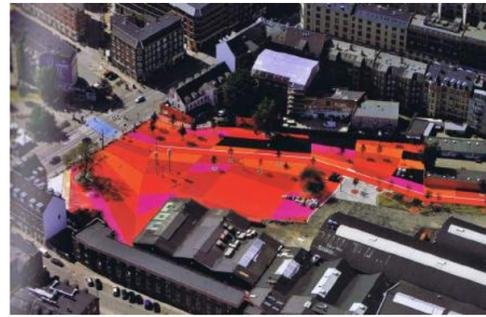
Maqueta de Plaza Negra



Maqueta de Parque Verde

Tomado de: Link, 2018

*PLAZA ROJA*



Esta plaza tiene la característica que los colores de la plaza llegan hasta las fachas de las edificaciones que rodean al complejo.

A parte de los equipamientos cultural y deportivo fijos, también se alberga los fines de semana un mercado callejero público para toda la ciudad.

*PLAZA NEGRA*



Esta plaza fue concebida como si fuera una sala de estar al aire libre.

Todos los elementos fueron posicionados para que las actividades sociales atraen a los vecinos a permanecer más tiempo afuera.

*PARQUE VERDE*



El parque en este sector tiene como meta las actividades deportivas porque es una manera sencilla de romper todo tipo de barrera lingüística, culturales y étnicas. Entre las actividades está hockey, baloncesto, jardines y áreas de césped o secciones para picnics.

Tomado de: Link, 2018

*PLAZA ROJA*



Los elementos deportivos están basados en los elementos que las personas extrañaban de su país de origen.

*PLAZA NEGRA*



Los elementos en este espacio en su mayoría fueron originales tanto la vegetación o común inspiración en medio oriente.

*PARQUE VERDE*



La mayoría de los elementos en esta sección en su mayoría son esculturas pero se adaptan a las necesidades físicas de los usuarios.

Tomado de: Link, 2018

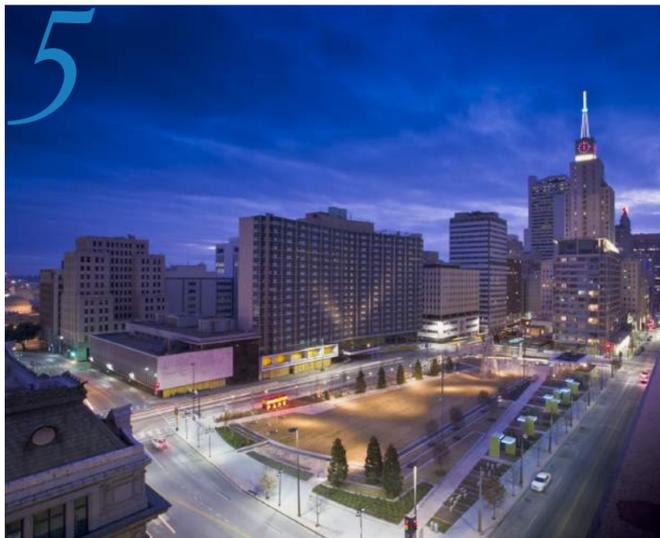
**2.3.1.2.2 Proyectos de Espacio Público**

**2.3.1.2.2.2 Main Street Garden Park**

Tabla 8.  
Análisis de referentes: Main Street Garden Park

*PROYECTO DE ESPACIO PÚBLICO*

**MAIN STREET GARDEN PARK**  
**Ubicación:** Dallas, Texas, EE.UU.  
**Año:** 2009  
**Cliente:** Ciudad de Dallas  
**Desarrollador:** Thomas Balsley Associates  
**Superficie:** 8094 m2



5



Foto Panorámica desde el parque  
 Autor: Joe Mabel

Adaptado de: Link , 2018

*CONCEPCIÓN DEL PROYECTO*



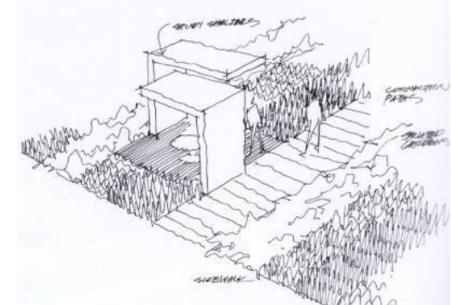
Con este proyecto la ciudad de Dallas empezó a implementar los espacios verdes dentro del centro urbano de la ciudad para incrementar los beneficios de la residencia dentro de la ciudad y hacerla atractiva más que los suburbios.

*ZONIFICACIÓN*



1. Fuente
2. Terraza elevada de la cafetería
3. Pabellón cafetería
4. Marquesina vegetal
5. Plaza para actuaciones
6. Juegos infantiles
7. Colina de juegos
8. Zona para perros
9. Explanada de césped
10. Marquesinas
11. Jardín "Codigo de barras"
12. Terraza de césped
13. Terraza mirador
14. Escenario
15. Letrero del parque

*CONCEPTO DE MOBILIARIO Y ESPACIOS*



Las diferentes áreas planteadas fueron estratégicamente ubicadas e influenciadas por la arquitectura que rodea al parque y el tipo de relación social que se querían generar

Tomado de: Link, 2018

*ELEMENTOS*



**STRUCTURES**  
 +  
**DOG RUN & TOT LOT**  
 +  
**WATER**  
 +  
**LAWN**  
 +  
**PAVING**  
 +  
**GARDEN**  
 +  
**TREES**  
 = URBAN PARK

Tomado de: Link, 2018

*ÁREA DE CAFETERÍA Y PABELLÓN*



El área de cafetería se ubica en la una de las esquinas y permite tener una vista panorámica de muchas de las zonas del parque.

*USO DE AGUA*



El uso de agua en esta zona tan seca genera otro tipo de sensación térmica e incluso esta abierta para ser usada y no solo de observación

*ÁREAS VERDES*



Las áreas verdes son netamente para contemplación y de refugio para tener otro tipo de sensación tanto visual como térmica. Su localización es en los extremos para un refugio o cambio de ambiente rápido desde las calles.

Tomado de: Link, 2018

### 2.3.1.3 Planificación Vigente

El Distrito Metropolitano de Quito tiene un grupo de normativas vigentes dentro del área metropolitana y algunas rigen en la zona de “La Mariscal” y otras que fueron exclusivamente creadas para este espacio de la ciudad.

La ciudad de Quito tiene un proyecto ambicioso de Desarrollo Urbano para el 2040 llamado “Quito Visión 2040” que ponen aplicación las normativas más coherentes para el desarrollo de una ciudad inclusiva y ser modelo regional.

Desde el año 1986 se generó una zonificación para toda la ciudad de Quito y con esta darle características especiales a cada una de las zonas de la ciudad, este plan sería la base para los nuevos modelos de desarrollo y ordenamiento territorial del DMQ y con el cual se generarían las normas que hoy en día se usa en el último Plan Urbano de Ordenamiento (PUOS 2018), y que han tenido pocas modificaciones, salvo por algunos incisos que otorgan más altura –cumpliendo parámetros de sostenibilidad– en ciertos sectores de la ciudad pero en el sector de “La Mariscal” el plan se mantiene.

En los últimos 10 años se han dado reformas a normativas viejas, creación de nuevas y se ha querido mantener ciertas normativas especiales para facilitar el funcionamiento de ciertos espacios de la ciudad –Centro Histórico, La Mariscal, Bicentenario–, y las demás normativas para facilitar el control de la ciudad en el tema urbano, arquitectónico y desarrollo inmobiliario.

### 2.3.1.3.1 Ordenanzas Metropolitanas aplicadas en el Distrito Metropolitano de Quito y “La Mariscal”

#### 2.3.1.3.1.1 Ordenanza Metropolitana 0125

*Ordenanza Metropolitana reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 0308, que establece el régimen administrativo de las licencias metropolitanas y, en particular de la Licencia Metropolitana Única para el Ejercicio de Actividades Económicas en el Distrito Metropolitana de Quito.*

Esta normativa se desarrolló en el año 2016 y se puso en funcionamiento desde el 2017, con el objetivo de reemplazar a los anteriores permisos de funcionamiento comercial –y que todavía están en vigencia, pero están siendo reemplazados–, por lo cual la cantidad de LUAEs registradas es baja y las que están en espera es cada vez más alta. El plan inicial era que para finales del 2017 todos los locales comerciales tengan una LUAE, pero se prolongó este proceso hasta el año 2020 y empezar controles más regulados, previniendo violaciones a la ley y garantizando la calidad de servicios/productos a los consumidores.

Estas licencias son otorgadas a todos los locales que sean compatibles con el uso de suelo del sitio, cumpla con las normas de prevención de incendios, cuenten con publicidad exterior o identificación del establecimiento, sea una actividad con relación al turismo y movilidad y que a su vez ayude a la descentralización de actividades y que competa a la administración zonal.

Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjera,

con derecho público o privado o comunidades deben obtener esta licencia para las actividades económicas, incluso si son entidades sin fines de lucro. Lamentablemente las personas de comercio autónomo no requieren una licencia y por tal motivo es la proliferación de negocios informales en el espacio público.

Están exentas de estas licencias toda entidad pública con relación al sector público que estén incluidos en el Artículo 225 de la Constitución de la República. Al igual que embajadas, delegaciones diplomáticas, organismos internacionales.

Los locales comerciales deben contar con un establecimiento –sea construido, con techo o sin, móvil o fijo, abierto o cerrado al público. para un establecimiento móvil, se considera a todo elemento ubicado en el espacio público, autorizado y que cuenten con las condiciones básicas para conseguir la licencia de funcionamiento.

La normativa contiene un hueco legal, y esta dice:

***“Si en el mismo establecimiento se desarrollasen más de una actividad económica, estando dichas actividades económicas vinculadas entre sí, la LUAE deberá corresponder al procedimiento de la que genere mayor impacto, sin perjuicio del cumplimiento por parte del sujeto obligado de las normas técnicas para todas las actividades desarrolladas en dicho establecimiento.*”**

***Cuando dos o más actividades económicas desvinculadas entre sí funcionen en un mismo establecimiento, el titular de cada una de ellas deberá obtener su propia LUAE.”***

Este vacío, ha permitido que se hagan cierto abuso por parte de los comerciantes y los negocios se permiten no tener una licencia porque es más lucrativo cerrar, y abrir con un nuevo nombre, que invertir en los trámites legales.

Aparte de este problema legal, muchos de los negocios que entran en la categoría CZ14, CZ1B y CM1, tienen un proceso distinto y debe cumplir con otros requerimientos adicionales, para poder asegurar la salubridad y seguridad de los clientes de este tipo de establecimientos.

Esta normativa se ha convertido en el demonio de muchos negocios, porque están más vulnerables a la clausura o cierre completo del mismo y generalmente prefieren afrontar a estas multas que invertir en una regularización y revalorización de su producto.

#### **2.3.1.3.1.2 Ordenanza Metropolitana 0127**

*Ordenanza metropolitana modificada de la ordenanza metropolitana No. 0041, del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito.*

La presente ordenanza metropolitana fue modificada para la Visión Quito 2040 durante la administración del Dr. Mauricio

Rodas Espinel en el 2016, para que se puedan aplicar los objetivos discutidos durante el “HABITAT III”, desarrollado en Quito en el 2016, por lo cual, zonificaciones, uso de suelo y equipamientos fueron modificados acorde con los objetivos de la ciudad.

Esta normativa define una etapa de transición para todos los cambios y ajustes que el territorio va a tener a lo largo de los años hasta cumplir con la visión de la ciudad. Aquí se necesita obtener una autorización que permita una transición fluida y sin contratiempos y que incluso los establecimientos puedan mantener su actividad sin ningún tipo de reubicación, además de tener un permiso temporal de cambio entre un permiso de funcionamiento a una licencia de funcionamiento.

Existen dos condiciones para los negocios del tipo CM1A (casas de cita, lenocinios, prostíbulos, cabarets, espectáculos en vivo para adultos), que a pesar de tener un permiso de funcionamiento tienen un límite de 6 meses para reubicarse a un área donde su funcionamiento no sea compatible con el uso de suelo, sobre todo en zonas cerca de instituciones educativas.

Las zonas especiales turísticas (ZET) cumplirán con toda la normativa presente y además de cumplir con un reglamento especial realizada para esta zona, más el cumplimiento de un acuerdo especial para los establecimientos de entretenimiento que garantice el servicio y productos para los consumidores tanto a nivel cualitativo como cuantitativo.

En este nuevo plan de ordenamiento territorial, determina el uso de suelo –compatible o complementario– y busca generar una zonificación de actividades. Los usos principales son **residencia, múltiple, equipamiento, comercio y servicios**. Esta clasificación de uso de suelo será también clasificada en zonas de influencias –barrial, sectorial, zonal y metropolitano–, cada uno tiene una denominación específica y como se complementan entre sí.

Al igual que una compatibilidad de uso de suelo, se marcan las limitantes de la implementación del uso de suelo industrial, o comercios de categoría CZ1A y CZ1B, y dice lo siguiente:

***“Las normas enunciadas de distancias no son aplicables a los Centros de Diversión: Comercio Zonal CZ1A y CZ1B, existentes o nuevos, que se implanten en áreas de uso de suelo R3 o Múltiple (M), definida por la Ordenanza Especial de Zonificación que aprueba la Regulación vial, los usos de suelo y la asignación de ocupación del suelo y edificabilidad para el sector La Mariscal.***

***Las Administraciones Zonales dentro de su jurisdicción, deberán realizar la verificación del cumplimiento de estas condiciones de implantación previo a emitir el informe favorable del uso de suelo.”***

Como se mencionó en la Ordenanza 0125, la compatibilidad de uso de suelo es una de las condicionantes para la emisión de una licencia de funcionamiento (LUAE).

También esta ordenanza habla de la edificabilidad y forma de ocupación de suelo, sea con la ocupación de retiros y el tipo de construcción que puede estar adentro del mismo. A pesar de esto, no se puede construir libremente y es necesario un permiso para construcciones temporales o provisionales, pero existe la limitante, que menciona lo siguiente:

**“Estos permisos provisionales pueden revocarse en cualquier momento si se modifican las condiciones de ocupación y en ningún caso pueden conferir derecho para uso permanente.”**

Esta ordenanza permite tener un control de como la ciudad va a evolucionar y como estas modificaciones ayudara a tener una ciudad más compacta y con usos específicos.

### 2.3.1.3.1.3 Ordenanza Metropolitana 0171

*La Ordenanza que aprueba el Plan metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.*

Esta normativa planeo la línea guía para lo que ahora es conocido como **“Visión Quito 2040”**, al momento de ser creada esta ordenanza en la Administración del Dr. Augusto Barrera en el 2011, se visionaba la ciudad de Quito solo hasta el año 2022. Se han conservado las características principales, pero han sido modificados sus incisos, políticas y planos para dar una visión más clara de lo que se desea de la ciudad para el futuro.

El uso de las centralidades es una idea que permite tener

una ciudad zonificada, y que al momento hay una clasificación de centralidades, que son:

- **Centralidades Metropolitanas Existentes:** Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina
- **Centralidades Metropolitanas Nuevas:** Parque Mariscal Sucre (ex Aeropuerto Mariscal Sucre) –El Labrador, Epiclachima– Presidencia de la República, Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito –ZEDE.
- **Centralidades Zonales Existentes:** Eloy Alfaro (El recreo-Villa Flora-Chimbacalle), Cotocollao, Solanda-Mayorista, Quiteumbe (TTQ-Quicentro Sur), Cumbayá, Tumbaco, San Rafael-Sangolquí, Carapungo, Calderón, San Antonio.
- **Centralidades Zonales Existentes:** Kennedy, Aucas–Morán Valverde, Pífo.

Y adicionalmente se tiene la idea de generar un Hipercentro más marcado y delimitado que comprenden las zonas del Centro Histórico, Asamblea Nacional, La Mariscal y La Carolina, de tal manera se puede hacer un solo plan para hacer funcionar este centro urbano que alberga diferentes actividades y la ubicación de diversos equipamientos a distintas escalas.

### 2.3.1.3.1.4 Ordenanza Metropolitana 0172

*La Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Administrativo del Suelo en Distrito Metropolitano de Quito: Derogatoria de las Ordenanzas metropolitanas Nos. 3746, 0031 y 0255.*

La presente ordenanza metropolitana fue diseñada para

crear un solo manual urbano-arquitectónico del DMQ durante la administración del Dr. Augusto Barrera el 30 de diciembre del 2011, teniendo entre sus componentes dos anexos llamados **“Anexo del Libro innumerado “Del Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito”** y **“anexo del Libro innumerado “Del Espacio Público”**” que responden a los planes urbano y es una guía práctica para profesionales y civiles de entender las necesidades básicas tanto en desarrollo inmobiliario privado o público.

Aquí se pueden encontrar desde como es el abastecimiento de servicios básicos, desalojo de desechos, iniciativas de manejo de desechos, elementos autorizados y limitantes de construcción, espacio público, acceso al espacio público, clasificación de vías, mobiliario público y las normas técnicas básicas de la construcción que se debe cumplir para conseguir el certificado de habitabilidad y ser clasificado como una construcción formal y respaldada por un cuerpo profesional.

Esta normativa es la base para muchos constructores y estudiantes al desarrollar proyectos arquitectónicos.

### 2.3.1.3.1.5 Ordenanza Metropolitana 0186

*La Ordenanza Metropolitana que sustituye el Capítulo I “de la Publicidad exterior”, del Título III “De los rótulos y carteles”, del libro segundo del Código Municipal, que fue anteriormente sustituido por la Ordenanza Metropolitana No. 096.*

Esta ordenanza fue aprobada en la segunda administración

del Gral. Paco Moncayo el 7 de julio del 2006 y desde esta fecha no ha sufrido modificaciones o alteraciones, pero si múltiples o severas violaciones en ciertas áreas y usos comerciales en las denominadas Centralidades.

Esta normativa, junto con un glosario, es una guía de cómo, dónde y que tipo de publicidad es necesaria para los diferentes tipos de comercio o equipamientos. Sin embargo, a menos que haya una condicionante superior –Centro Histórico, edificaciones con Premio Ornato, Monumentos o edificaciones patrimoniales– la limitante de su tamaño o cantidad no es aplicada y muy pocas veces utilizada para combatir la contaminación publicitaria que hay en la ciudad.

#### **1.3.1.3.1.5 Ordenanza Metropolitana 0210**

*Ordenanza Metropolitana Modificatoria de las Ordenanzas Metropolitanas Nos. 127, 192, 172, 432 y 060 del Distrito Metropolitano de Quito.*

Esta ordenanza fue emitida antes de la creación del PUOS 2018, durante la administración del Dr. Mauricio Rodas, donde se modifican las normas creadas en la administración del Dr. Augusto Barrera, dando un nuevo orden y normas para la ciudad de Quito en cuestiones territoriales y uso de suelo.

#### **2.3.1.3.1.6 Ordenanza Metropolitana 0236**

*Ordenanza Metropolitana con la que se establecen los Instrumentos de Regulación, Control y Promoción del Desarrollo de la Actividad Turística en el Distrito Metropolitano de Quito.*

La Ordenanza que promueve las Zonas Especiales Turísticas se produce durante la Administración del Dr. Augusto Barrera el 24 de abril del 2012, dónde se pone en consideración la creación de nuevas ordenanzas y espacios dentro la ciudad donde se plantee un adecuado desarrollo de esta actividad económica y tener un control más definido de sus ventajas y necesidades para la ciudad –este plan ha sido modificado para otras ciudades con carácter turístico.

En esta normativa, se encuentra la razón de porque se decidió tener un área turística, al tener recursos y atractivos turísticos, se tiene actividades dentro del área turística, promoción y fomentación anual hacia el incremento de actividades turísticas

Sin embargo, es necesario que estas áreas y los establecimientos que ejerzan estas actividades deben respetar las normativas de uso de suelo y no crear conflictos con el entorno donde estén ubicados. Y que a su vez se adapten a los planes, programas y proyectos que se estén llevando o se planeen hacer en la ciudad para el beneficio de toda la población.

Los planes de seguridad y movilidad están siempre en una situación paralela, porque no solo se busca satisfacer este servicio con la población sino también con los turistas y visitantes de estas zonas, para que tanto los servicios brindados como el traslado de personas y bienes sea adecuado y sea compatible con los planes nacionales de seguridad.

#### **2.3.1.3.2 Ordenanza Metropolitana diseñada y aplicada exclusivamente dentro de “La Mariscal”**

En la segunda administración del Gral. Paco Moncayo, en el año 2005, se planteó el proyecto de Regeneración de “La Mariscal”, por lo cual conllevó a la creación de nuevas normativas que solo respondiera a esta zona de la ciudad, respetando sus características morfológicas y proyección de actividades que habría en la misma.

##### **2.3.1.3.2.1 Ordenanza Metropolitana 0013**

#### **Plan de gestión para la Zona Especial Turística de La Mariscal**

Esta Ordenanza/Plan de Zona Especial Turística fue creada en el 2013, en la Administración de Dr. Augusto Barrera, que definía al área de La Mariscal como una nueva zona turística –alejada del Centro Histórico, pero con edificaciones patrimoniales y actividades variadas– que complementara, y en algunos casos compitiera, con el casco colonial de la ciudad. Esta idea se ha preservado junto con ciertas normas, pero en el nuevo plan de Quito al 2040, ha pasado de ser algo turístico a ser el área de entretenimiento de todo Quito.

El área de La Mariscal fue seleccionada para tener una normativa adicional y exclusiva –junto con el Centro Histórico– y esto se debe a ser una zona satisfactoria tanto para residentes como para visitantes como turistas nacionales o extranjeros, y es un espacio disponible para la diversión, esparcimiento e incluso experimentar que es la vida urbana dentro de este pequeño espacio urbano.

La ordenanza le da la facultad a este espacio, la siguiente determinación:

*“el uso principal de suelo es el turístico, sin perjuicio de que...se puedan implantar actividades que son compatibles con tal uso”.* (art.28 numeral 1)

El área se determina dentro de las Avenidas Cristóbal Colón, Río Amazonas, 6 de Diciembre e Ignacio de Veintimilla, es lo denominada **“Área Núcleo de la Zona”**, que concentra la mayor cantidad de servicios de diversión y además de contar con la mayor parte del patrimonio edificado registrado dentro de este espacio. Su núcleo es la denominada **plaza Foch (Plaza del Quinde)**, que es el centro donde se dispersan el resto de locales de diversión nocturna.

Existen ciertas condiciones que son importantes tomar en cuenta, y estas son:

- Priorizar y rescatar las edificaciones patrimoniales – incluso luego de tener una evaluación técnica y tener una conclusión a favor de preservación de la edificación. Adicionalmente es necesario tomar en cuenta el valor del paisaje urbano y conjuntos arquitectónicos para la recuperación de la memoria construida de la zona.
- Las alturas de las nuevas edificaciones deben ser regulada para la protección del modelo urbano de “ciudad jardín” y la morfología de las calles para que cualquier modificación sea lo más adecuada.
- Garantizar a los residentes del área las condiciones para una vivienda y habitabilidad que cumpla con normas de salubridad, espacio público, seguridad, control de

contaminación, convivencia ciudadana, salud pública entre otras necesidades que se puedan presentar a lo largo del año.

- Incentivar el mejoramiento de los establecimientos que ofrezcan los servicios de turismo y que estos cumplan con las normas técnicas de construcción como los estándares de calidad que establecen las normativas que aplican al DMQ y a las zonas ZET.
- Ofertar nuevos servicios la oferta actual de servicios turísticos, e incluso incentivar a la innovación de productos, mejorar la calificación y la cualidad de estos servicios para el cambio de reputación que la ZET La Mariscal.
- Controlar el uso de suelo no compatible con la residencia y el turismo, tales como industria, expendio de combustible, comercio informal –venta al mayor y menor de licor, productos con registro sanitario, alimentos y/o sustancias de fiscalización.
- Control de la ubicación de los locales comerciales con carácter de diversión nocturna, para evitar la acumulación de personas, entorpecimiento de la movilidad –peatonal como vehicular– y que no afecten al funcionamiento de oficinas, centros comerciales, otro tipo de comercio, centros educativos, equipamientos de salud ni otro tipo de actividades relacionadas con el turismo o que funcionen dentro de una ZET.

#### **2.3.1.3.2.2 Ordenanza Metropolitana 0018**

*La Ordenanza de Zonificación que aprueba la Regulación Vial, los Usos de Suelo y la Asignación de ocupación del Suelo y Edificabilidad para el sector La Mariscal.*

Antes de darse a conocer el plan de Regeneración de “La Mariscal” de presento esta ordenanza el 14 de octubre del 2005, donde se crea una zonificación especial exclusiva para esta zona, que estaría protegida para las futuras administraciones y Planes de Ordenamiento Territorial, en donde se considera el Patrimonio Inventariado, alturas, actividades comerciales, servicios públicos, etc.

#### **2.3.1.3.2.3 Ordenanza Metropolitana 0020**

*La Ordenanza de Zonificación que aprueba la Regulación Vial, los Usos de Suelo y la Asignación de ocupación del Suelo y Edificabilidad para el sector La Mariscal.*

Como se mencionó en la anterior normativa pocas modificaciones se dieron en esta ordenanza, pero generalmente se han producido actualizaciones en cada administración con pocas o ninguna modificación, la última vez que se revisó estas normativas fueron en la Administración del Dr. Mauricio Rodas en el 2016, blindando al sector de La Mariscal de incentivos de duplicar la cantidad de pisos edificables en nuevos edificios, promoviendo la conservación del patrimonio y la implementación de las denominadas “Centralidades”.

#### **2.3.1.3.3 Conclusiones**

- La Ordenanza 00125 provoca crear un vacío legal en donde determina que todas las actividades económicas deben tener un a LUAE, pero si son actividades económicas complementarias al uso principal no necesitan de la licencia y pueden trabajar bajo la tutela del negocio principal.

- La Ordenanza 0127 se contradice con la Ordenanza 0020 en donde se exponen los usos de suelo y la capacidad máxima de edificabilidad junto con la compatibilidad de uso de suelo dentro del área de La Mariscal. La primera expone que puede haber cierta flexibilidad en las alturas y usos de suelo, pero la segunda restringe las alturas y el uso de suelo responde a la temática de la centralidad de entretenimiento.
- La ordenanza 0171 expone el futuro de La Mariscal como una centralidad independiente con el carácter de diversión y turismo; generando más restricciones para el desarrollo urbano y diversificación de actividades en todo el sector.
- Ordenanza 0186 es completamente ignorada en el tema y tipos de publicidad, su diseño y ubicación; provocando un caos y contaminación visual que invade el espacio público y se distorsiona la imagen urbana de manera global.
- La Ordenanza 0013, propone que el área turística de La Mariscal está diseñada desde el centro hacia afuera, teniendo como centro La Plaza Foch y todo tipo de intervención se debe realizar en ese espacio principalmente y después verificar si es necesario cambios en los alrededores.
- La posibilidad de modificar la Ordenanza 0125 para poder controlar la proliferación de negocios y que exista una competencia equilibrada en el sector y se evite la acumulación de actividades de un solo tipo.
- Las Ordenanzas 0127 y 0020, da una buena guía de cómo controlar la expansión comercial y contener ciertas actividades en un sitio y poder distribuir la residencia y servicios en los bordes para cubrir no un solo distrito sino varios simultáneamente.
- Las centralidades expuestas en la Ordenanza 0171 hace que el patrimonio forme parte de los nuevos planes urbanos y condiciona que el espacio público debe tener un dominio sobre el vehículo privado con el objetivo que la centralidad funcione como tal y no solo sea un nombre comercial.
- Las Ordenanzas de las Zonas Turísticas Especiales en La Mariscal busca que haya una compatibilidad en el uso de suelo y la movilidad esté asegurada para el ingreso y salida en cualquier forma de desplazamiento. El hacer de núcleo a La Plaza Foch permite la existencia de un pivote para guiar ciertas actividades o zonificaciones para el control de un espacio conflictivo que se está saliendo de control.
- **Los problemas y potenciales en las normativas redactadas por el Municipio de Quito y el IMPU están radicadas en el aspecto de generar leyes y normas que en papel suenan bien, pero en la realidad, al implementarlas causan contradicciones y generan más problemas que soluciones.**

## 2.4 Investigación del Usuario del Espacio

### 2.4.1 Tipos de Usuarios

A diferencia de un equipamiento que solo se analiza el grupo reducido de usuarios, en esta situación se analiza tanto a la población residencial como a los usuarios de los establecimientos, comercios y equipamientos del sector.

Para conseguir a estos diferentes grupos se hizo una observación en sitio como con datos de Quito Turismo y el INEC para comparar la cantidad de residencia permanente como de la población que entre anualmente a La Mariscal en conjunto.

Los datos turísticos de Quito se van actualizando anualmente y para el trabajo se usaron los datos del promedio entre 2017 y 2018, tanto de ingreso por el aeropuerto Mariscal Sucre como en registro de sitios de hospedaje.

#### 2.4.1.1 Población Residente

Los registros recabados del INEC lanzan la población residencial desde el censo de 1990 hasta el último censo realizado en el 2010. Para el 2010 se contabilizó una población total de 1229 y para el 2018 se dio un aproximado de 932 habitantes.

- **1990.** A partir de la expansión de la ciudad hacia el norte y el sur y con el *boom petrolero*, muchas de las residencias empezaron a cambiar su uso y el desarrollo comercial empezó a tomar riendas. Durante este año fue cuando hubo un pico de residencia poblacional de 410

habitantes/Ha y a partir de este momento empezó un descenso poblacional. En la mayor parte del territorio se puede observar una densidad poblacional entre 50 y 150 habitantes/Ha. *Ver Anexo No. 31. Plano de población en 1990 en el área de estudio.*

- **2001.** Con el cambio de uso de suelo, la intención de convertir a La Mariscal en un barrio cosmopolita y global y la frecuencia de entrada de turistas en el área de estudio, empezaron a hacer que muchas residencias se convierten en hostales o locales comerciales de bebidas alcohólicas o comida internacional. De esta manera se da el punto más bajo en historia de densidad poblacional de un máximo de 365 habitantes/Ha. En la mayor parte de territorio durante el lapso de tiempo, una un promedio de 100 y 150 habitantes/ha distribuido, pero a pesar de tener esta cifra, al saltar al 2010 se da una brecha importante. *Ver Anexo No. 32. Plano de población en 2001 en el área de estudio.*
- **2010.** Han pasado 9 años desde este último censo y los resultados no son alentadores, y al contrario se demuestra que el sector cada vez está siendo abandonado por la residencia y tomado por el comercio. A pesar de tener un pico similar de densidad de 1990, es apenas dentro de una manzana, y la densidad dominante es máxima de 50 habitantes/Ha. Estos resultados son solo el reflejo del poco atractivo que tiene esta área para una residencia permanente o incluso para tener el interés de desarrollar una familia en este sitio en específico. *Ver Anexo No. 33. Plano de población en 2010 en el área de estudio.*

La población permanente es un punto importante para medir cuan habitable y saludable es un espacio, y tener un núcleo netamente comercial, solo atrae más problemas y discusiones de un abandono total de la residencia o el desalojo de todo tipo de comercio propuesto en el sector. Además, que, sin población fija, los equipamientos son movidos a donde se vea necesidad, dejando un hueco desabastecido a pesar de tener afluencia de personas.

#### 2.4.1.2 Población Flotante

Como se mencionó antes, aquí no solo se toma en cuenta a los residentes también hay que considerar a las personas que ingresan y salen diariamente del sector –a pesar de variar radicalmente entre un día común, fin de semana, feriado o festividades locales.

Dentro del área de estudio se puede encontrar personas desde los 5 años de edad hasta personas en sus 60 años interactuando de manera diaria pero indirectamente. No solo hay residentes, hay comerciantes –registrados o autónomos–, estudiantes de colegios aledaños, universitarios, trabajadores, empresarios y oficinistas, agentes de seguridad y salud, mendigos, refugiados e incluso hay la presencia de fauna urbana; y esto es una buena señal que hay encuentro cultural y social, pero ausencia de espacios de encuentro libre.

Este tipo de población se la podría dividir en dos grandes grupos: **Población con relación directa al comercio y equipamientos** y **Población relacionada con el turismo.**

- **Población con relación directa al comercio y**

**equipamientos.** Posiblemente uno de los elementos más variables y sensibles de todo el análisis, ya que no son un grupo congruente o específico que entra a este sector. Como se mencionó anteriormente, es tan variado que solo se puede hacer una categorización del tipo de usuarios y sus actividades relacionadas; sacar un número específico de usuarios es complicado obtener tanto por la reserva de las personas como por el interés político y/o criminal que ronda en este sector en específico.

En el **Tabla 9. Tipo de usuarios dentro del área de estudio** se puede apreciar la diversidad tanto de género como de edad y las diversas actividades que los relacionan con el área de estudio y no por ser un grupo menor se les puede segregar y solo tener un grupo específico y dominante y se responde a sus necesidades.

Tabla 9.

*Tipo de usuarios dentro del área de estudio*

TIPO DE USUARIO DEL ÁREA DE ESTUDIO				
No.	Tipo de Usuario	Actividades/Representantes	Rango de Edad	Gráfico
1.	Comerciantes Registrados	- Vendedores de tiendas - Locales comerciales - Expendio de alimentos y bebidas	25 - 45 años	
2.	Comerciantes Autónomos	Vendedores en calles	18 - 45 años	
3.	Estudiantes de Colegios	Alumnos de los colegios aledaños al área de estudio	15 - 18 años	
4.	Estudiantes Universitarios	Estudiantes de las universidades de todo el DMQ	18 - 30 años	

5.	Estudiantes de CDI	Alumnos de guarderías y CDI "El Parque"	1 - 5 años	
6.	Trabajadores	- Trabajadores de construcciones - Empleados de los comercios registrados	18 - 50 años	
7.	Oficinistas	Empleados de las diferentes oficinas y equipamientos	18 - 50 años	
8.	Trabajadores del Sector de la Salud	Personal médico de los centros de salud	25 - 60 años	
9.	Trabajadores Municipales	- Barrenderos - Agentes de control	20 - 50 años	
10.	Trabajadores de Seguridad	- Policía Nacional - Agentes de AMT	20 - 45 años	
11.	Enganchadores Comerciales	Personal de las discotecas que se quedan afuera para atraer clientes	18 - 35 años	
12.	Trabajadores Sexuales	Prostitutas	18 - 40 años	
13.	Mendigos	Personas que no tienen un refugio o están en situación de riesgo	45 - 70 años	
14.	Refugiados	Personas que han llegado a la ciudad en situación de riesgo	1 - 40 años	
15.	Turistas	Turistas locales, nacionales o internacionales	12 - 60 años	
16.	Distribuidores Comerciales	- Abasto de bebidas alcohólicas - Abasto de alimentos o ingredientes	18 - 40 años	
17.	Fauna Urbana	- Animales abandonados - Animales perdidos	-	

18.	Personas de la Tercera Edad	Jubilados	>65 años	
-----	-----------------------------	-----------	----------	---

- **Población relacionada con el turismo.** Si se lo toma desde la visión del turismo, dentro de área urbana de Quito, el área de estudio y La Mariscal es uno de los puntos más recorrido por turistas locales, nacionales y extranjeros, solo superado por el Centro Histórico y los miradores y en las afueras por La Mitad del Mundo. En el *Tabla 10. Perfil de sitios de visita de La Mariscal* se puede ver el desglosamiento de estos sitios e incluso la cantidad de visitantes que recibe este sitio de manera anual.

Aquí se puede apreciar que anualmente Quito recibe un promedio de 652941 turistas y el 11.61% recorre el sector de La Mariscal. De los 75821 visitantes, 35248 turistas (46.49%) recorren el área de estudio, esto quiere decir, que unos promedios de 96 personas entran al sector de manera diaria solo con el carácter de turismo.

#### 2.4.2 Percepción del espacio por los usuarios

El comprender el sitio, no solo se basa en datos poblacionales y clasificación de personas, también es necesario saber cuál es la percepción de las personas sobre el espacio que usan y visitan; y como esta percepción afecta a la reputación del sitio que tiene hoy en día.

En la encuesta realizada a varios grupos focales, entre comerciantes, visitantes, turistas, estudiantes y residentes, y se pretendía conocer tres aspectos de los usuarios, siendo

localización, percepción y opinión del sitio.

Tabla 10.

Perfil de sitios de visita de La Mariscal

PERFIL DE SITIOS DE VISITA DE LA MARISCAL			
ÁREA	Sitio	Número de visitantes	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
ÁREAS DE DMQ	Centro Histórico	440226	67,42%
	La Mariscal	75821	11,61%
	Los Miradores	76835	11,77%
	Iglesias, Museos, Teatros	11923	1,83%
	Parques	41056	6,29%
	Centros Comerciales	3932	0,60%
	Barrios Tradicionales	3148	0,48%
	Mitad del Mundo	562112	86,09%
	TOTAL	652941	100,00%
ÁREA DE LA MARISCAL	Plaza Foch - Zona Rosa	35248	46,49%
	La Mariscal (en su conjunto)	19924	26,28%
	Mercado Artesanal	18151	23,94%
	Cines	1775	2,34%
	Otros sitios	723	0,95%
	TOTAL	75821	100,00%

Adaptado de: Quito Cifras – Información Turística 2017-2018, 2018

La primera observación se basó en la capacidad de las personas en identificar el área de estudio y localizar la zona de diversión de Quito, también conocida como “La Zona”. El 85% de encuestados determina que la “La Zona” es el centro del área de estudio, o también la conocida “Plaza Foch” (Plaza Quinde), el 10% le señala a la calle Calama como “La Zona” o área donde hay más discotecas y bares y el 5% restante, indica que las manzanas ubicadas entre las calles Joaquín Pinto, Lizardo García, Juan León Mera y Avenida 6 de Diciembre, es la denominada “Zona” de diversión de Quito. Este tipo de lectura del sitio es una muestra clara de cuanto influye la publicidad dada al área versus los sitios de frecuencia de diversión nocturna y su localización. En el **Figura 51. Mapa de encuesta con respuesta promediada** permite ver las respuestas de las personas encuestadas promediadas y se muestra claramente el área más conocida versus el sitio donde se localizan los negocios de diversión nocturna y comida rápida.

La segunda parte, es la percepción que los usuarios tienen del sitio, y esto es enfocado al tema si el área de estudio necesita o no algún tipo de intervención, mejora o como tal cual es, funciona perfectamente y debe mantenerse sin ningún tipo de cambio. El 90% de encuestados dijo que es necesario algún tipo de cambio y el 10% restante expone que no es necesario ninguna modificación.

Por último, se consideró la opinión de cada una de las personas, y a diferencia del segundo punto, el 100% tenía opiniones negativas del sitio y enlistaron que tipo de cosas les incomoda, cuáles deberían cambiar y las necesidades del sitio.

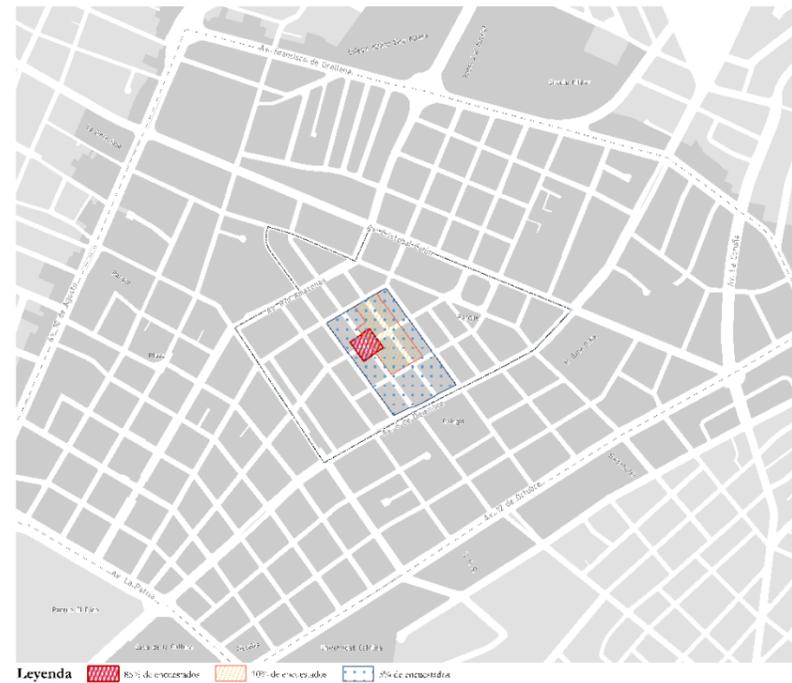


Figura 51. Mapa de encuesta con respuesta promedio

A pesar de tener buenas opiniones sobre el sitio de manera verbal, de ser un sitio divertido y tranquilo para pasear en la mañana y divertirse en la noche, las respuestas escritas, en su mayoría fueron de quejas y opiniones negativas, destacando la falta de seguridad o iluminación, el acoso por parte de los enganchadores de los locales comerciales, la suciedad, el difícil parqueadero de vehículos, no hay variedad de actividades o locales comerciales, el uso del espacio público como baño o basurero público, la proliferación de delincuentes, entre otras opiniones.

Adicionalmente, haciendo una encuesta verbal a distintas personas en distintos sitios, se les preguntó la razón de su llegada a este sitio de la ciudad, y la respuesta variaba entre sitio, hora y usuario. A las personas consultadas en la mañana iban al sitio por ser tranquilo, la existencia de cafeterías y en general su fácil acceso y estética. Durante la

tarde la respuesta cambiaba a la oferta de alimentos y diversión, proyección de eventos deportivos, recomendación de los guías turísticos, punto de encuentro con amigos o compañeros de trabajo. Pero en la noche, la respuesta cambiaba radicalmente a una sola, es el sitio de Quito donde la fiesta nunca acaba.

Al hacer estas encuestas en distintas horas, días e incluso temporadas del año, se observó que había personas dispuestas a colaborar y dar su opinión, y otros, preferían mantener su distancia y comentarios por miedo de represalias.

La percepción, opinión y ubicación de esta área va a cambiar de persona en persona y de cuál va a ser su actividad dentro de la zona. Para un comerciante puede que no necesite cambios, pero si más publicidad. Para un visitante, tal vez le falta algún tipo de variedad de actividades y tener otras alternativas de diversión, y para un residente, un demonio enfrascado que necesita salir para recuperar la tranquilidad que antes tenían.

### 2.4.3 Recorrido de Cullen

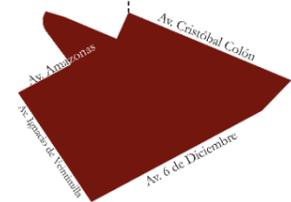
Se tomó la decisión de hacer este recorrido, teniendo como pivote a la Plaza Foch y haciendo dos tipos de recorrido. El área del recorrido se limitó consultando a los usuarios, y se designó dos tipos, el primero a través de las transversales y la segundo por las calles longitudinales. Esto se realizó con el fin de tener un mejor entendimiento del espacio como peatón y usuario y cuáles son las ventajas y déficits existentes en el espacio público como para ser un espacio de estancia. Toda la información está al final del capítulo 2.

## 2.5 Investigación del Espacio-Objeto de Estudio

### 2.5.1 Análisis de Sitio y Entorno en Estado Actual

#### 2.5.1.1 Características generales del Área de Estudio

El área de estudio está compuesta por la denominada “La Zona” que concentra las actividades de diversión nocturna de la ciudad de Quito, negocio populares y hospedaje de tipo hostel. Este espacio está caracterizado por ser pasivo en horas de la mañana, activo en la tarde y un completo caos durante las horas nocturnas, creando una rutina poco común y es ser flexible en su centro para diferentes actividades. **Ver Figura 52. localización de Área de Estudio**



Nombre	Proyecto Estructurante "La Zona"
Área	26,10 Ha
Actividades	Residencia Comercio Hospedaje Comida
Centralidad	Entretención Nocturna Centro de Entretención y Diversión

Figura 52. Localización del Área de Estudio

#### 2.5.1.1.1 Trazado y Movilidad

El trazado es aquel elemento que se encarga de dar una guía o un mapa para trazar la ruta del desarrollo de la ciudad, con esta capa, se define las manzanas, los proyectos de desarrollo urbano y cuanto se va a expandir la ciudad.

Históricamente se dan tres etapas -1931, 1946 y 1959–, a partir del último año, la morfología de manzanas se ha conservado hasta el día de hoy. **Ver Figura 53. Mapa de 1931, Figura 54. Plano de 1946, Figura 55. Plano de 1959 y Figura 56. Plano de 2018.**



Figura 53. Plano de 1931

Figura 54. Plano de 1946

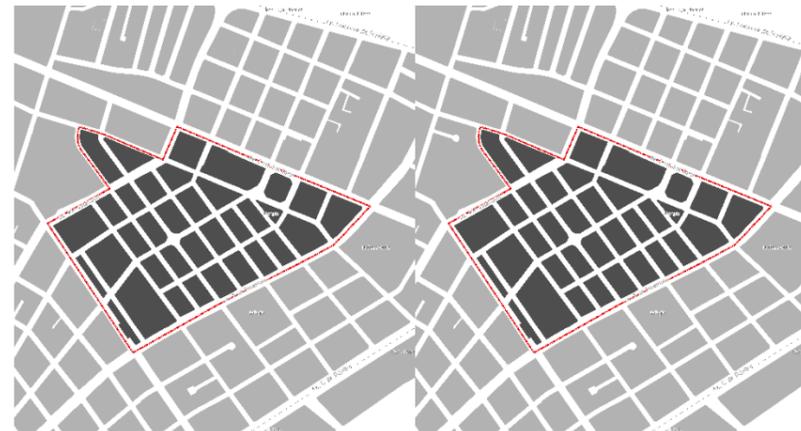


Figura 55. Plano de 1959

Figura 56. Plano de 2018

En comparación con el resto de La Mariscal, el área de estudio comprende el 22% de manzanas con 34 manzanas en total.

#### 2.5.1.1.1.1 Tamaño de manzanas

26 de sus 34 manzanas tienen la característica única de ser menores a los 5000m<sup>2</sup>, generando una morfología única y distinta con manzanas pequeñas, caminables y fueron las primeras manzanas en ser modificadas y cortadas en su mitad. La segunda etapa se caracteriza por mantener la forma original de la manzana propuesta de 10000m<sup>2</sup> y por último quedaron aquellos espacios que quedaron sobrantes y con una quebrada que fue cubierta generando manzanas de hasta 15000m<sup>2</sup>. **Ver Anexo No. 34. Tamaño de manzanas de La Mariscal y Anexo No. 35. Tamaño de manzanas del área de estudio**

#### 2.5.1.1.1.2 Forma de manzanas

Con la variedad de tamaños y limitante de área, se generan las diferentes formas de las manzanas, que en su mayoría son *rectangulares* –más largas en sus frente norte y sur –100m– y estrechas en los frente este y oeste –50m– y comprenden al 54.29% de las manzanas.

Las manzanas restantes son irregulares, cuadradas, estrechas, octogonales, triangulares y trapezoidales, las cuales no solo dan un diferente número y forma de lotes, también contribuyen con la forma en que es mejor y efectivo la forma de ocupación del suelo. **Ver Anexo No. 36. Forma de manzanas del área de estudio.**

### 2.5.1.1.1.3 Tamaño de lotes

El área de estudio responde al 20.46% del total de La Mariscal. Y tiene la característica que el tamaño de los lotes responde al tamaño de las manzanas y como se ubican. Con tal premisa, el 68.18% de lotes –255 de 374 predios– no pasan del rango de 250m<sup>2</sup> a 600m<sup>2</sup> donde se pueden edificar hasta 6 pisos sin ningún problema de saturar el terreno ni ir en contra de la morfología del sitio. Y apenas el 17.38% (65 predios) son lotes de entre 100m<sup>2</sup> y 250m<sup>2</sup>.

Adicionalmente, se pueden identificar cuatro etapas de desarrollo urbano en el sitio: el primero ubicado entre las Amazonas, Juan León Mera, Wilson y Mariscal Foch – son lotes que no pasan de los 250m<sup>2</sup>. El segundo grupo se localiza en la calle Juan Rodríguez donde los lotes no pasan de los 300m<sup>2</sup>. El tercer grupo, que es el mayor porcentaje de los mismos y abarca una gran parte del territorio–, son aquellos lotes que van en el rango entre 300m<sup>2</sup> y 600m<sup>2</sup>. Y el último que se queda en los bordes y los lotes responden más a la importancia de la vía que al sitio en donde están ubicados.

Los lotes a diferencia de resto de elementos no se pueden modificar, pero si tomarlos en cuenta al momento de formular una propuesta en el sitio. **Ver Anexo No. 37. Tamaño de lotes de La Mariscal y Anexo No. 38. Tamaño de lotes del área de estudio.**

### 2.5.1.1.1.4 Tipos y dirección de vías

Al momento de desarrollar este espacio, se determinó que todas las calles debían estar conectadas, sin calles sin salida, y en su mayoría las calles locales se conectan con las avenidas arteriales, salvo por algunas calles que son netamente internas.

Se dividen en 3 grandes categorías –**calles arteriales**, **calles colectoras** y **calles locales**– cada una con sus características y cantidad que definen cuán importante es este espacio para la conectividad tanto dentro del barrio como con el resto de la ciudad. Los diferentes tipos de vías permiten definir por donde pueden circular tanto el transporte público como el vehículo particular y la movilidad alternativa que poco a poco va teniendo más cabida en la ciudad.

Las características de cada calle son indispensables para comprender cuál es su rol en el sitio y cómo interactúan y forman al espacio. El 83.33% de las calles son **calles locales**, que tienen un ancho entre 8.00m –donde son solo de circulación y fueron tratadas como plataforma única– y otras que van entre 12.00m y 16.00m –que permiten la circulación en doble carril o albergar la presencia de parqueaderos en la calle (“Zona Azul”). Las calles que franquean al área de estudio son **calles arteriales** –Avenida 6 de Diciembre, Avenida Ignacio de Veintimilla y Avenida Amazonas, las cuales tienen un ancho de 35.90m– y una **calle colectoras** – Avenida Cristóbal Colón con un ancho de 25.40m.

La dirección que las vías tienen responden tanto para el tipo de vía que son y al sistema de bucles –entradas y salidas– asegurando así una buena conectividad tanto interna como con el resto del barrio y que haya interacción entre La Mariscal y la ciudad de Quito.

En este espacio hay la característica que La Avenida Amazonas de doble sentido cambia y es unidireccional en sentido norte-sur, siendo la única que va en contra de la lógica de las avenidas arteriales que pertenece. Las calles locales todas son unidireccionales y son excelentes suturas para el área de estudio.

Este sitio presenta un problema latente, que no se toma en cuenta hasta que se cierran ciertas calles, el cual es que la presencia de parqueaderos en la vía pública corta la circulación y el ancho de las mismas no soportan la carga vehicular que alberga hoy en día. Por tal motivo, se necesita plantearse que calles tienen las posibilidades de modificarse y cuales pueden permanecer tal cual son. **Ver Anexo No. 39. Tipo de vías en el área de estudio y Anexo No. 40. Dirección de vías en el área de estudio.**

Tanto el tipo de calles y sus cruces no solo permiten la formación de manzanas y marcan el tipo de movilidad que permite en las mismas, sino también de presencia de intersecciones que son importantes para medir la calidad de trazado en la planificación que tuvo la ciudad en este sitio<sup>34</sup>.

### 2.5.1.1.1.5 Rupturas y suturas

Este elemento sale de la lectura de legibilidad antes

mencionado. Aquí se encontró 19 puntos de ruptura, 10 caminos de costura, 4 caminos que son tanto ruptura como costura –calles arteriales y colectora–, 2 vías externas que permiten el ingreso al área de estudio, 3 calles que son netamente internas y solo sirven al área de estudio y hay 14 posibles proyecciones<sup>35</sup> para hacer una conectividad todavía más efectiva de la existente. **Ver Anexo No. 41. Bordes y Rupturas del área de estudio.**

#### 2.5.1.1.1.6 Distancia de aceras

Es el segundo elemento que se presenta al momento de marcar el trazado y la formación de las manzanas. Este elemento en relación con el área de estudio representa el 12.61% del territorio, es decir, 3.29ha, comprendiendo 139 aceras y un total de 10356.92m lineales.

Este sitio se caracteriza por tener manzanas pequeñas y por ende la distancia de cada frente son menores a los 100m lineales que se usa generalmente. Haciendo que las distancias sean caminables y atractivas para el desplazamiento peatonal e innecesario el uso de vehículo dentro de esta área.

Existen 16 aceras (11.51%) que tienen un frente menor a los 50m, la mayor parte de aceras (75.54%) son aquellas de entre 50m a 100m –que responden al modelo de acera tipo– y existen 18 aceras que llegan a los 180m lineales, siendo los más grandes y que en su mayoría se ubican cerca de la Avenida Ignacio de Veintimilla. **Ver Anexo No. 42. Distancia de aceras del área de estudio.**

#### 2.5.1.1.1.7 Ancho de aceras

Esta medida se tomó en cuenta dos parámetros, el primero se basa en lo propuesto en el PUOS2018 y las vías que responde las aceras y el segundo es basado en la situación actual del área de estudio.

Si se toma el primer caso, según normativas, las aceras cubren el 11.30% del territorio y el 33.9% del espacio público (2.95ha), dejando que la mayoría de las aceras (102 de 139) sean de un ancho de 1.21m hasta 3.00m, donde es posible el desplazamiento peatonal, pero no considerar la implementación de vegetación o mobiliario urbano y apenas un 10.79% (15 de 139) de las aceras tendrían un ancho deseado para la movilidad peatonal y el mobiliario coexistan en el espacio. Este modelo es más consiente del vehículo y la necesidad que este necesita en el espacio y el peatón solo tiene el espacio sobrante.

Si se toma en cuenta la situación real del espacio, se determina que las aceras ocupan el 12.61% del área pública y el 37.82% del espacio público (3.29ha).

En su mayoría se ha respetado el modelo planteado por la normativa, pero en las aceras de 3.50m hasta 6.00m han sido implementadas en el área, dejando un espacio necesario para el desplazamiento vehicular pero predominante del peatón –cumpliendo con el uso de vegetación y la disponibilidad de mobiliario urbano de descanso o información. **Ver Anexo No. 43. Ancho de aceras del área de estudio.**

Con estos dos escenarios puestos en comparación se llegó a la conclusión que el ancho de aceras, a falta de espacios para generar nuevas áreas públicas o puntos de encuentro público, tomen protagonismo y se aumente su área para satisfacer la necesidad de espacio público por habitante y para los visitantes. **Ver Anexo No. 44. Ancho de aceras comparativas entre PUOS2018 y situación actual del área de estudio.**

#### 2.5.1.1.1.8 Calidad de aceras

Si se toma en cuenta las distancias y el ancho de las aceras, se determina que el 51.08% (71 de 139) están en un buen estado, el 45.32% (63 de 139) su estado es regular, dando espacio para la mejoría de las mismas y el 3.60% necesita una intervención de emergencia por su mal estado y deterioro acelerado. **Ver Anexo No. 45. Calidad de las aceras del área de estudio.**

Para mejorar la calidad de aceras no solo se debe considerar el piso, sino también el mobiliario de descanso, información o comercial, además de la vegetación y la función de la misma y la relación que van a tener los usuarios como los vehículos con estos espacios.

#### 2.5.1.1.1.9 Transporte público

Una de las mejores cualidades, es que el área de estudio está totalmente abastecida y no solo cuenta con una ruta o un solo sistema de transporte público, por lo cual, el llegar y salir del sitio es sencillo, fácil y se puede ir a todas

las direcciones con el sistema de movilidad público.

Existen 2 sistemas de movilidad –BRT(Ecovía) y buses urbanos. El sistema de Ecovía, existen 2 líneas que cruzan por el límite del área de estudio, siendo las rutas E y E1 que van en sentido norte y sur, abasteciendo al área de estudio por la Avenida 6 de diciembre. Es decir, el 12.12% del transporte público corresponde a este sistema y vía.

Al contrario del sistema de BRT que es claro y conciso y son solo 2 líneas, el transporte urbano de buses, está comprendido de 14 cooperativas distintas y 16 rutas – tanto de ida como retorno– que atraviesan y franquean al área de estudio y por lo general toman las mismas vías. El 36.36% circulan por la Avenida Cristóbal Colón, el 21.21% van por la Avenida Amazonas y el 24.24% restante circulan por la calle Juan León Mera –esto se debe a que el tramo de la Av. Amazonas desde la Av. Colón hasta la Av. Patria se volvió uni-direccional –norte-sur– y como respuesta se planteó utilizar esta calle para el transporte público en sentido sur-norte.

Para que este sistema funcione, se tomó en consideración 3 paradas del sistema de BRT y con 19 paradas de los buses urbanos, cada una con un radio de cobertura de 300m, haciendo que las mismas abastezcan por completo al área de estudio desde el punto más alejado o el centro del mismo. **Ver Anexo No. 46. Transporte público en el área de estudio y Anexo No. 47. Influencia de transporte público en el área de estudio.**

El sistema de movilidad funciona de manera adecuada,

abastece y permite una conectividad entre el área de estudio y la ciudad, pero tiene un déficit en cuestiones de mobiliario o señalética que sea adecuada para marcar las paradas y sean usadas.

#### **2.5.1.1.1.10 Parqueaderos**

Los parqueaderos se han convertido en un elemento latente que está en un constante cambio debido a la demanda-oferta que se presenta en el área de estudio. Esta relación se debe a la apertura y cierre/clausura de locales comerciales y la presencia de actividades sociales y culturales por temporadas.

Pero no solo se debe a estas actividades comerciales o culturales para determinar la cantidad de parqueaderos existentes, también queda el aspecto si están ubicados en el área pública –Zona Azul–, parqueaderos públicos – dentro de lotes o edificaciones–, si son estacionamiento temporal o simplemente espacios improvisados para aumentar los espacios de estacionamiento –sacrificando la movilidad peatonal o vehicular.

Ahora, tomando la premisa anterior, los parqueaderos se dividen en dos horarios, en la mañana y en la noche. Durante el horario diurno se encuentran 170 puntos de parqueaderos, con un total de 934 plazas de estacionamiento para vehículos y motocicletas. Apenas el 10% de estos puntos están dentro de lotes o edificaciones, con una oferta de 340 plazas dispersas por toda el área de estudio; y el 90% restante están localizados en el espacio público con una oferta de 594 plazas, donde estos parqueaderos ocupan el 11.94% de

las calles y un área de 0.59ha del total del territorio.

Pero, en el horario nocturno cambia la imagen del día, donde se mantienen los parqueaderos públicos en lotes privados en su misma capacidad –340 plazas de estacionamientos– pero los que se encuentran en el espacio público, aumentan hasta ser 1165 plazas de estacionamiento disponibles. Para llegar a este número se contempla que aparte de la Zona Azul, se corchan entradas y salidas vehiculares de los lotes, y en calles con “poca circulación” y de doble carril se toman uno de estos carriles para ser estacionamientos, llegando a 825 plazas disponibles, donde ocupan el 16.80% de las calles y representan el 0.83ha del área de estudio en total. **Ver Anexo No. 48. Parqueaderos durante el día en el área de estudio y Anexo No. 49. Parqueaderos durante la noche en el área de estudio.**

De tal manera se puede observar que hay una mayor importancia satisfacer la necesidad de las personas que llegan al área con vehículo particular y brindar un estacionamiento que considere las necesidades de los residentes o los mismos usuarios en respecto a seguridad y movilidad peatonal.

#### **2.5.1.1.1.11 Circulación peatonal**

Este parámetro conjuga tanto los elementos que permiten la seguridad de los peatones en su desplazamiento, la calidad de las aceras y la frecuencia en la cual las personas usan este sistema.

Las personas generalmente usan las aceras que están

en un buen estado y están cuidadas, pero esto no es equivalente a la frecuencia que sean usadas. Por lo general, e irónicamente, las aceras que están en un estado regular son las que son más usadas –sean por la cercanía al sistema de transporte público o avenidas principales.

Este fenómeno se lleva a creer que, si las aceras son mejores, las personas circularan por allí, pero sucede que si no hay las seguridades para los peatones van a ser igual de abandonas o por lo menos de una baja frecuencia.

Dentro del área de estudio se determinó que apenas 14 aceras tienen una frecuencia alta de personas en diferentes horarios y días. El resto del territorio en su mayoría –el 46.76%– tienen una baja frecuencia peatonal. Generalmente son las calles transversales que no tienen algún comercio de diversión nocturna o son netamente residenciales que a las 18h00 (6:00 pm) cierran por completo y no hay movimiento alguno.

Para validar este punto, las aceras de media frecuencia peatonal –el 43.17%– son aquellas que tienen algún atractivo comercial nocturno, puntos de interés o el sistema de transporte público. estas aceras no pueden ser consideradas de alta circulación porque debe ser una movilización frecuente durante todo el día y no solo la noche. **Ver Anexo No. 50. Frecuencia peatonal en el área de estudio.**

Según esta frecuencia peatonal, el mismo municipio como la Agencia Nacional de Tránsito y la Agencia Metropolitana de Tránsito, determina cuales son los elementos necesarios para brindar una seguridad peatonal y dónde es su ubicación. Por tal motivo, dentro del área de estudio se encuentran 12 semáforos peatonales –ubicados en las avenidas principales – y 142 cruces peatonales ubicados en casi todas las intersecciones (90%). Por lo cual, en cuestiones de seguridad peatonal está cubierto, pero surge otro problema al momento de querer caminar por la zona.

Este obstáculo, son los comercios autónomos, que por lo general usan el espacio público para la venta de productos y servicios.<sup>36</sup> Estos negocios por lo general son productos de alimentación o productos con un registro sanitario (tabacos, dulces, confituras, café) o con servicios especializados –copia de llaves, zapatería–. En algunos casos estos comerciantes tienen un espacio designado, pero en su mayoría son totalmente ambulante con un espacio de uso habitual. Esto causa molestia a los peatones y reduce la frecuencia de los mismos dentro del área de estudio. **Ver Anexo No. 51. Circulación peatonal en el área de estudio.**

Los elementos para la movilidad peatonal son buenos, existe espacio para mejorar y sobre todo tener espacios que atraigan a las personas en permanecer en el espacio público, como son las aceras, y no solo sea para el desplazamiento de un sitio a otro o el comercio informal.

#### **2.5.1.1.1.12 Movilidad alternativa**

Dentro del área de estudio, se implementó un sistema de rutas destinadas exclusivamente para el uso de bicicletas y fue apoyada la idea con el sistema de “BiciQ”.

En idea es buena, pero su implementación quedo muy superficial, porque solo se aplicó en ciertas calles con un carril exclusivo –avenidas Amazonas y Colón, y las calles Luis Cordero, Diego de Almagro y Reina Victoria– y con una única estación en el Parque Gabriela Mistral. Creando una red parcial que se conectan ciertos barrios de la ciudad, pero es conflictivo por su ubicación y el tamaño de carriles para el uso actual y más dentro del área de estudio porque solo queda en los bordes y no permite que haya una integración total tanto dentro como fuera del barrio de La Mariscal. **Ver Anexo No. 52. Plano de transporte alternativo en el área de estudio.**

Para una primera fase y hacer atractivo este sistema de movilidad fue bueno, pero para hoy en día, es poco atractiva, segura o funcional; porque hay un conflicto dentro del espacio que es dominado por el vehículo particular y los potenciales usuarios del sistema prefieren otros sistemas.

Por tal motivo, sería bueno no verlo como una red totalmente separada del sistema peatonal, sino combinarlos, para que se elimine el conflicto actual de saber quién debe tener más derecho sobre el sistema de movilidad y para quien debe ser diseñado.

La movilidad de manera general es buena, existen áreas dónde se puede mejorar y adaptarlas para el momento actual y el futuro, dónde pueden cohesionar el transporte público, el transporte alternativo y los peatones y dejar el espacio necesario para el desplazamiento del vehículo particular sin que sea el protagonista como es hoy en día.

#### 2.5.1.1.2 Uso de Suelo

El uso de suelo es uno de los factores más importantes para definir la vocación de un sitio y cuál va a ser el impacto que tendrá con relación al resto de la ciudad, que tipo de actores traerá y cuál será su futuro de mantenerse igual.

Dentro del área de estudio, tuvo un cambio de suelo –tanto por iniciativa de residentes y comerciantes como por parte del municipio–, dónde comenzó siendo un sitio netamente residencial, a ser un punto turístico y de hospedaje, y ahora es la “Zona Rosa de Quito” o el centro de diversión de la ciudad de Quito; que poco a poco está llegando al punto de no retorno.

Es por ello, para tener una imagen más clara de cómo funciona el sitio y el uso de suelo dominante, se tomó en consideración la situación de propiedad –tanto de denominación como propietario–; el contraste entre la visión del PUOS2018 con la situación real en el uso de suelo y como esta denominación afecta al uso comercial en predios y la presencia de publicidad en los mismos. Y, por último, como los equipamientos contribuyen al movimiento de personas, bienes y servicios dentro y fuera del sector y si es indispensable proponer nuevos equipamientos, eliminar los existentes o simplemente no topar el tema.

#### 2.5.1.1.2.1 Tipo de propiedad

El tipo de propiedad solo pueden ser dos: **propiedad pública** –de libre acceso a todo el público– y **propiedad privada** –limita el acceso a ciertos individuos y se necesita permiso del propietario para ingresar. Esta condición lleva a tener el 95.72% de predios en calidad privada y apenas el 4.28% son de acceso libre –incluyendo a plazas y parque.

Pero no quiere decir que, por ser público, no está bajo una titularidad o un propietario. Es por ello que el 31.25% de propiedad pública es del municipio de Quito –lotes que forman la “Plaza Foch” y el Parque Gabriela Mistral–; y el 43.75% de los lotes públicos están manejados por el gobierno nacional para diferentes actividades o servicios. Pero el 25% de los lotes públicos, el propietario de estos, esta designado como privado, es decir, que se puede aplicar la reserva de ingreso para el público en general; y la inversa, existen 2 lotes privados (0.53%) son lotes privados que fueron donados al gobierno para brindar servicios públicos. *Ver Anexo No. 53. Plano de tipo de propiedad y propietario en el área de estudio.*

Según la designación de propietario y tipo de propiedad juegan un papel importante para la designación del uso de suelo dentro del área de estudio y el tipo de edificación o proyecto que se va a plantar en el espacio.

#### 2.5.1.1.2.2 Tipo de uso de suelo

El uso de suelo define qué tipo de actividad y/o servicio va a estar disponible dentro del sitio. Pero dentro del área

de estudio existe un conflicto entre la visión que tiene el PUOS2018 y la realidad dentro del área de estudio y como sus habitantes conforma el espacio.

Según el PUOS2018 existen 3 tipos de uso de suelo – **Residencial** (RU\_2 y RU\_3) con el 78.61%, **Múltiple** (M) en el 21.12% y **Equipamiento (EQ)** en el 0.27% restante de lotes. De tal manera sería una distribución uniforme, mediante anillos con cada vocación. *Ver Anexo No. 54. Planos comparativos de uso de suelo entre PUOS2018 y el estado actual en el área de estudio.*

Pero la realidad, con cambios de residencia permanente a residencia temporal y luego a comercial y equipamientos ha provocado que se empiece a crear una zonificación diversa y dispersa y no cumplan con la imagen generada –sin importar su historia o realidad local. Por tal motivo el 46.92% de lotes son de carácter comercial y apenas el 38.61% son de uso residencial permanente.

El uso múltiple que se ha quedado en los bordes son solo 27 lotes de los 79 asignados (2.02%) y mejor se ha implementado más y diversos equipamientos con un total de 27 lotes, es decir, el 7.24% con la finalidad de hacer más dinámico al sector y no solo depender del comercio; lamentablemente esto no es así y hay una dependencia muy fuerte del comercio de entretenimiento nocturno para sobrevivir en el sector económicamente.

#### 2.5.1.1.2.3 Clasificación del comercio

Según las normativas vigentes, existe una sola forma de

clasificar al comercio dentro del uso de suelo y es mediante la combinación entre el radio de influencia que estos comercios tengan y la actividad que se realice dentro del mismo. En el área de estudio existe comercio a **nivel barrial, sectorial y zonal** y una variedad de comercios dentro de las edificaciones de uso múltiple y representan el 85.83% de predios. *Ver Anexo No. 55. Plano de tipo de comercio en el área de estudio.*

Más de la mitad de los comercios son del tipo sectorial (68.81%), seguido por el comercio barrial (14.85%), el uso múltiple conlleva un 13.37% del comercio del sector y el comercio zonal solo tiene el 2.97% de representación.

El área de estudio alberga, por el momento, un total de 833 locales comerciales disponibles y se prevea que puedan existir más si la tendencia del sector continua.

Dentro de cada predio con la factibilidad de albergar comercio, se pueden encontrar un promedio entre 1 a 3 locales comerciales, pero existen casos en donde el área de lote no corresponde a la cantidad de locales comerciales existentes en los mismos. Existen predios particulares sin ser de uso múltiple que albergan hasta 7 locales comerciales y el caso particular de las Torres Almagro que contienen 30 locales en total para comercio. *Ver Anexo No. 56. Plano de número de comercios en el área de estudio.*

La diversa presencia de oferta comercial dentro del área de estudio permite observar diversas dinámicas –tanto económicas como sociales, pero ha conllevado a la

tendencia de dar más importancia al comercio que a la residencia u otro tipo de equipamientos que complementa a las actividades económicas. Los comercios en parte se mantienen limitados por el alto costo de renta, por el rechazo dentro de comerciantes o que rompen con las actividades de entretenimiento nocturno.

#### 2.5.1.1.2.4 Uso de publicidad

Para hacer atractivo cualquier tipo de comercio o servicio, es necesario el uso de publicidad y los diferentes tipos de presentación del mismo.

En el área de estudio se puede encontrar 5 grandes grupos, que son: **pancartas, letreros** –en sus diferentes estilos –, **publicidad en ventanas** –propagandas de productos, información de servicios, menús, cualquier tipo de publicidad impresa, adhesivos–, **pintura** –tanto en paredes exteriores como interiores como en ventanas –, **y otro tipo de publicidad** –vallas, pizarras, panfletos, perchas, tótems, etc. *Ver Anexo No. 57. Plano de tipo de publicidad en el área de estudio.*

El 41.90% de publicidad se presentan en letreros, seguido con un 27.45% de la publicidad en ventanas y la presencia de propagandas en ventanas o cerramientos ocupa el tercer lugar con 27.45%. La presencia de diferentes tipos de publicidad para los negocios es del 1.31%. Se puede llegar a la conclusión que los comerciantes deciden usar un promedio de 2 tipos de publicidad para hacer atractivo el sitio para los potenciales clientes.

El uso de publicidad no solo se limita al tipo o forma del

mismo, también implica la cantidad que es usada para llamar la atención de transeúntes. Hay un total de 2521 en el área de estudio, llevando un promedio que cada local comercial usa entre 6 y 7 elementos de publicidad de diferentes tipos, colores, formas y ubicación de los mismos. *Ver Anexo No. 58: Plano de cantidad de publicidad en el área de estudio.*

Se puede concluir que no es malo el uso de publicidad para atraer consumo, pero la saturación del mismo es uno de los problemas más latentes y presentes en el área de estudio. Tal es el desborde del uso publicitario que está empezando a invadir a la vegetación y distorsionar las fachadas con colores y elementos extraños.

#### 2.5.1.1.2.5 Equipamientos

Son aquellos elementos cuyo objetivo es atraer a los usuarios y residentes a un punto en común y que puedan interactuar libremente y cumplir ciertas actividades dentro de los mismos. Pero dentro del área de estudio se crea una paradoja entre lo propuesto en el PUOS2018, la realidad y las necesidades creadas en el sitio.

Según PUOS2018 apenas un lote fue designado para albergar un equipamiento de carácter recreativo-deportivo, que se el Parque “Gabriela Mistral”, esto represente apenas el 0.27% de lotes y el 1.01% de territorio; que hipotéticamente podría abastecer a un porcentaje de la población residente, la realidad es todo lo contrario, quedando corto este equipamiento y mucho más con la presencia de residentes y visitantes que entran diariamente al sector.

Ahora, en el momento actual existen 27 lotes con característica de equipamientos de diversos tipos, como administración pública, bienestar social, educación, plazas, recreativo-deportivo, salud, seguridad y transporte. Estos elementos han creado una diversidad de horarios y usuarios que permite que no sea un sitio monótono y que interactúen diferentes generaciones con gustos y necesidades. **Ver Anexo No. 59. Planos comparativos de equipamientos entre PUOS2018 y el estado actual en el área de estudio.**

El problema radica en que el 44.44% de estos equipamientos son de carácter sectorial y en su mayoría los usuarios llegan de todo el distrito metropolitano para ser atendidos momentáneamente y quedan deficientes los servicios que residentes y usuarios del horario nocturno necesitan en diferentes circunstancias.

También está el hecho que el 1.34% de equipamientos son la representativa "Plaza Foch" y el Parque "Gabriela Mistral", y estos son los que más soportan la presión de usuarios flotantes como residentes y comerciantes, y a su vez los que suplen el espacio público de estancia de todo el sector con apenas 2.08Ha. convirtiendo estos puntos los más conflictivos e interés generan dentro del área de estudio.

Los equipamientos ya se han implementado y eliminarlos es muy complicado, pero si se pueden proponer la implementación de nuevos y más importante, que sean de soporte y ayuda para el sector exclusivamente para el área de estudio, que tiene necesidades particulares en comparación con el resto de La Mariscal.

Se puede llegar a concluir que el comercio es parte indispensable para dar diferentes horarios y usuarios al sitio, convertirlo en un mono-uso de suelo, es un riesgo muy grande y al momento está generando una fricción muy grande entre residentes y comerciantes e incluso entre los mismos comerciantes que no logran encontrar un mutuo acuerdo de qué tipo de servicios y productos son necesarios o faltan en el sitio. Y al igual que el comercio necesita un control, también los equipamientos deben ser pensados no solo en solo los residentes sino también en la gran población flotante que entra y sale del área diariamente y provoca la demanda de espacios de cierto tipo.

#### **2.5.1.1.3 Edificaciones**

El tema de edificaciones no solo comprende a los objetos construidos dentro de un predio, también implica la forma de ocupación de suelo, la ocupación de los retiros, la altura de las mismas y el porcentaje de consolidación del sector. Con estos elementos se puede llegar a tener una mejor comprensión del sitio y cuanto le falta en edificar para tener un área consolidada y compacta que cumpla con varias funciones internas.

Al igual que con temas anteriores, existe la contradicción entre el PUOS2018 y la realidad del sitio y como ciertas normas se respetan y otras fueron creadas según la necesidad del dueño del predio.

##### **2.5.1.1.3.1 Estado de edificaciones**

El estado de las edificaciones a pesar de que puede ser

un tema subjetivo sin que se haga una evaluación a profundidad e interna, sirve para determinar cuánto trabajo necesitan las edificaciones para tener una nueva imagen y si es necesario o no derrocar todo lo existente para poner algo nuevo en su lugar.

Se realizó este análisis con el objetivo de empezar a marcar lotes tanto vacíos o disponibles o que tiene construcciones que se pueden derrocar sin la necesidad de perder algún bien patrimonial.

La mayoría de las edificaciones están dentro de un estado bueno y regular (78.08%) y apenas un 10.16% están en mal estado, sin embargo, el 1.07% de las construcciones están en deterioro e incluso podrían presentar ser un riesgo en caso de un derrumbe. **Ver Anexo No. 60. Plano de estado de edificaciones en el área de estudio**

Al igual que muchas construcciones se han conservada o han tenido mínimas intervenciones, hay otra que están o fueron restauradas para darles una segunda oportunidad con un nuevo uso, estas construcciones representan el 3.74%, dando una muestra que ser patrimoniales o tener algún tipo de interés no necesariamente son un impedimento para cambiar.

Lamentablemente el 2.14% de edificaciones han sido completamente derrocadas por diversos motivos y en la actualidad son predios vacíos o son utilizados como parqueaderos públicos y junto con el 4.81% de

construcciones que fueron derrocadas y son subutilizadas se consigue un total de 26 predios que podrían un nuevo uso para dar diversidad y vitalidad al área.

#### 2.5.1.1.3.2 Ocupación de suelo

Esto define como las edificaciones van a estar implantadas en el predio, cuál va a ser la relación que tenga el espacio privado con el público y si para el futuro las nuevas edificaciones usen las mismas condiciones o si son necesarias las modificaciones.

Según el PUOS2018, el 30.75% de lotes deberían ser de manera “Aislada”, el 56.42% corresponde a una manera “Continua”, el 12.57% están en “Línea de fábrica” y el 0.27% es un lote especial que puede o no ser edificado según el uso de suelo asignado. Esto da como resultado ciertos zonas de clara lectura y que permite que todo este ordenado y responda directamente con las alturas planteadas y el uso de suelo.

Más, en la realidad se distribuye el 44.65% de forma “Aislada”, 22.46% es “Pareado”, 16.04% es de forma “Continua”, 15.51% está en “Línea e fábrica” y el 1.34% que es el mismo predio especial que es donde está localizado el Parque “Gabriela Mistral”. Estas formas de ocupación de suelo tan dispersas y sueltas se debe a que las edificaciones o tiene la condición de estar inventariadas, tienen espacio para la expansión o son nuevas edificaciones y responden a las nuevas normativas. **Ver Anexo No. 61. Planos comparativos de forma de ocupación de suelo entre PUOS2018 y el estado actual en el área de estudio.**

La forma de ocupación también varía mucho según la clasificación interna de forma de ocupación y en su mayoría entra a la clasificación “X\_PB” o “X\_PA”, dónde a la actividad comercial se les dio la posibilidad de ocupar el retiro frontal para el comercio o una expansión de la actividad principal, pero viene con la condición de que la edificación no sea tapada o la construcción en el retiro sea lo más transparente posible.

Está condición en muy pocos casos se aplican correctamente y en su mayoría solo son construcciones con el objetivo de ser atractivos para el negocio, pero sin ninguna relación con el espacio público o que permita a la edificación original se la pueda observar desde el exterior y no solo las cubiertas.

#### 2.5.1.1.3.3 Ocupación de retiros

Con la idea de que las casas originales del sector sean atractivos comerciales, el municipio permitió que se pueda usar los retiros en ciertos casos –generalmente con edificaciones patrimoniales o con retiros suficientemente amplios– para que le comercio quede lo más cerca al espacio público. Con este concepto nació la idea de “Caja Cristal”, que permitía tener un negocio relacionado con lo público visualmente y que sirva de vitrina para el interior o fachadas de la casa.

El concepto empezó a funcionar en ciertos establecimientos como el Bar–Restaurante “La Boca del Lobo” –que luego pasaría a ser “Cría Cuervos” y ahora como “La casa de Eva” que abandono el concepto totalmente y ahora es poco atractivo– o el “Achiote”, que

permiten ver a la edificación desde el exterior y a los clientes puedan tener una relación con el espacio público disfrutando de los servicios del negocio. De esta manera se evita los lugares turgurizados, oscuros o poco atractivos. **Ver Figura 57 y Figura 58. Utilización adecuada de la “Caja de Cristal” en edificaciones patrimoniales dentro del área de estudio.**



Figura 57. Uso de la “Caja de Cristal” en el local “Achiote”



Figura 58. Uso de la “Caja de Cristal” en local “Casa de Eva”

Pero en la mayoría de los casos no se aceptó la idea y

solo construyeron en los retiros, matando la idea completamente y ahora solo se tiene edificaciones que bloquean a la construcción original completamente e incluso volviendo menos atractivo estar cerca de esos comercios, salvo por la oferta de ciertos productos y actividades. *Ver Figura 59 y Figura 60. Mala interpretación de la “Caja de Cristal” en edificaciones patrimoniales dentro del área de estudio.*



*Figura 59. Mala interpretación de la “Caja de Cristal” en edificación patrimonial.*

Y en otros casos se optó por dejar el retiro libre para la presencia de vegetación, atracción comercial o simplemente no pudieron utilizarlo por ser muy pequeño el espacio como para edificar algo. Las nuevas edificaciones que se adaptan al PUOS2018 deben obligatoriamente dejar libre los retiros para crear una mejor permeabilidad tanto de suelo como visual. *Ver Figura 61 y figura 62. Retiros libres en lotes dentro del área de estudio.*



*Figura 60. Mala interpretación de la “Caja de Cristal” en local “Bongalow3”.*



*Figura 61. Retiro libre en edificación patrimonial dentro del área de estudio “Casa Foch”*

Para poder controlar esta situación, en el PUOS2018 se marcó que 72.19% (270 lotes de 374) de los lotes debían mantener el retiro libre –contando con las edificaciones a línea de fábrica– y apenas el 27.81% (104 lotes de 374) podría ser ocupado el retiro –sea en planta baja o hasta un piso más de planta baja. Pero en la realidad existen

230 lotes (61.50%) que conservan todavía su retiro o están en condición de línea de fábrica y 144 lotes (38.50%) han decidido usar el retiro para otras actividades comerciales –sean complementarias o de la misma índole que la principal. *Ver Anexo No. 62. Planos comparativos de ocupación de retiros entre PUOS2018 y el estado actual en el área de estudio.*



*Figura 62. Retiro libre en nueva edificación dentro del área de estudio. Intendencia General de la Policía Nacional*

Al desglosar el uso de los retiros, se puede comprobar que 193 lotes (51.60%) no tiene la posibilidad de usar el retiro o no ven la necesidad de invadirlo, es decir, que el 83.91% de los lotes con presencia de retiro o a línea de

fábrica responde a este grupo y apenas el 16.08% restante tiene la posibilidad de usar el retiro pero han preferido mantenerlo libre, es decir existen 37 lotes (9.89% del total de predios) con un retiro libre pero con un cerramiento transparente o por lo menos permeable con vegetación.

El caso contrario es que 77 lotes (20.59%) tiene los retiros invadidos sin permiso y 67 lotes (17.61%) usan el retiro con el permiso del municipio para uso comercial. Ahora en comparación el 53.47% de estos lotes usando el retiro son invadidos y el 46.53% lo usa de manera legal.

**Ver Anexo No. 63. Plano de estado de ocupación de retiros en el área de estudio.**

La ocupación de retiros es uno de los problemas que existen en el sitio, ya que no permite la permeabilidad de suelo o interrumpe la interacción visual entre el espacio público y el privado. Además, que en muchos de los casos son cerramientos pocos permeables con ventanas pequeñas o construcciones improvisadas que dañan por completo la imagen de la edificación original.

En cualquier caso, se puede encontrar una solución, tanto para que los comercios puedan usar el retiro y a la vez que no oculten la arquitectura preservada o en caso de un daño ya en las edificaciones hacer una fachada uniforme o similar para mantener un lenguaje claro y atractivo.

#### 2.5.1.1.3.4 Altura de edificaciones

El área de estudio tiene la característica única dentro de La Mariscal de mantener una altura uniforme y que ha

sido respetada, en su mayor parte, inclusive dentro de la Visión Quito 2040 se conservan las alturas en esta área sin importar el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios.

Según el PUOS2018, 226 lotes (60.43%) conservan la altura original entre 2 y 3 pisos de altura –teniendo en cuenta que el 84.96% deberían tener 3 pisos. Con el objetivo de aumentar densidad poblacional se presenta la posibilidad de tener el 20.59% de lotes con la altura de 8 pisos y un 14.71% tienen la altura máxima de 12 pisos. Y al igual que en uso de suelo se puede identificar claramente la zonificación de la ubicación de estas alturas.

La situación actual mantiene 211 lotes (56.42%) con una altura de dos pisos, seguido de 70 lotes (18.72%) con tres pisos. Y a diferencia de la ordenanza, se tiene edificaciones que llegan hasta 18 pisos de altura, solo existen 3 edificaciones de las 77 propuestas con la altura promedio de La Mariscal de 8 pisos. **Ver Anexo No. 64. Planos comparativos de alturas entre PUOS 2018 y el estado actual en el área de estudio.**

Muchas de las alturas propuestas en el PUOS2018, a diferencia del resto de La Mariscal, respetan la altura de las casas inventariadas y prefieren evitar aplastarlas o eliminarles por completo. Adicionalmente, se puede llegar a una altura media entre una zona y otra para nuevas edificaciones. No por existir edificaciones pequeñas o inventariadas equivale que se tenga que mantener una altura baja para una densidad baja de población.

#### 2.5.1.1.3.5 Intensidad de Ocupación de suelo

Este valor se consigue haciendo una comparación entre lo edificado y lo que propone la normativa en el PUOS2018 tanto en planta baja como en el total de lo edificado.

Según cálculos estimado, la media de ocupación de suelo en planta baja dentro del área de estudio es del 62% –dejando un margen entre 50% y 70% de ocupación de suelo permitiendo edificar un total de 104919.81 m<sup>2</sup>– y en relación con el total edificable existe la media de 311% –con un margen de 300% y 350% con lo edificable dentro de un terreno y permitiendo edificar un total de 631628.95m<sup>2</sup>.

Con los datos recabados se puede clasificar fácilmente las 5 etapas de intensidad de ocupación de suelo que son: **Formación (0.00% - 25.00%), Conformación (25.01% - 50.00%), Complementación (50.01% - 75.00%), Consolidación (75.01% - 100.00%) y Sobre Ocupación (>100.01%)**. Para sacar estos porcentajes se debe a la relación entre lo edificado y edificable tanto en planta baja como en el total edificable.

En planta baja se presenta el caso de **Sobre Ocupación** en un 78.88% con un total edificado de 116510.18 m<sup>2</sup> y el más bajo en estado de **Formación** con un 1.87% y un total edificado de 136.00 m<sup>2</sup>. En planta baja existe un total edificado de 136018.00 m<sup>2</sup>, con un exceso de 31098.187 m<sup>2</sup> construidos y que podrían ser eliminados o modificados para liberar el espacio en planta baja y permitir una mejor permeabilidad. **Ver Anexo No. 65. Plano**

**de intensidad de ocupación en planta baja en el área de estudio.**

A diferencia del caso en planta baja, el total de intensidad de ocupación de suelo, la mayor parte (27.27%) están en un estado de **Complementación** con un total edificado de 92826.00 m<sup>2</sup> y el rango más bajo (15.51%) sigue estando en estado de **Formación** edificando un total de 24355.00 m<sup>2</sup>. En comparación se puede todavía edificar 183357.95 m<sup>2</sup> y este valor se puede distribuir en los diferentes lotes disponibles o que se pueden modificar para nuevos usos o construcciones. **Ver Anexo 66. Plano de intensidad de ocupación en total en el área de estudio.**

En un escenario ideal, se cumpliría con los parámetros de la normativa, pero con las modificaciones y la posibilidad de uso de los retiros permite que el uso de suelo en planta baja se sature y haya una diferencia bastante grande en lo edificable. Y debido a varios motivos, sobretodo la presencia de edificaciones inventariadas, es más sencillo edificar en planta baja que encontrar espacios disponibles para poder edificar en altura, dejando una diferencia de casi 200000 m<sup>2</sup> que podría ser usado para atraer una población mayor y también controlar la expansión urbana dentro de un espacio compacto.

#### **2.5.1.1.4 Patrimonio**

El patrimonio dentro del área de estudio se ha vuelto un tema complicado y que ha entrado en la polémica si debe o no existir dentro de La Mariscal o si es posible eliminarlo por completo. E incluso mucha de la inversión y emprendimientos económicos han puesto en claro su poco interés de tener que invertir en una infraestructura antigua o

que no se adapta fácilmente a sus necesidades.

Por otra parte, existe el riesgo de convertir al punto más conocido social como de entretenimiento de Quito en la segunda parte del conjunto que es el Centro Histórico. Un espacio que solo funciona por el turismo, la residencia es limitada y no existe ningún otro tipo de atractivo al sitio que poco a poco se va muriendo y es difícil recuperarlo.

Por tal motivo, se puede observar dos componentes esenciales para analizar esta situación dentro del área de estudio que son, primero observar y comparar el inventario existente y si necesita modificaciones o consérvalo y la segunda, observar a las edificaciones como un conjunto, y ver si tiene un mismo lenguaje o son compatibles visualmente por ciertos elementos.

#### **2.5.1.1.4.1 Inventario de Patrimonio**

Este inventario que fue propuesto por el Municipio de Quito como por el extinto FONSAL, tomo en cuenta las casas originales o elementos únicos del área y se los decidió preservar y volver intocables –aunque en muchos casos, se ha protegido la construcción, pero no el predio total– y esto ha creado la discusión de si es necesario o no el patrimonio en el área de estudio.

El área de estudio absorbe el 44.71% de todo el patrimonio edificado en La Mariscal y comprende de 114 predios inventariados. Y estos predios han generado inconveniencias tanto a propietarios como a futuros compradores debido a su mantenimiento, restauración o adaptación comercial. Tener un negocio dentro de uno de

estos predios no es tarea sencilla y mucho menos barata y también dependerá de cuan cerca o lejos este del centro que es la Plaza Foch.

Con el patrimonio arquitectónico registrado se ha encontrado incongruencias o el estado de las edificaciones es malo que la posibilidad de restaurar la estructura es más costosa que implementar una nueva edificación en el mismo sitio. El caso es que, de los 114 predios en inventario, la mayoría (95.61%) se encuentra tanto en un estado bueno como regular y se puede mantenerlos e incluso con un poco de inversión e iniciativa mantenerlo y hacerlo comercial sin la necesidad de destrozarse todo el inmueble. Y apenas el 4.39% de este inventario está en mal estado o desaparecido.

Ahora, la polémica no radica en mantener o no lo inventariado, sino en el hecho que muchas edificaciones que fueron excluidas de esta clasificación y que podrían ser incluidas fácilmente debido a sus características morfológicas como la ubicación. De los lotes restantes, apenas el 26.24% de estos podrían entrar en un nuevo registro patrimonial y se expandiría de 109 predios en inventario a 163 predios conservados; y esta sencilla acción puede causar más polémica que si se elimina o no lo existente. **Ver Anexo No. 67. Plano de registro de patrimonio en el área de estudio.**

A pesar de esto, a la imagen pública se cree que hay demasiado patrimonio en el área de estudio a pesar de solo comprender el 29.14% del territorio e incluso aumentando las posibles inclusiones, solo llega a tener el

43.58%, teniendo libre el 56.42% del mismo para poder crear modificaciones. Y este sentimiento en contra del patrimonio es más presente frente a los desarrolladores inmobiliarios que desearían poder construir internamente torres de 8, 12 o 16 pisos y con ellos conllevaría a aplastar visualmente las edificaciones bajas asentadas en el sitio e incluso ir en contra de las ordenanzas que aplica tanto al DMQ como exclusivamente a La Mariscal.

#### 2.5.1.1.4.2 Conjuntos Urbanos de Patrimonio

A diferencia del inventario registrado, estas edificaciones pueden o no estar dentro del mismo. Esto quiere decir que tanto construcciones con patrimonio como construcciones sin él pueden tranquilamente compartir ciertos elementos que visual o estéticamente hablando comparten características y se los puede leer como un solo grupo de edificaciones –a pesar de tener distintos materiales, colores o tiempos de construcción.

De las 1057 edificaciones encontradas en el área de estudio –incluyendo construcciones temporales o dentro de los retiros–, 173 de estas (16.37%) se encuentran dentro de algún conjunto urbano, dejando libre 884 (83.63%) libres y sin ningún tipo de características que las integre con las que están a su alrededor. Esto es una clara demostración de lo antes mencionado, hay más edificaciones en conjuntos urbanos que dentro del registro de patrimonio edificado.

Se pudo identificar un total de 9 distintos conjuntos

urbano-arquitectónicos dispersos por toda el área de estudio. Algunos compartiendo características similares pero dispersos en el área de estudio y otros con características únicas y que los hacen más reconocibles incluso a nivel de ciudad. **Ver Anexo No. 68. Plano de conjuntos urbanos en el área de estudio.**

El patrimonio dentro del área de estudio causa polémica entre quienes lo quieren conservar y quienes prefieren eliminarlo y así volver al sitio más comercial y atractivo. Si se toma en consideración ambas visiones, se puede llegar a la conclusión de que es necesario encontrar un punto medio y no dar razón a un solo bando.

Actualmente existen muchas posibilidades para usar el patrimonio edificado y no solo conservando la infraestructura tal cual está en la actualidad. Es por este motivo que se tomó en cuenta la presencia de los conjuntos urbanos, que en caso que se quiera edificar algo dentro de estos, deba conservar ciertas características, y no solo la altura, para que tenga una lectura dentro de estos a pesar de ser una nueva edificación con diferentes usos.

#### 2.5.1.1.5 Espacio público

El espacio público hoy en día es tan importante como el área verde dentro de una ciudad. Según la ONU y la OMS define que debería existir por lo menos entre 12 m<sup>2</sup> o 15 m<sup>2</sup> por cada habitante; e incluso se ha tomado en cuenta la forma en la que las ciudades se han desarrollado para el desplazamiento de personas y como esto influye a la

creación del espacio público.

Los parámetros de una ciudad bien planificada que piensa en las personas y el espacio público, se maneja mediante dos parámetros sencillos, que son **la cantidad de intersecciones y la relación entre espacio público y privado**. Estos datos permiten saber que si el desplazamiento tanto peatonal como el uso vehicular mantiene una relación saludable y no uno pierde territorio frente al otro.

Es por este motivo que dentro del área de estudio se hizo una comparación entre ciudades bien planificadas y ciudades con grandes defectos. En el primer caso se tomó a ciudades compactas, medievales y que en general tienen varias intersecciones y la contraparte a estas ciudades vienen a ser las ciudades que se planificaron desordenadamente o siguieron las normas del modernismo y el vehículo paso a ser el protagonista –el caso más famoso seguirá siendo Brasilia.

Dentro del caso del área de estudio, resulta ser que es un espacio bien planificado, con múltiples intersecciones –50 intersecciones– y una densidad de las mismas de 203 intersecciones por kilómetro cuadrado.<sup>37</sup> Esto quiere decir que el desplazamiento peatonal como vehicular pueden coexistir en el mismo espacio.

Ahora, el problema radica en el según ítem de calificación, la cantidad de espacio público versus espacio privado. En un área de estudio de 26.10 hectáreas, el 68.46% (17.87 ha)

corresponde a todo lo interno de las manzanas, el 31.54% (8.23 ha) son calles –tanto carriles vehiculares como aceras– y apenas el 1.40% (0.36 ha) corresponde a espacio público –Parque “Gabriela Mistral” y Plaza Foch. **Ver Anexo No. 69. Plano de espacio público en La Mariscal y Anexo No. 70. Plano de espacio público en el área de estudio.**

Y aquí es donde entra el problema, ya que según la población existente (932 habitantes), si se toma calles, aceras y el espacio público tendrían 92.22 m<sup>2</sup> de espacio público, pero para una población saludable, no se toma en cuenta el espacio público de transición (aceras) ni la calzada vehicular, dejando con apenas 3.92 m<sup>2</sup> por cada residente.

Y si se tomara este valor, las aceras tienen 3.29 ha más el del espacio público de estancia que son 0.36 ha, los residentes tienen un aproximado de 39.16 m<sup>2</sup> de espacio público, pero con la población flotante más el comercio autónomo en las calles, este espacio se reduce significativamente. **Ver Anexo 43. Ancho de aceras del área de estudio y Anexo No. 51. Circulación peatonal en el área de estudio.**

El espacio público es uno de los elementos más importantes para una buena planificación urbana y la calidad de vida de residentes como visitantes, ya que no se puede atraer a esta área solo con el comercio o diversión nocturna, se necesita volver atractivo al área pública tanto para los residentes del sector como para La Mariscal en general y no convertirlo en un espacio que solo es para vehículos y negocios.

#### 2.5.1.1.6 Legibilidad

La legibilidad del área de estudio es clara, navegable y tiene

la característica de tener varios hitos que son reconocibles tanto a nivel local como a nivel de la ciudad, y su conexión tanto vehicular como peatonal es una de las mejores de la ciudad.

Si se desagrega cada uno de los temas que Lynch propone, se tiene los elementos claro de **camino, bordes, distritos, nodos, hitos** y como los mismos son importantes para la legibilidad de esta área sea sencillas. **Ver Anexo No. 29. Plano de legibilidad de La Mariscal y Anexo No. 30. Plano de legibilidad del área de estudio**

- Todos los caminos son claros, rectos y tiene una entrada y una salida, sin la presencia de caminos sin salida y existe una buena conexión entre los mismos. La principal característica que los diferencia es su material en piso y el ancho.
- Los bordes que rodean al área de estudio son duales, porque no solo limitan al área de estudio también permite la conexión interna de La Mariscal con este centro tan importante y el resto de la ciudad.
- Existen tres distritos diferentes, uno separada por una avenida principal –sector 2–, y los sectores 5 y 6 son dividido por la calle Mariscal Foch; por tal distintiva se puede denotar como cada uno de los sectores tienen cierta vocación e importancia dentro del área de estudio.
- Dentro del área de estudio hay 5 nodos importantes: Avenida Colón y Avenida Amazonas, Avenida Colón y Avenida 6 de Diciembre, Avenida 6 de Diciembre y Avenida Ignacio de Veintimilla, Avenida Amazonas y

Avenida Ignacio de Veintimilla y por último el más icónico entre Mariscal Foch y Reina Victoria que da el origen de La Plaza del Quinde o Plaza Foch.

- Los hitos son algo importante para este sitio de la ciudad, porque muchos son netamente locales o sectoriales, pero están rodeados de hitos de relevancia metropolitana, por tal motivo la ubicación del área de estudio es fácil y difícil de confundir con el resto de la ciudad.

Llegar a la conclusión que la legibilidad es excelente no es complicado, ya que muchos de estos elementos fueron marcados por tanto locales como visitantes y estudiantes del taller ARO960 2018-2, demostrando que el imaginario colectivo tiene claro las características básicas y su morfología urbana es más que adecuada para esta área.

#### 2.5.1.1.7 LUAEs

Las LUAEs han sido mencionadas en diferentes ocasiones, tanto en normativas como en uso de suelo, ocupación de suelo e incluso de manera indirecta entra en el patrimonio y esto se debe a un cambio de normativa y de permisos de funcionamiento. Es un cambio que se dio a finales del 2017 y que continúa hasta la fecha.

Estas licencias son el elemento de control que tiene el municipio para poder saber cuál es la vocación comercial de un barrio o si existe algún tipo de servicio está saturando a un sector o zona de la ciudad. Y por estos mismos elementos se dio la posibilidad de limitar el área de estudio y también permite entender en otro nivel cuál es la realidad

del sector y cómo fue su evolución.

Se logró contabilizar que el 50.27% de lotes (188 de 374) tienen una LUAE como mínimo y el 49.73% restante o no tienen una, pero ejercen una actividad económica, está en proceso de conseguir una o es netamente residencial. Los servicios que ofrecen los equipamientos de igual manera deben tener una licencia de funcionamiento. **Ver Anexo No. 71. Plano de lotes con y sin LUAE en el área de estudio.**

Si bien existen 188 lotes con una LUAE como mínimo, esto no es directamente relacionado con las existentes dentro del área de estudio. De hecho, solo dentro del área de La Mariscal existen 905 licencias dispersas por toda el área y dentro del área de estudio se localizan 243, es decir, el 26.85% se distribuyen en los 188 marcados, dejando un promedio de 2 licencias por lote.

Pero no siempre es ese caso, ya que en muchos casos un lote puede tener hasta 5 licencias registradas y otros pueden tener hasta 10 locales comerciales, pero solo una licencia.

Las licencias de funcionamiento se dividen en varias categorías y actividades comerciales, es por ellos que se encontraron 11 categorías distintas, y cada una de ellas pueden tener más elementos internamente. **Ver Anexo No. 72. Planos de lotes con LUAEs y sus actividades en el área de estudio.**

Las actividades se dividen de la siguiente manera en: *Actividad administrativa (12), Actividad comercial (16), Actividad estética (6), Actividad creativa (9), Actividad de alimentos y bebidas (134), Actividades de diversión*

*nocturna (4), Actividad de salud (6), Actividades con relación a tecnología y telecomunicación (4), Actividad Educativa (4), actividades turísticas (47) y otro tipo de actividades (1).*

Se puede observar, que fácilmente más de la mitad de las licencias (55.14%) equivalen al servicio de expendio de bebidas y alimentos, seguida por todas aquellas actividades relacionadas el turismo (19.34%) y son completadas tanto por las actividades comerciales (6.58%) y administrativas (6.58%), convirtiendo al sector en un área donde el comercio domina y el turismo está relacionado estrechamente a él de manera muy directa.

Estas licencias no solo tienen una actividad comercial dominante también tienen una específica y una descripción clara de los servicios y productos que pueden ofrecer. Por tal motivo se hizo un desglosamiento de cada actividad encontrada en el área de estudio. **Ver Anexo No. 73, 74, 75, 76 y 77. Plano de Actividades de LUAEs desglosadas en el área de estudio**

#### **2.5.1.1.7.1 Desglosamiento de actividades**

**2.5.1.1.7.1.1 Actividad 1. Actividades nocturnas:** Con el 1.65% de representación, existe un total de 4 licencias y se distribuyen en los siguientes tipos de comercios: *Night club (2), Cabaret (1) y Centro de tolerancia (1)*

**2.5.1.1.7.1.2 Actividad 2. Actividad de alimentos y bebidas:** Siendo la actividad más dominante con el 55.14% del total, existen dos categorías: **(85) Distribución de alimentos y bebidas con alcohol (63.43%) y (49) Distribución de alimentos y bebidas**

**sin alcohol (36.57%).** Esta actividad es la más concentrada en el área de estudio y de hecho abarca el 90% de las LUAEs de este tipo de toda La Mariscal. Es por esto que el sector se le denominó como “La Zona Rosa de Quito” o simplemente “La Zona” y es la causante de muchos de los problemas que el sector enfrenta hoy en día.

**2.5.1.1.7.1.3 Actividad 3. Actividades comerciales:** Esta categoría fue creada para poder diferenciar el tipo comercial y no ser mezclado con la distribución de alimentos y bebidas de consumo moderado, es por ello, que apenas toma el 6.58% y se encuentran comercios como: *Bazar (4), almacén deportivo (1), Ferretería (1), Imprenta (2), Manufactura (1) y Venta de vestimenta (1).*

**2.5.1.1.7.1.4 Actividad 4. Actividad administrativa:** Al igual que la actividad comercial juega un rol menor pero indispensable para el sector y representa el 4.94% de licencias. Sus actividades son: *Administración (9), Bancos y cooperativas de ahorro (1), Bienes inmuebles (1) y seguridad (1).*

**2.5.1.1.7.1.5 Actividad 5. Actividad turística:** El área de estudio no solo es conocido por la diversión nocturna, sino también por tener una fuerte oferta relacionada con el turismo sobretodo en hospedaje –posadas, hoteles, hostales, residencias, B&B–, por tal motivo, es la segunda fuerza dentro del sector con 19.34% de LUAEs. Sus actividades son: *Agencias de viaje (14) y hospedaje (33).*

**2.5.1.1.7.1.6 Actividad 6. Actividad creativa:** Al igual que el turismo, este sector ha sido fuente de inspiración de diferentes artistas y también un punto para la expresión artística en diferentes escales. Es por ello, a pesar de tener apenas un 3.70% de licencias, es un sitio donde se puede conseguir productos únicos e interesantes que fuera de La Mariscal no se encontrarán. Sus actividades principales son Venta o confección de *artesanías (2)* y *Centros creativos –talles o galerías– (7)*.

**2.5.1.1.7.1.7 Actividad 7. Actividad estética (2.47%):** Gracias a la migración tanto interna como extranjera, un negocio lucrativo son los denominados salones de belleza que hoy en día ofrecen diferentes servicios y más se están concentrando a una actividad profesional más que laboral. Por tal motivo su único elemento relacionado con aquellos centros que ofrezcan el servicio de *Cosmetología y estética (6)* y es una manera de asegurar tanto la salud del cliente como del establecimiento.

**2.5.1.1.7.1.8 Actividad 7. Otro tipo de actividad (1.23%):** Este es solo un comodín, ya que hay muchos comercios o servicios similares, pero no entran en la descripción general de una categoría comercial o especialidad. Es por ello que se encuentran *Comercios con relación a las actividades deportivas (2)* u *Otras actividades (1)* que hasta el momento el municipio no sabe cómo describirlas.

**2.5.1.1.7.1.9 Actividad 8. Actividad de salud:** Ocupando apenas un 2.47% es uno de los servicios más importantes para poder mantener la salud de la población. Se puede incluir *Farmacia (1)* y *Centros de*

*atención de salud (5)*.

**2.5.1.1.7.1.10 Actividad 9. Actividad educativa:** En el área de estudio apenas hay 4 entidades educativas en diferentes niveles y especialidad y esto es apenas el 1.65% de LUAEs y a pesar de tener una fracción del Colegio “Manuela Cañizares” este no es tomado en cuenta, pero si hay un CDI o diversas escuelas de idiomas.

**2.5.1.1.7.1.11 Actividad 10. Actividad con relación a tecnología y telecomunicación:** Con la misma cantidad de las actividades educativas, solo hay 4 de estos servicios y en su mayoría se encarga de reparar o dar asistencia técnica a aparatos electrónicos o telefonía.

#### **2.5.1.1.7.2 Conclusiones de LUAEs**

Las LUAEs han sido un elemento importante tanto para limitar el área de estudio sino también para poder comprender la situación real y como estas licencias han permitido muchas de las cosas que ahora existen –lotes vacíos, edificaciones deterioradas, construcciones improvisadas tanto en planta baja como en altura.

Es por ello, que a pesar que se ha mencionado que existen 243 licencias de actividades económicas, no solo es un indicador que el sector se está convirtiendo en un área comercial y de diversión, también estos permisos han elevado el rápido cambio de uso de suelo, la presencia de publicidad, la proliferación de comercios “auxiliares” o complementarios y el comercio autónomo.

En un mapa de calor, se puede observar que tanto la publicidad, como uso de suelo o las mismas licencias arrojan una misma lectura, un núcleo rojo en pleno centro del área de estudio que se está expandiendo hacia el norte con poca intensidad, pero hacia el sur y oeste se está expandiendo de una manera violenta. **Ver Anexo No. 78. Plano de mancha de calor producido por la acumulación de LUAES en el área de estudio.**

Ahora, si bien estas licencias no son un problema, al contrario, permiten controlar de mejor manera a los comercios antiguos y nuevos, son las actividades que ejercen y los vacíos legales que se presentan. El expendio de bebidas alcohólicas no se puede prohibir, pero si se puede evitar saturarlos o hacer el único servicio que el sitio, y son estas licencias con esta actividad económica en específico que tienen una mayor demanda e interés por propietarios, residentes, comerciantes que han creado un régimen estricto y conflictivo.

Las LUAEs no son el problema, son los usos que generan aquellos comerciantes que se amparan bajo una y justifican sus acciones y más bien la ausencia de las mismas en los demás comercios es un claro indicativo de la informalidad, la poca información o interés que se tiene para brindar un espacio y servicio de calidad, seguridad y legalidad.

## **2.6 Diagnóstico y Conclusiones**

### **2.6.1 Desde la Investigación Teórica**

Dentro de las diferentes teorías se puede entender que el área de estudio es una pequeña centralidad que en sus mejores tiempos era poli funcional, actualmente se está

volviéndose mono funcional y con ellos de la idea de una centralidad propuesta por el municipio queda como una centralidad temática y con ello es una inversión poco atractiva para la residencia.

Topando el tema de una ciudad, es mejor tener una ciudad diversa y activa en diferentes horarios, y a su vez que cumpla con los parámetros de una ciudad cuantitativa, porque de esta manera se puede entender cuáles son los problemas, las causas y las soluciones más óptimas para el sitio sin la necesidad de copiar modelos extranjeros.

En el tema de centralidad, es preferible ir en contra de la propuesta del Municipio de crear una centralidad de diversión y solo para jóvenes. Una verdadera centralidad se presenta y funciona siempre y cuando se tenga diversas actividades, distintos actores y sobretodo que no haya una segregación a un sector de la población.

La Mariscal como tal, fue un buen ejemplo de centralidad al salir del Centro Histórico, porque no funcionaba el gobierno directamente, pero varias entidades que eran de soporte del mismo se instalaron allí, servicios de educación, salud, transporte y entretenimiento coexistían en sus zonas y la residencia era indispensable para mantener un sector vivo y dinámico. Y dentro del área de estudio se podía encontrar diferentes nacionalidades, actividades, oferta de bienes y servicios y lo más importante, no había esa sensación de peligro latente o auto-segregación de ciertos grupos.

Tanto el área de estudio como La Mariscal en sí, tiene muchos elementos para ser una centralidad como tal, pero

es importante seguir trayendo proyectos que reactiven esa diversidad tanto social-cultural como económica.

En cuestiones de relación entre el espacio público y el espacio privado está en una etapa que más bien uno niega al otro constantemente y esto se debe a varios factores, entre ellos está la predominancia del vehículo particular, la relación calzada-acera es muy baja, la presencia de comercio autónomo y ambulante en las cercanías de los puntos de interés.

Se ha relegado al espacio público como una oportunidad política y olvidado por completo la dimensión social –la vida pública se vive dentro de los locales comerciales o residencias–, la dimensión económica ha tomado fuerza y espantan a muchos transeúntes peatonales y entorpecen la movilidad vehicular; y la dimensión cultural se intenta rescatar pero al no tener el suficiente espacio para la apropiación, queda como un evento paulatino y sirve de experimento social y si se puede replicar en otros puntos de la ciudad.

Y no solo se ha perdido la relación entre lo público y privado; un claro ejemplo de este fenómeno es la situación actual de las edificaciones patrimoniales –tanto inventariadas como de interés– porque se les ha visto como una oportunidad comercial de eliminar todas las características morfológicas y justificar la eliminación del inventario.

La poca visión o ingenio del uso de estas edificaciones ha llegado el caso de dañar la estructura por completo o incluso con la ayuda profesional se han dado modos de destrozar

un concepto interesante de crear “vitriñas” para exhibir el comercio como la edificación original y sus elementos.

El uso del patrimonio a nivel global está tomando fuerza de nuevo con el interés de rescatar lo rescatable y adaptarlas a la era moderna, en otras palabras, no porque sea antiguo y patrimonial debe ser aburrido y sin ningún tipo de modernidad en su restauración o adaptación.

Todos estos acontecimientos de una mala interpretación de que es una centralidad y qué papel juega la ciudad en estos pequeños puntos o núcleos; el abandono del espacio público y desinterés por las edificaciones patrimoniales lleva a dos caminos continuos y simultáneos. El primero es **el deterioro u obsolescencia urbana** que no es nada más que el abandono de la ciudad hacia los nuevos lugares de interés y plusvalía alta. Sin esta obsolescencia no se podría llegar a la idea de una **rehabilitación urbana**.

El área de estudio es un organismo vivo que ha estado en una constante batalla en no llegar a ser obsoleta –a pesar de ya haber pasado su época de gloria como residencia y luego con la presencia de buenos establecimientos comerciales– incluso ahora está peleando con no caer en las garras del abandono total tanto de parte del municipio como de sus residentes y visitantes y el deterioro en muchos puntos se está empezando a notar lentamente.

Pero al igual que se ha mantenido firme en contra de la obsolescencia y deterioro urbano, también ha sido sometida no a un solo intento de rehabilitación urbana sino han sido tres etapas, y eso que no se menciona las diversas teorías

y proyectos de acupuntura que se han propuesto en pleno centro del área de estudio.

Esto es un indicativo que el área de estudio tiene problemas, pero se necesita ser muy fino para poder dar una solución que no solo complazca a los comercios –que ha sido el objetivo de los últimos dos planes– sino también a los residentes y los miles de visitantes que entran semanalmente a este punto tan importante de la ciudad.

Ahora, tanto el deterioro como la rehabilitación urbana tienen un efecto colateral, que muchos lo ven como un mal, otros lo ven como una oportunidad de negocio, pero la realidad es un mal necesario siempre y cuando esté controlado. Este efecto es la denominada **gentrificación**.

La gentrificación, tanto en Latinoamérica como en Quito, no se siente mucho en el área urbana, pero sí en las periferias y los entornos. Y dentro del área de estudio se ha presentado, como una gentrificación híbrida –que mezcla la gentrificación común y el denominado **Placemaking**– y este fenómeno se ha presentado en diferentes etapas que justo coinciden con las intervenciones de rehabilitación urbana.

Después que los residentes se desplazaran a los valles o más al norte, empezó a darse un deterioro urbano y el sitio era “creado” por quienes quedaron atrás. Entra la primera rehabilitación urbana y aparece la gentrificación con todo su poder, es decir, en un local donde antes se podía conseguir una botella de cerveza por \$1.00, ahora en el mismo pero diferente dueño, un vaso de cerveza puede costar \$2.50, con esto los que quedaron atrás son desplazados porque no

se pueden permitir estos costos.

Con un estatus quo nivelado, aparece la obsolescencia urbana y llega la segunda intervención urbana, y aparece el Placemaking para reducir el impacto de los cambios y que la comunidad colabore para hacer del sitio algo agradable, pero se sale de control y empieza de nuevo el proceso de deterioro urbano que da camino libre a su tercera etapa de rehabilitación urbana.

En esta última etapa, tanto la gentrificación como el Placemaking podrían haber unido fuerzas, pero todo se descontrola y actualmente existe un régimen de especulación, negocios laterales y la pelea presente entre residentes y el mercado laboral y comercial.

Para encontrar un punto medio a estos problemas y lograr potenciales soluciones que agraden a la mayoría, es necesario traslapar la teoría con la historia y la realidad del entorno y seguir ciertos parámetros que urbanistas y la PDUN han dejado para la concepción de ciudades modernas que no nieguen su pasado, pero puedan avanzar junto con los movimientos globales.

## 2.6.2 Desde el Espacio-Objeto de Estudio

El área de estudio al ser demasiado extensa y a su vez compleja, se decidió hacer un resumen de cada temática explicando cada una con sus pros y contras, y como estos pueden mejorar o ser potenciados.

### 2.6.2.1 Conclusiones de medio físico y demografía

**2.6.2.1.1 Medio físico.** *Medio físico favorable para la rehabilitación urbana.* El 90% de las condiciones del medio físico son favorables, y genera buenas oportunidades para mejorar la calidad de vida de sus habitantes como visitantes en cuestiones naturales.

- **Causas:** La existencia de una topografía similar a la de un valle, un buen clima la mayor parte del año, escasos riesgos naturales, y la ubicación estratégica dentro del conjunto urbano de la ciudad de Quito.

- **Efectos:** Hay una facilidad para la movilidad peatonal y alternativa, la posición y composición de las edificaciones contribuyen tanto para generar como combatir la isla de calor urbana, es un espacio relativamente seguro en caso de riesgos naturales y es un área de fácil reconocimiento para todos y su influencia se siente dentro del DMQ.

**2.6.2.1.2 Densidad poblacional.** *Fuerte tendencia a la disminución de la densidad poblacional residente en el total del área de estudio.* La disminución se siente desde el año de 1990 con 89 hab/Ha y paso al 2010 a tener solo 46 hab/Ha, y para el 2030 se proyecta a 24 hab/Ha de continuar la tendencia; y esto solo contribuye al desarrollo de una ciudad dispersa y con ello al deterioro tanto del medio ambiente como del espacio urbano.

- **Causas:** La falta de planificación y la poca estimulación para el desarrollo de proyectos residenciales por parte del municipio ha llevado que el crecimiento y dominio del uso de suelo comercial, servicios y equipamiento–

contribuyendo que estos son zonales o metropolitanos-, y estos generen espacios públicos de mala calidad y poco atractivos y abandonados, haciendo que la población residencial disminuya significativamente

- **Efectos:** La población flotante domina el espacio en diversos horarios, hay una pérdida de vitalidad urbana en otros horarios –generalmente en horas no comerciales–, y el deterioro de la imagen urbana solo lleva la disminución significativa de la población residente del sitio.

**2.6.2.1.3 Densidad poblacional por manzana.** *Fuerte tendencia a la disminución de la densidad poblacional en la totalidad del área de estudio.* En el año 1990, las manzanas tenían un promedio de 102 hab/Ha, para el 2010 solo hay 1/3 de esa densidad (31 hab/Ha) y esto solo lleva a tener un crecimiento disperso y extensiva de la ciudad.

- **Causas:** La ausencia de planes y proyectos urbanos residenciales han reducido el espacio para que ingresen más residentes permanentes, sin embargo, esto también se debe a que los usos comerciales dominan los lotes privados y son más rentables, esto conlleva a tener espacio público de mala calidad, abandonados y deteriorados, y solo se enfoca en mantener en funcionamiento los equipamientos y sus alrededores.
- **Efectos:** La disminución de población por manzana se ha reducido radicalmente, perdiendo la vitalidad de la vida urbana y con un espacio urbano mono-funcional solo

lleva al deterioro urbano y abandono de la ciudad.

**2.6.2.1.4 Composición etaria de la población.** *Clara tendencia a la disminución de la población infanto-juvenil.*

La población entre 0 años y 24 años durante la década de 1990 representaban el 42% de la población, y al año 2018 se proyecta ser apenas el 22% -reduciendo su grupo a la mitad–, y esto solo es una muestra que no hay una diversidad etaria y es un espacio enfocado más en grupos entre los 24 años y 40 años principalmente.

- **Causas:** La falta de parques infantiles, juegos recreativos, áreas contemplativas o actividades compatibles para este grupo de edades se convierte en un espacio poco atractivo para la vida familiar, y es un área que solo se observa como para la diversión y para la residencia permanente si se es menor a los 24 años.
- **Efectos:** Las familias que empiezan pueden permanecer por un tiempo hasta que hay niños pequeños y ahí hay un abandono de las familias, y los jóvenes prefieren vivir en otras áreas de La Mariscal y no dentro del área de estudio por conflicto de interés o costos de residencia.

**2.6.2.1.5 Composición de género de la población.**

*Predominio de la población femenina residente.* A diferencia de la creencia popular, las mujeres, por cuestiones sociales y psicológicas, prefieren este espacio por ser un constante movimiento económico, social, las oportunidades de trabajo están presentes y la cercanía al transporte público facilita su movilidad tanto dentro como fuera del área de La Mariscal.

- **Causas:** La oferta de trabajos o los espacios para la presentación de emprendimientos son el gancho para la población femenina. Adicionalmente, al estar cerca de los comercios de diversión nocturna reducen la vulnerabilidad que se genera por el desplazamiento a áreas lejanas en caso de asistir a estos sitios y los equipamientos de diversos servicios y de emergencia conlleva a tener una sensación de seguridad
- **Efectos:** La presencia de población femenina cambia la percepción urbana y se busca que haya una mejor salubridad y cuidado del espacio público, y adicionalmente al tener una mejor imagen urbana, los trabajos dejan de ser temporales y son más seguros tanto para empleados como para los visitantes del sitio.

## 2.6.2.2 Conclusiones de trazado y movilidad

**2.6.2.2.1 Calidad del trazado.** *La mayor parte del trazado es de buena calidad.* En promedio el 90% del trazado responde a una buena planificación y esto favorece al desarrollo de las actividades urbanas diarias o especiales.

- **Causas:** El trazado no solo responde a una buena planificación, sino también es la respuesta a la existencia e manzanas regulares, que varían entre 5000m<sup>2</sup> y 10000m<sup>2</sup> y los lotes responden al tipo de calle con las que colidan. Incluso una muestra de esto, es la existencia de 50 intersecciones y un promedio de 203 intersecciones por km<sup>2</sup>.

- **Efectos:** La movilidad y el desplazamiento tanto de personas como de bienes se realiza de manera sencilla y es fácil entender las entradas y salidas del área de estudio.

**2.6.2.2.2 Sistema vial.** *Regular organización del sistema vial.* En promedio el 20% del sistema vial presenta problemas con relación a su organización actual, y en comparación a otros sitios de la ciudad, el mayor problema es el diseño de vías versus la carga vehicular que reciben diariamente.

- **Causas:** Un buen número de calles son locales, lo cual limita el ingreso de ciertos vehículos, sin embargo, son usadas para poder cruzar el área. La ventaja de la ubicación del área de estudio, es que las avenidas que la rodean hace de límites para controlar la expansión a su vez con buenas suturas para poder conectar al área con el resto de La Mariscal como para el acceso de diferentes sistemas de transporte público. a pesar de esto, uno de los mayores problemas es la discontinuidad de ciertas calles a una avenida o calle colectoras y también el cambio de dirección de ciertas calles impiden una lectura clara.
- **Efectos:** Permite tener una buena conexión tanto dentro como fuera del área de estudio, pero dada su configuración, la carga vehicular la carga vehicular se concentra en dos vías locales, las calles colectoras con poco utilizadas y las arteriales son solo usadas para evitar ingresar al interior como para cruzar La Mariscal, e incluso el transporte público se ha tenido que adaptar a las calles locales para poder circular por esta área.

**2.6.2.2.3 Permeabilidad.** *Alta permeabilidad del trazado.*

En promedio el 95% del trazado es permeable porque se conectan con vías colectoras o arteriales, por tal motivo, la permeabilidad está presente en toda el área de estudio, se puede entrar y salir sin mayores complicaciones, no hay calles sin salida y las distancias son caminables y no hay la presencia de barreras que impidan la circulación libre.

- **Causas:** Esta permeabilidad se debe al tamaño de manzanas y a su forma regular que no superan a los 10000m<sup>2</sup>, cada lado de las mismas son distancias caminables y en caso de haber la posibilidad de abrir nuevas calles para su continuidad no habría problema porque se conserva la conexión entre calles.
- **Efectos:** La continuidad de las calles tanto dentro como fuera del área de estudio siempre están conectadas y no hay callejones sin salida, sin embargo, no hay como abrir nuevas calles porque la lotización y la compacidad urbana lo impide, pero a pesar de este impedimento, el desplazamiento vehicular es adecuado, sería mencionar que la movilidad peatonal es de bajo impacto y se tiene salida directa a las calles con transporte público.

**2.6.2.2.4 Fraccionamiento del suelo.** *La mayor parte de*

*los lotes tienen un tamaño pequeño y mediano.* Los lotes pequeños de hasta 300m<sup>2</sup> ocupan el 27.11%, lotes medianos entre 300m<sup>2</sup> y 600m<sup>2</sup> son e 58.54% y los lotes grandes más grandes de 600m<sup>2</sup> son apenas el 14.36%, y este tamaño de lotes da una perspectiva de que tipo y altura máxima pueden funcionar con respecto a espacio

edificable y vías, y como sería el perfil urbano.

- **Causas:** El tamaño de estos lotes se deben al desarrollo de La Mariscal y la visión que se tenía para el tipo de construcción, pero a pesar de esto, la lotización irregular y conflicto de herencias presenta un problema para controlar el tamaño mínimo de lote y cuáles van a ser los límites de futuras construcciones.
- **Efectos:** Los lotes originales permiten construcciones entre 2 y 6 pisos de alturas, sin embargo, las edificaciones pequeñas se deben a una lotización más compacta o el tipo de edificación que se construyó, por tal motivo la división interna es irregular y no puede ser controlada. Adicionalmente este tipo de fraccionamiento se debe también al conflicto de interés y de ocupar los retiros frontales con fines comerciales llevando a tener lotes en el medio de la manzana con un apéndice de acceso junto a un lote más pequeño.

**2.6.2.2.5 Accesibilidad.** *Alta accesibilidad al transporte*

*público.* El transporte público cubre el 100% del área de estudio tanto con rutas como por las paradas, y esto es una respuesta al que el área esta abastecida, e ingresar como salir de la misma es simple, directa y clara.

- **Causas:** El área de estudio al estar limitada por varias avenidas como vías colectoras por donde pasa el transporte público permite un desplazamiento con poco impacto ya que se ubican a menos de 600m desde el punto más lejano. Y la distribución de paradas del transporte público cubren el área de estudio

completamente.

- **Efectos:** A pesar de haber espacios para la circulación peatonales su diseño es deficiente y no es de acceso universal. Y en cuestiones de movilidad, el dominio del vehículo particular como de taxis, hace que la competencia del espacio restante sea entre el transporte público y una movilidad alternativa, y al peatón le dejen con un espacio mínimo y de poca calidad.

**2.6.2.2.6 Legibilidad.** *Alta legibilidad el área de estudio.* El 100% del área de estudio es claramente legible y tanto residentes como visitantes reconocen y ubican al sitio fácilmente dentro de un plano de la ciudad.

- **Causas:** La presencia de hitos a diferentes escalas sirven de referencia para la navegación del sitio. Los nodos permiten ubicar y marcar los límites del área de estudio de manera concisa y clara e incluso algunos llegan a ser referentes tanto como un hito. Las sendas o caminos están conectados entre sí, logrando una buena permeabilidad del sitio y además tienen características únicas a diferencia de una calle típica de la ciudad de Quito. Por último, los bordes tanto de sutura como de ruptura son claros y a pesar de no ser una barrera física se nota la diferencia entre el interior del área de estudio con respecto a las áreas colindantes.
- **Efectos:** La diversidad de hitos, caminos, nodos, y bordes dan un valor especial a este sitio, teniendo una navegación clara y distintiva, que tanto locales como visitantes pueden usar libremente y saber cuál es su

punto exacto, este fenómeno es muy escaso en la ciudad de Quito, y es necesario mantenerlo.

**2.6.2.2.7 Movilidad de personas a pie.** *Buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas a pie.*

El 90% del territorio permite el desplazamiento peatonal in mayor problema, por lo cual es igual o mucho más eficiente el caminar por el área durante el día, sin embargo, se pierde interés de este tipo de movilidad entrando en la noche a causa de varios factores.

- **Causas:** La infraestructura de movilidad peatonal tiene el espacio suficiente y su estado es más que adecuado para el desplazamiento, sin embargo, hay tramos que dificultan este desplazamiento o la presencia de comercios hace que los espacios sean abandonados, sin mencionar que la falta de respeto a la señalética de movilidad peatonal hace que el caminar por el área sea un poco riesgosa sobre todo en las avenidas.
- **Efectos:** A causa de la rehabilitación urbana, los espacios peatonales han sido diseñados de mejor manera y se ha buscado que los elementos implementados no invadan el espacio para el peatón, pero satisfaga sus necesidades. A pesar de estas modificaciones la presencia de comercio informal y autónomo y los enganchadores de los comercios del sector, hacen que haya un abandono por el parte de los peatones y solo sean usados estos espacios para la promoción de productos comerciales y se vuelva un riesgo la circulación por estos espacios y el respeto de las áreas seguras son casi nulas.

**2.6.2.2.8 Movilidad de personas en bicicleta.**

*Insuficiente infraestructura para la movilidad alternativa en bicicleta.* La falta de señalética y espacios hacen que la movilidad en otros medios de transporte a los tradicionales sea nula y se queda relegada a un proyecto desconectado y sin mayor sentido que haya este sistema en las avenidas colindantes al área de estudio.

- **Causas:** El sistema de bicicletas es casi irreconocible y no promocionado, por tal motivo la ubicación de paradas como las rutas generan un conflicto con el sistema de movilidad vehicular, y en su mayoría el sistema cae en avenidas colectoras esperado que sean usadas, pero solo generan un estorbo para ambos sistemas.
- **Efectos:** Por tal motivo, no hay interés de usar este sistema de movilidad, y generan un riesgo para todas las personas, tanto para los que usen el sistema como para quienes comparten el área con los mismos.

**2.6.2.2.9 Movilidad de personas en transporte público.**

*regulares condiciones para la movilidad eficiente de personas en transporte público (bus y/o RBT).* El área de estudio está cubierta en un 100% por parte del transporte público a pesar de su infraestructura difiera mucho a lo propuesto, y la mayoría de las personas usan el mismo más por necesidad que por interés o beneficio.

- **Causas:** Las rutas del transporte público están distribuidas entre dos avenidas y una calle local, esto conlleva a que el sistema se vea saturado por el mismo recorrido del transporte público, la infraestructura del

mismo sea obsoleta o incompleta y el incumplimiento de horarios y frecuencias del transporte público lo hace obsoleto y de poca confianza para el uso público.

- **Efectos:** A pesar de ser un área que esta complemente cubierta por el sistema de transporte público es difícil distinguir las paradas internas, no hay como confiar en el transporte público para hacerlo parte de una rutina y la acumulación de rutas en solo tres calles, a pesar de tener la ventaja de su ubicación en calles unidireccionales.

#### 2.6.2.2.10 Movilidad de personas en auto particular.

*Buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas en auto particular.* El 100% del territorio se puede recorrer en vehículo particular, y esto se debe a tener una buena infraestructura, más con las intervenciones urbanas, hay zonas en donde se producen colapsos y saturación de las vías por la presencia de estacionamientos, vehículos de carga y el desorden de los peatones al caminar.

- **Causas:** El área al desarrollare en plena era del modernismo, se generó un espacio donde el vehículo tenga el espacio suficiente para su desplazamiento, por lo cual el 50% del trazado es para el vehículo, con el paso de los años se empezó a implementar el parqueadero público al aire libre denominado “Zona Azul” y con el abandono del sitio y derrocamiento de edificaciones, estos espacios vacíos se han convertido en parqueadero públicos tarifados.
- **Efectos:** La infraestructura siempre ha sido vista para el

vehículo particular principalmente, por lo cual, la presencia del mismo es constante, sea para llegar al sitio, buscar parqueadero, o atravesar el área para desplazarse al norte o sur de la ciudad. Estos elementos generar barreras físicas tanto para peatones como para otros vehículos y por la demanda y oferta de parqueaderos está en un constante crecimiento, más lotes vacantes son usados para este fin y se eliminan los espacios para futuros proyectos de residencia.

#### 2.6.2.2.11 Movilidad de bienes. *Inexistencia de horarios para la movilidad de bienes.*

Las presencias de vehículos de abastecimiento están casi siempre presentes en el área durante todo el día y la noche, esto genera un caos y colapso de la infraestructura vial, al momento de repartir los bienes de consumo para los locales comerciales.

- **Causas:** La ausencia de rutas o caminos destinados solo para el abastecimiento de bienes, con esto el irrespeto por parte de los locales a un horario planteado para la distribución de bienes y consideran que pueden estropear el tránsito por sus motivos privados.
- **Efectos:** Se produce un desorden y bloqueo de área – tanto vehicular como peatonal– para que se pueda realizar la carga y descarga de bienes e diferentes locales comerciales simultáneamente en el mismo sitio o disperso por toda el área en diferentes horarios. Este tipo de abastecimiento desordenado durante todo el día no solo molesta a los visitantes o moradores, también incomoda a los trabajadores y distribuidores al ser visto como obstáculos en el área.

**2.6.2.2.12 Estacionamientos. *Alta oferta y demanda de estacionamiento público.*** La presencia de parqueaderos tanto en el espacio público como en lotes particulares se debe a la presencia dominante de comercios y equipamientos, y esta constante genera una acumulación de parqueaderos que ocupan los espacios destinados para peatones, espacio público, circulación vehicular o proyectos que podrían implantarse en el área.

- **Causas:** La idea de generar parqueaderos públicos apto para todos y económicos llevo a la idea de la “Zona Azul”, que con el tiempo se tomarían  $\frac{1}{4}$  de la infraestructura de movilidad para su uso y esto daría paso a que los lotes vacantes sean usados o alquilados para la presencia de parqueaderos públicos tarifados a mayor costo que los del espacio público. Estos estacionamientos se deben a la demanda de personas que llegan al sitio por los servicios y equipamientos en el área, tan solo en servicios de diversión se puede contar entre 50 y 200 vehículos rotando dentro del área cada hora y buscando un sitio en donde dejar el vehículo de manera segura y confiable. Y los equipamientos que tienen un carácter zonal o metropolitana acarrear a más personas en vehículos privados por tiempo y distancias que el transporte público no puede cubrir.
- **Efectos:** El principal siempre será la acumulación de vehículos tanto en el espacio público, bloqueando entrada y salidas de vehículos en propiedades privadas, invadiendo carriles, y una saturación en los lotes de parqueadero privado, llevando a crear parqueaderos temporales e incluso a ser usados como paradas por

parte de los taxis que solo bloquean la circulación en las vías disponibles.

### 2.6.2.3 Conclusiones de uso de suelo

**2.6.2.3.1 Suelo público.** *Déficit de suelo público versus suelo privado.* A penas el 33.34% de la superficie total está catalogado como suelo público y esto impide que los usuarios tengan una apropiación correcta del mismo.

- **Causas:** Dado el origen del barrio, no es sorpresa que la mayoría de los lotes todavía sean privados y con el diseño de residencia que se promovía, el espacio público quedo relegado a los sitios sobrantes y a las calles como su complemento.
- **Efecto:** Al no existir áreas abiertas al público, las personas se ausentan cada vez más del espacio físico y se quedan encerradas, con ello se lleva al dominio del espacio público por parte del comercio autónomo y el único sitio de aglomeración de personas que sea público es la Plaza Foch y no hay otros sitios de encuentro.

**2.6.2.3.2 Usos de suelo.** *Predominio del uso comercial y de servicios en el área de estudio.* El 53% de lotes en los momentos actuales están para el uso comercial (47.43%) y servicios (5.57%) y esto está llevando al área de ser diversa a ser mono-funcional.

- **Causas:** El uso comercial en las dos últimas décadas se han convertido en el más rentable y más practico antes que mantener una residencia dentro el área.

- **Efecto:** Con ello, las alteraciones y modificaciones en las edificaciones para el uso comercial han sido el mayor ejemplo para combatir la especulación de precios tanto en renta como en la adquisición de una edificación dentro del área. A pesar de esto la presencia de estos comercios en un horario nocturno genera una integración social peculiar del sitio.

**2.6.2.3.3 Equipamientos.** *Insuficiencia de equipamientos de carácter de emergencia.* Según el PUOS 2018, el área debería solo tener un equipamiento, sin embargo, aquí se encuentran equipamientos de diversas escalas, principalmente sectoriales y zonales, dejando de lado a los barriales.

- **Causas:** El PUOS 2018, deja al Parque Gabriela Mistral como el único equipamiento dentro del área, los lotes vacantes fueron ocupados para estacionamientos públicos y los equipamientos implantados en el área satisfacen al área en diversas áreas, pero sigue habiendo una deficiencia en ciertos servicios a nivel barrial, pero si cumplen con las expectativas de un servicio a nivel sectorial y zonal.

- **Efectos:** La presencia de equipamientos de carácter sectorial, zonal y metropolitano, atraen a una población flotante diariamente, por lo cual genera una demanda de estacionamientos permanentemente y las rutas de transporte público no son las más óptimas para el desplazamiento de usuarios.

### 2.6.2.4 Conclusiones de ocupación del suelo

**2.6.2.4.1 Forma de ocupación del suelo en lotes privados.** *Predominio de ocupación continua con retiro variado.* El 15.72% de los lotes del área de estudio corresponden a esta forma de ocupación, y se debe a que no todos los lotes tienen la misma distancia de retiros, las edificaciones originales se conservan, pero los retiros son usados para el comercio o ampliaciones improvisadas.

- **Causas:** Esta forma de ocupación de suelo se deben a que los lotes son pequeños y profundos, con un promedio de 250m<sup>2</sup> y el tipo de edificaciones aptas para estos lotes era formar conjunto de edificaciones adosadas a uno o ambos laterales dejando libre el frente y posterior para actividades sociales.
- **Efectos:** Se deja poco espacio para generar modificación acorde a las edificaciones y en su mayoría son improvisaciones y sin relación al sitio, sin embargo, a pesar de estos cambios, las construcciones originales se pueden todavía leer fácilmente como parte de conjuntos urbanos.

**2.6.2.4.2 Altura de edificación.** *La mitad de las edificaciones casi alcanzan la altura propuesta en PUOS 2018.* El 37.43% de lotes alcanzan la altura propuesta en el PUOS 2018 de tres pisos, y a pesar de esto, la densidad poblacional es baja, existe un alto nivel de comercios, y existe un exceso de construcciones en planta baja y falta para crecer en altura y ser un espacio urbano compacto y diverso.

- **Causas:** Las edificaciones originales y que se han conservado, son el primer impedimento para que haya construcciones con las alturas propuestas, ya que al estar dentro de un inventario patrimonial es imposible crear modificaciones extremas, por tal motivo se invade los retiros y los nuevos proyectos quedan ubicados en los bordes para poder tener la mayor altura posible.
- **Efectos:** Aunque se conserve un perfil único, uniforme e identificable, la saturación en planta baja y la subutilización en altura hace que el sitio sea poco atractivo para desarrollar nuevos proyectos, no hay lotes vacantes que soporten infraestructuras muy altas o que desentonen con el sitio radicalmente y este tipo de modificaciones en su mayoría son improvisadas o ilegales violando normas de seguridad.

**2.6.2.4.3 Intensidad de ocupación del suelo en planta baja.** *La mayor parte de los lotes ocupan el suelo en más del permitido según la normativa en planta baja.* El 79.95% de lotes han saturado el espacio en planta baja y esto ha conllevado a que la relación entre lo público con lo privado se deteriore rápidamente y haya menos permeabilidad en el suelo y poca porosidad en las edificaciones.

- **Causas:** La posibilidad de utilizar los retiros para una expansión y que sea más sencillo la construcción genero un atractivo para que incluso el uso de suelo sea más ligero y permita la construcción en los alrededores de la edificación original para los negocios permitidos en residencial 2 y residencial 3, incluso las nuevas

construcciones permiten crecer en altura fácilmente, ocultando lo que antes había allí.

- **Efectos:** Con la implementación de la idea de “Caja de Cristal” empezó a darse la distorsión de la imagen urbana, fomentando la tugurización tanto de construcciones temporales o improvisadas como las actividades económicas, y en cuestiones ambientales se vuelve más propensa el área a inundaciones y el aumento de la isla de calor por falta de impermeabilidad del suelo, y por ultimo está limitada relación visual entre lo que pasa internamente como con el exterior.

**2.6.2.4.4 Intensidad de ocupación del suelo total.** *En relación con el total de edificabilidad la mayoría están todavía en una fase de complementación.* El 27.64% apenas ocupa el margen entre 50.01% y 75.00% de edificabilidad total del área, lo cual significa que todavía hay espacios para crecer tanto en altura como para desarrollar nuevos proyectos, con un total de 183357.950m<sup>2</sup>.

- **Causas:** La propuesta del PUOS 2018 y la realidad se contradice constantemente por la existencia de edificaciones patrimoniales y poca área para expandirse tanto verticalmente como horizontalmente.
- **Efectos:** Con la presencia del patrimonio y especulación del suelo hay un incumplimiento de la normativa vigente como la visión al futuro de Quito 2040, sin embargo, hay todavía espacios vacantes para el crecimiento de altura y con el cambio de normativas, se podría dar la posibilidad

de abrir espacios que puedan albergar un mayor coeficiente de altura.

### 2.6.2.5 Conclusiones de edificaciones e imagen urbana

**2.6.2.5.1 Porosidad de fachadas.** *Mediana porosidad.* El 50% de las edificaciones presentan poca porosidad y varía está según el horario de funcionamiento de cada edificación.

- **Causas:** La presencia de cerramientos, persianas comerciales, cadenas son un impedimento que haya una buena relación visual desde lo privado hacia lo público y viceversa, sin mencionar que la poca porosidad se debe principalmente a que la invasión y edificación en los retiros reduce significativamente esta relación visual.
- **Efectos:** La tugurización de edificaciones informales y comercios dentro de los lotes patrimoniales generan una mala imagen además de la clausura de ventanas y puertas para controlar lo que se puede ver desde el área pública. Con este antecedente, la imagen urbana decae a prisa y hay un abandono del exterior y por ende la sensación de peligro aumenta diariamente y varía entre la mañana y la noche.

**2.6.2.5.2 Espacio e imagen urbana.** *Regular imagen urbana.* El 100% del área de estudio proyecta una imagen simultanea de buena y mala y depende principalmente del área y del horario de funcionamiento, a pesar de esto el espacio es reconocible y se encuentra presente en la memoria colectiva de la ciudad de Quito, sin embargo, difiere la imagen de persona en persona y cuál es su

objetivo final al visitar esta área.

- **Causas:** Esta imagen se debe al mantenimiento de las edificaciones patrimoniales al igual que el estado de las otras edificaciones estén en una buena y regular estado, junto con el estado de las aceras son buenas y su estado es excelente, pero a pesar de esto es un espacio abandonado dada a la presencia de diferentes tipos de publicidad fija como móvil y los vehículos ubicados en el espacio público son barreras constantes.
- **Efectos:** Existe una lectura confusa de la imagen que se quiere proyectar y no se puede diferenciar los diferentes conjuntos urbanos; la publicidad como parqueaderos públicos dominan el espacio y son más importantes que el bienestar de los residentes como de visitantes, por último, el espacio público es invadido por el comercio informal.

#### 2.6.2.6 Conclusiones de espacio público

**2.6.2.6.1 Cantidad de espacio público.** *regular cantidad de espacio público.* El 33.34% de la superficie total son de espacio público, pero solo el 1.80% de esta área es espacio público de estancia, por lo cual es un espacio deficiente y apenas brinda 5m<sup>2</sup> por habitante y ese espacio no cuenta los visitantes que entran diariamente al área.

- **Causas:** En relación con el total del área de estudio, la tercera parte corresponde a espacio público –contando calles y aceras–, pero solo existe un parque para abastecer a toda la zona y la Plaza Foch es una

intersección de calles con los frentes libres, pero no son unidas.

- **Efectos:** El espacio público fue diseñado para primero dar espacio al vehículo y lo restante sea del peatón, por ello la división entre espacio público y privado es muy clara, además de saber cuál área predomina sobre la otra. Adicionalmente, en el espacio público no se encuentran los residentes, pero si los comerciantes y los representantes de los establecimientos de diversión y comida.

**2.6.2.6.2 Calidad del espacio público.** *Regular calidad de espacio público.* El 80% de la superficie total del área de estudio tiene una buena imagen durante el día, pero en la noche decae esa imagen a un 50%, y esto se debe a que la presencia de obstáculos o grupo de personas en el espacio público impide que haya un buen desplazamiento como apreciación del lugar sin necesidad de sentir inseguridad.

- **Causas:** La mayoría de las aceras dentro del área de estudio, permite que haya un buen desplazamiento de personas y su estado es lo más óptimo, sin embargo, con la presencia de actividades comerciales sobre las mismas, hace que haya poca afluencia en el espacio público. Los únicos sitios de encuentro son la Plaza Foch y el Parque Gabriela Mistral, el primero es imposible no perderse y es usado diariamente, pero el segundo no es muy conocido y es solo usado como parqueadero de la UPC y muy pocos residentes visitan este espacio de manera diaria.

- **Efectos:** La acumulación de vehículos en el espacio público y taxis impiden que el desplazamiento peatonal sea fluido, al igual que el obstáculo constante del comercio informal y los enganchadores de los establecimientos de diversión. Por estos motivos, la contaminación visual, sonora y ambiental es muy tangible e incluso hay focos de infección donde las personas prefieren alejarse o simplemente aportan a que se acumulen los desperdicios y la imagen se deteriore drásticamente según las horas van avanzando.

#### 2.6.2.7 Conclusiones de transformaciones y permanencias urbanas

**2.6.2.7.1 Trazado.** *Permanencia de la mayor parte del trazado original.* El 100% del territorio se ha conservado durante casi 50 años, y es un claro modelo de mezclar entre el modelo de una Ciudad Jardín y la configuración del Centro Histórico de Quito, para conseguir calles estrechas, conectadas y con espacios destinados a jardines y patios.

- **Causas:** Desde el comienzo de La Mariscal en 1922, se ha ido desarrollado poco a poco con el mismo patrón y formato, para 1946 la división de las haciendas y proyectos de vivienda social generan manzanas más pequeñas, estrechas en un lado y largas en el otro sentido, ya en 1959 se empiezan a embaular las quebradas dentro del área de estudio y las últimas modificaciones notables se dan en 1968, donde La Mariscal deja de crecer y se marcan sus límites y la ciudad se expande hacia el norte.

- **Efectos:** Las nuevas edificaciones y la formación de urbanizaciones modernas han modificado el perfil, pero han sido proyectos atractivos para nuevos residentes y busca hacer la ciudad más compacta, este trazado no solo convierte a este centro en inevitable y es el vínculo entre el sur y el casco histórico con el norte y el área financiera-comercial de Quito. Y permite conectar dos barrios a su ancho.

**2.6.2.7.2 Suelo.** *Los lotes han tenido la menor cantidad de transformaciones, pero el uso de suelo ha sufrido transformaciones radicales.* El 69.70% de lotes conservan el tamaño original y por ello solo puede soportar una infraestructura máxima de 6 pisos y eso solo se consigue si se eliminan las edificaciones patrimoniales u originales. Por otra parte, la distorsión de la vocación del barrio ha hecho que el 80% de los lotes con su uso original se transformen a comercio o equipamientos, proyectando una imagen errónea del sitio.

- **Causas:** Entre 1922 y 1946, con la salida del Centro Histórico y el desarrollo del proyecto de La Mariscal se generó la idea del modelo de la Ciudad Jardín y lotes pequeños similares y uniformes y promover proyectos de vivienda social para trabajadores como para migrantes. En 1959, empiezan a darse divisiones internas por disputas familiares de manera irregular y hay un cambio del uso de suelo paulatino y poco notable de residencia a ciertos locales comerciales, y a partir de 1968 hasta hoy en día, las autoridades no toman interés en controlar estos cambios de tamaño de lotes como el cambio de uso de suelo de manera radical y que solo sigue las

tendencias globales.

- **Efectos:** El proyecto original era tener edificaciones bajas con un máximo de 3 pisos y que sea un área residencial con un aire europeo, sin embargo, muy pocos lotes se han conservado como residencia y la esencia de la edificación intacta y la mayoría están cambiando a ser comerciales o equipamientos y ahuyentan a potenciales residentes con la acumulación de estos servicios. Pero el efecto más radical, es que hay grupo de residentes que rechazan la presencia de grupos comerciales y como ciertos comerciantes controlan la unión y división de los lotes para que los comercios funcione dentro del interés de comerciantes y potenciales consumidores.

**2.6.2.7.3 Edificaciones.** *La mayor parte del patrimonio edificado se encuentra en buen estado.* El 76.56% de las edificaciones patrimoniales están en buen estado y esto, en diferentes puntos de vista pueden ser considerados como un obstáculo para el comercio o desarrollo de proyectos de residencia.

- **Causas:** A pesar del abandono de los residentes originales, el interés de ciertos comerciantes de recuperar las edificaciones originales y adaptarlas a sus necesidades ha llevado que se conserve estas construcciones, pero simultáneamente las edificaciones en deterioro se deben al abandono total de los propietarios o el poco interés de los comercios en mantener la edificación para un largo tiempo.
- **Efectos:** El mal manejo de ideas para conservar las

edificaciones y promover el comercio dentro de estas edificaciones patrimoniales, y conlleva a presenciar modificaciones agresivas o poco coherentes que incluso son una completa negación a la existencia de una edificación dentro del lote. Este tipo de cambios y transformaciones solo han contribuido a la distorsión de la imagen urbana y usan esto para desvalorizar la propiedad y sea más rentable vender la casa y con un poco más de esfuerzo incluso poder eliminar la construcción por completo.

En el **Cuadro 9. Matriz de Problemas y Potenciales** se hace un resumen más conciso de los elementos estudiados y de esta matriz se puede sacar las posibles soluciones, estrategias y objetivos.

### 2.6.3 Desde el Usuario del Espacio

Se han desarrollado proyectos de estudios-residencia, condominios para profesionales, pero aun así es poco el interés de residir 24/7 en el área y más bien, cualquier tipo de oferta en un inmueble es si es posible convertirlo en comercio; este fenómeno causa el desplazamiento poblacional y empieza a volverse un sector mono funcional que en un punto va a morir y tocaría volver a implementar un plan de rescate ambicioso, similar al del Centro Histórico, si no se toma acciones mientras hay espacio para moverse. Si se toma en cuenta a la población de turistas (96 personas aproximadamente), se le agrega la población permanente y la población flotante que tiene relación con los comercios y equipamiento, se podría llegar a decir que en el sector residen diariamente un aproximado de 1250 personas –sin tomar en cuenta variantes como horarios o días–.

En resumen, es un espacio que puede albergar diferentes tipos de usuarios, pero la infraestructura está quedando corta para que las personas permanezcan en las calles y haya interacción sin la necesidad de un comercio agresivo como incentivo de ingreso.

Es por tal motivo, la intervención urbana presente mira a los diferentes actores que interactúan en el espacio y adicionalmente tiene el objetivo de hacer un espacio urbano incluyente –es necesario eliminar el comercio autónomo ambulante para que no ocupen los espacio designados a las personas con algún tipo de discapacidad o la movilidad alternativa.

Además, como se mencionó anteriormente el problema de gentrificación ahuyenta a los residentes ya radicados con el objetivo de atraer nuevos residentes con mayores recursos económicos y se mantendría el mismo circulo vicioso que el área de estudio ha presentado e los ultimo 20 años.

Es muy importante saber quienes son residentes y que buscan, los comerciantes cuáles son sus objetivos, brindar espacios para nuevos emprendimientos y, sobre todo, dejar que los mismos visitantes definan que es lo que buscan, si un espacio agradable que puedan recorrerlo sin riesgo o antros de mala muerte que solo aceleran el deterioro urbano de este punto tan conocido y frecuentado que tiene Quito.

Tabla 11. Cuadro de Resumen de Diagnóstico

TRABAJO DE TITULACIÓN		ÁREA DE ESTUDIO		BARRIO "LA MARISCAL" - SECTOR 2, 5 Y 6		
DIAGNÓSTICO: ARBOLES DE PROBLEMAS (O POTENCIALIDADES) - CONCLUSIONES						
COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				EF: Buenas oportunidades para la buena calidad de vida de sus habitantes y vitantes en cuenciones naturales EP4: Reconocimiento inmediato del área de estudio e influencia dentro del DMO
		EFECTO/S:	FINAL:	EFECTO PARCIAL:	EP1: Posición de los edificios, manejo de islas de calor EP2: Posición de los edificios, manejo de islas de calor EP3: Espacio relativamente seguro (Riesgos Naturales)	
1.1. MEDIO FÍSICO: Ubicación, Topografía, Clima (temperatura, soleamiento, vientos, lluvias), Riesgos, etc	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Medio físico favorable para la rehabilitación urbana</b>				C4: Ubicación estratégica en el conjunto urbano
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Topografía plana C2: Buen clima	EP3: Espacio relativamente seguro (Riesgos Naturales)	
1.1. MEDIO FÍSICO: Ubicación, Topografía, Clima (temperatura, soleamiento, vientos, lluvias), Riesgos, etc	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: Pendientes La ubicación y distribución de lotes es en dirección de la topografía, teniendo pendientes <8%	I2: Temperatura promedio 18° C (80%), Soleamiento perpendicular al lote (100%), baja pluviosidad 20mm al año. Precensia y ausencia de vegetación en el área	I3: Bajo Riego de inundaciones (10%)	I4: El área de estudio se ubica en la centralidad de "La Mariscal", es conocida como "La Zona". Ubicado en el centro de "La Mariscal"
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
1.3. DENSIDAD POBLACIONA	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Fuerte tendencia a la disminución de la densidad poblacional residentes en el total del área de estudio ( hab/ha)</b>				C4: Presencia de equipamientos zonales, de ciudad o metropolitanos.
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Falta de planificación y gestión municipales que estimulen la implantación de usos residenciales	C2: crecimiento indiscriminado de usos comerciales, de servicios y equipamientos.	
1.3. DENSIDAD POBLACIONA	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
1.4. DENSIDAD POBLACIONA POR MANZANA	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Fuerte tendencia a la disminución de la densidad poblacional en la totalidad del área de estudio ( hab/ha)</b>				C4: Excesiva cantidad de equipamientos zonales, de ciudad o metropolitanos.
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Falta de planificación y gestión municipales que estimulen la implantación de usos residenciales	C2: crecimiento indiscriminado de usos comerciales, de servicios y equipamientos.	
1.4. DENSIDAD POBLACIONA POR MANZANA	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
1.4. COMPOSICIÓN ETAREA DE LA POBLACIÓN	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Clara tendencia a la disminución de la población infanto-juvenil</b>				C2: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)	C2: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)	
1.4. COMPOSICIÓN ETAREA DE LA POBLACIÓN	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: averiguar	I2:	I3:	I4:
		INDICADOR PARCIAL:	I1: averiguar	I2:	I3:	I4:
ELEMENTO	EFFECTO/S:	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				EF: Movimiento económico constante
		FINAL:	EFECTO PARCIAL:	EP1: Migración de familia con hijos menores de edad EP2: Migración de jóvenes hacia otros sectores	EP3: Monofuncionalidad urbana/Perdida de vitalidad urbana	
ELEMENTO	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Fuerte tendencia a la disminución de la densidad poblacional en la totalidad del área de estudio ( hab/ha)</b>				C4: Excesiva cantidad de equipamientos zonales, de ciudad o metropolitanos.
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Falta de planificación y gestión municipales que estimulen la implantación de usos residenciales	C2: crecimiento indiscriminado de usos comerciales, de servicios y equipamientos.	
ELEMENTO	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Ausencia de Planes o proyectos de Diseño urbano	I2: 80% de los lotes privados tienen usos comerciales, de servicios y equipamientos	I3: 7,88% Aceras; 1,80% Parques barriales; 23,66% de calles vehiculares, etc	I4: 3 colegios de carácter metropolitano, 1 centro de rehabilitación del IESS, Estación N°1 y Comandancia de los Bomberos
ELEMENTO	EFFECTO/S:	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				EF: Movimiento económico constante
		FINAL:	EFECTO PARCIAL:	EP1: Migración de familia con hijos menores de edad EP2: Migración de jóvenes hacia otros sectores	EP3: Monofuncionalidad urbana/Perdida de vitalidad urbana	
ELEMENTO	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Clara tendencia a la disminución de la población infanto-juvenil</b>				C2: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)
		INDICADOR CENTRAL:	CAUSAS PARCIALES:	C1: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)	C2: Espacio urbano con poco atractivo para los jóvenes de hasta 24 años (espacio culturales, recreativos-deportivos, etc.)	
ELEMENTO	CAUSA/S	INDICADOR PARCIAL:	I1: averiguar	I2:	I3:	I4:
		INDICADOR PARCIAL:	I1: averiguar	I2:	I3:	I4:

1. MEDIO FÍSICO Y DEMOGRAFÍA BÁSICA

	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Estabilidad en trabajos fijos temporales o transitorios	EP1: La imagen proyectada mejora y es cuidada (personal o edificación)
1.4. COMPOSICIÓN DE GÉNERO DE LA POBLACIÓN	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Predominio de la población femenina residente</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	Ver Gráfico X	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: Oportunidades de empleo o emprendimientos laborales	C2: Cercanía a los centros de diversión y menor riesgo en el desplazamiento.
	INDICADOR PARCIAL:	11:	12:
	INDICADOR PARCIAL:	13:	14:
	CAUSAS PARCIALES:	C1: Oportunidades de empleo o emprendimientos laborales	C2: Cercanía a ciertos equipamientos, centros de educación y facilidad de transporte
	INDICADOR PARCIAL:	11:	14:

COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)	
	EFEECTO/S:	FINAL:	EF: El trazado favorece al desarrollo de las actividades urbanas
	EFEECTO PARCIAL:	EP1: La movilidad y/o el desplazamiento es sencilla y fácil de entender	
2.1. CALIDAD DEL TRAZADO: Evaluar el tamaño y forma de lotes, manzanas. Superficie de calles y número de intersecciones	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: La mayor parte del trazado es de buena calidad</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	IC: En promedio el 90% del trazado responde a una buena planificación	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: La mayor parte de los lotes son medianos (300m2-600m2)	C2: La mayor parte de las manzanas son de menos de 5000m2 y de forma regular
	INDICADOR PARCIAL:	58,54% (216 de 369)	31,54 % del territorio corresponde a calles (referencia norma ONU)
	INDICADOR PARCIAL:		50 intersecciones Densidad de intersecciones: 203 intersecciones/Km2

COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)	
	EFEECTO/S:	FINAL:	EF: El sistema vial es eficiente, pero lo anchos de ciertas vías no están diseñadas para soportar la carga vehicular que recibe diariamente
	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Una buena conexión por todo el sector	EP2: El transporte público circula por vías no adecuadas en su diseño
2.2. SISTEMA VIAL: Jerarquía/Tipos de vías, distancias entre ellas según normativa, estructura/sistema, sentido de las vías, etc.	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Regular organización del sistema vial</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	IC: En promedio el 20% del sistema presenta problemas según su organización actual	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: Un buen número de vías son locales que limitan el ingreso de ciertos vehículos	C2: Las vías que bordean el sitio permiten limitar la expansión y el abastecimiento de los diferentes tipos de transporte público
	INDICADOR PARCIAL:	11: 9 calles locales de 12m de ancho	12: 4 vías colectoras de 13m hasta 20m de ancho
	INDICADOR PARCIAL:		13: 2 vías arteriales de 20m a 25m de ancho
	INDICADOR PARCIAL:		C4: Cambio de dirección y discontinuidad de ciertas calles

COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)	
	EFEECTO/S:	FINAL:	EF: Es un área con alta permeabilidad, se conecta el área de estudio por todos los lados, sin calles sin salida y las distancias son caminables
	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Continuidad de calles dentro y fuera del área de estudio siempre llegando a una calle conectada sin calles sin salida	EP2: La lotización permite o no abrir calles
2.3. PERMEABILIDAD: Continuidad de las vías hacia el interior y hacia el exterior del área de estudio; tamaño y de manzanas (Ref. 10.000 m2). Longitud cuerdas (Ref. 100 m.)	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Alta permeabilidad del trazado</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	IC: En promedio el 95% del trazado es permeable porque se conectan con vías colectoras o arteriales	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: La mayor parte de las manzanas tienen una superficie menor a 10000m2	C2: La mayor parte de las manzanas tienen una longitud caminable
	INDICADOR PARCIAL:	11: 85,33% tienen superficie menores a 10000m2; de las cuales el 81,25% son menores de 5000m2	13: La distancia predominante es de hasta 100m (77,70%) y las distancia mayor no supera los 200m
	INDICADOR PARCIAL:		C3: Ciertas calles podrían continuar para aumentar la permeabilidad
	INDICADOR PARCIAL:		I4: 11 calles se podrían abrir

COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO	
	EFEECTO/S:	FINAL:	EF: Son lotes regulares que podrían soportar edificaciones de hasta 6 pisos, y funcionar bien frente a las avenidas arteriales y colectoras
	EFEECTO PARCIAL:	EP1: lotes que soportan edificaciones entre 2 y 6 pisos	EP2: Edificaciones pequeñas y adosadas a un solo lateral
2.4. FRACCIONAMIENTO DEL SUELO: lotes pequeños: 100-300 m2; lotes regulares: 300-600 m2; lotes grandes 600 m2 en adelante	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: La mayor parte de lotes tienen un tamaño pequeño y mediano</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	IC: 27,11% (lotes pequeño: de hasta 300m2), 58,54% (lotes medianos: de 300 hasta 600m2) y 14,36% (lotes grandes: más de 600m2) Ver plano X	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: Es el resultado histórico del desarrollo de La Mariscal ver planos históricos	C2: Lotización irregular
	INDICADOR PARCIAL:	11: 56,20% de manzanas entran en el rango de no más 5000m2	12: 21,6 lotes tienen entre 300m2 y 600m2 (58,54% del territorio)
	INDICADOR PARCIAL:		13: 8 manzanas son de más de 5000m2 y 6 manzanas son de forma irregular
	INDICADOR PARCIAL:		I4: 27,11% lotes >300m2 y 14,36% <600m2 (41,47% de lotes)

COMPONENTE	ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)	
	EFEECTO/S:	FINAL:	EF: Sea con vehículo particulares, el transporte público o caminando, se puede desplazar por el territorio sin ningún problema y conectar con el resto del barrio o la ciudad
	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Espacios diseñados para el peatón pero todavía es deficiente	EP2: Diseño del espacio del peatón no es para accesibilidad universal
2.5. ACCESIBILIDAD: A pie, 500 m desde el interior de los barrios hacia las vías por las que circula el transporte público. Accesibilidad en autos - sentido de las vías	POTENCIALIDAD CENTRAL:	<b>PC: Alta accesibilidad al transporte público</b>	
	INDICADOR CENTRAL:	IC: El 100% del área de estudio esta cubierto por las paradas y rutas del transporte público	
	CAUSAS PARCIALES:	C1: El área de estudio esta rodeada de vías arteriales y colectoras por donde circula el transporte público a distancias menores de 600m	C2: La ubicación de paradas en las calles colectoras y arteriales, permite un buen avastecimiento del servicio

CAUSAS	INDICADOR PARCIAL:	11: El 16.67% de las vías son usadas por el transporte público	12: Av. 6 de Diciembre: Ecovía Av. Colón, Av. Amazonas, Calle Juan León Mera: Trnasporte urbano	13: 22 paradas de transporte público (cada 300 m lineales) abastecen a toda el área
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
	FINAL:	EF: Es un espacio de la ciudad reconocible, navegable, presente en la memoria colectiva y de fácil ubicación dentro de un mapa de la ciudad		
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: La presencia de hitos de diferentes escalas y tipos, hace que las referencias y ubicación sean claras	EP2: Las intersecciones en el área tienen impacto por lo locales que los rodean	EP3: Hay una diferencia de calzadas sea vehicular o peatonal. Dando cierto tipo de jerarquía
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Alta legibilidad del Área de Estudio</b>		
	INDICADOR CENTRAL:	IC: Ver plano x y lamina x		
CAUSAS	CAUSAS PARCIALES:	C1: Presencia de hitos locales, sectoriales y metropolitanos	C2: Existencia de nodos que ayudan a la localización del área de estudio con respecto a la ciudad	C3: Hay diferentes tipos de sendas o caminos con características únicas
	INDICADOR PARCIAL:	11: Locales: El Español, Juan Valdez, Sport Planet, Sectoriales: Torres Almagro, Parque Gabriela Mistral Metropolitanano: "La Zona", Plaza Foch, Estación de Bomberos	12: Intersección entre Mariscal Foch y Reina Victoria (Plaza del Kinde o Plaza Foch) e intersecciones entre las avenidas principales	13: Calle Calama: Discotecas Calle J. Rodríguez: Tranquila con vegetación Calle J. L. Mera: Bares y discotecas Nuevos materiales que se diferencia al resto del sector
	INDICADOR PARCIAL:	14: Avenida 6 de Diciembre, Avenida Ignacio de Ventimilla, Avenida Cristóbal Colón y Avenida Amazonas	C4: Los bordes son claros y permiten separar al barrio pero también conectarlo	
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
	FINAL:	EF: Uso eficiente caminando durante las horas del día pero perdida de interés en la movilidad a pie durante la noche		
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Espacio diseñado para la circulación peatonal	EP2: Abandono de la movilidad a pie durante la noche. Invasión de aceras con obstáculos	EP3: Peligro de cruzar las calles por los espacio designados
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas a pie</b>		
	INDICADOR CENTRAL:	IC: 90% DEL TERRITORIO PERMITE EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL SIN MAYOR PROBLEMA		
CAUSAS	CAUSAS PARCIALES:	C1: Casi la totalidad de las aceras tienen un ancho suficiente y están en buen estado	C2: Las aceras de algunas de las vías son invadidas por el comercio del sector (Ver fotos y plano)	C3: Irrespeto de la señalética de cruces peatonales
	INDICADOR PARCIAL:	11: 95% de las aceras	12: 18 negocios autónomos observados (Ver fotos y planos)	12: Ver fotos y planos
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
	FINAL:	EF: No se promueve el uso de otro tipo de transportación y el recorrido solo bordea el área de estudio		
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Poco interés en usar el sistema	EP2: La ubicación de los recorridos en espacios disponibles pueden ser peligroso para los usuarios	
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Insuficiente infraestructura para la movilidad alternativa (bicicletas)</b>		
	INDICADOR CENTRAL:	Ver plano X		
CAUSAS	CAUSAS PARCIALES:	C1: El sistema de ciclo rutas no son reconocibles y su ubicación generan conflicto con las avenidas colectoras		
	INDICADOR PARCIAL:	11: 1 Parada interna	12: vías señaladas están en los bordes y afuera del área de estudio	
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
	FINAL:	EF: Poco interés en usar el transporte público salvo por necesidad		
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Áreas cubierta en su totalidad según paradas y rutas	EP2: Difícil ubicación de paradas	EP3: Imposible programar el uso del sistema público para movilizarse
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Regulares condiciones para la movilidad eficiente de personas en Transporte Público (Bus y/o BRT)</b>		
	INDICADOR CENTRAL:	IC: El 100% del área de estudio esta cubierta por el transporte público pero su infraestructura difiere mucho (2018)		
CAUSAS	CAUSAS PARCIALES:	C1: Las rutas están distribuidas entre dos calles locales, una colectoras y una arterial	C2: La infraestructura del sistema en su total esta llegando a ser obsoleta	C3: Incumplimiento de paradas y horarios y repetición de rutas
	INDICADOR PARCIAL:	11: El 36,36% van por la Colón, y el 45,45% cruza por dos calles locales (Juan León Mera y Amazonas)	12: Ausencia de infraestructura en paradas, mismos buses o BRT's, carrile exclusivos dañados	14: No se tiene claro el horario o frecuencia de las rutas. 29 rutas distintas, pero cruzan por las mismas calles.
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
	FINAL:	EF: Buena infraestructura para movilidad vehicular particular pero genera un colapso vial y saturación de estacionamientos de todo tipo		
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Prioridad del vehicula sobre el peatón	EP2: Uso constante de vehiculo particular para atravezar o permanecer en el área	EP3: Presencia de barreras a causa de los estacionamientos que impiden la circulación peatonal o vehicular
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas en Auto Particular</b>		
	INDICADOR CENTRAL:	IC: 100% DEL TERRITORIO SE PUEDE RECORRER EN VEHICULO PARTICULAR		
CAUSAS	CAUSAS PARCIALES:	C1: La superficie asignada para el vehiculo vs el peatón es mayor	C2: La infraestructura de movilidad es de buena calidad	C3: Implementación de Zona Azul en las calles
	CAUSAS PARCIALES:			C3: Lotes vacantes y subsuelos para el uso de parqueaderos públicos tarifados

		INDICADOR PARCIAL:	11: El 49,94% de la calle esta destinada a la circulación vehicular	12: El 90% de las calzadas estan en buen estado	13: 589 estacionamientos de día y 825 parqueaderos en la noche	14: 340 plazas de estacionamiento disponibles
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: Caos y colapso de la infraestructura de movilidad por desorden en abastecimiento de bienes			
		EFECTO PARCIAL:	EP2: Abastecimiento desordenado durante todo el día sin importar la ubicación, material o bloqueo de circulación que provoquen los vehículos o trabajadores			
<b>2.11. MOVILIDAD BIENES:</b> Disponibilidad de rutas exclusivas, compartidas, horarios de carga y descarga, etc.	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Inexistencia de horarios para la movilidad de bienes</b>			
		INDICADOR CENTRAL:	IC: ENTRADA Y SALIDA DE VEHICULOS DE ABASTECIMIENTO DURANTE TODO EL DÍA			
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: Ausencia de rutas de abastecimientos o caminos exclusivos C2: Irrespeto de horarios de abastecimiento de locales comerciales			
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Uso compartido entre vehículos de carga/descarga, privados y transporte público I2: Presencia constante de repartidores todo el día			
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: Acumulación de parqueaderos en el espacio público causando obstáculos de movilidad peatonal y vehicular			
		EFECTO PARCIAL:	EP1: Acumulación de vehículos que sobrepasan las plazas de parqueaderos provistas y producen parqueaderos alternativos EP2: Aglomeración de vehículos particulares o taxis estacionados en la vía			
<b>2.12. ESTACIONAMIENTOS:</b> Disponibilidad de estacionamientos en vía pública, en patios específicos, en edificios de parqueo, etc.	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Alta oferta/demanda de estacionamiento público.</b>			
		INDICADOR CENTRAL:	IC: Parqueaderos en zona azul, lotes privados; e, intensidad de usos comerciales y equipamientos/servicios			
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: Importante número de plazas de estacionamiento de Zona Azul	C2: Importante oferta de terrenos privados	C3: Acumulación de servicios de entretenimiento (50 a 200 usuarios)	C4: Presencia de equipamientos y comercios de nivel zonal
		INDICADOR PARCIAL:	I1: 561 plazas en el día y 825 en la noche	I4: 340 plazas en el día (índice de rotatividad 2,5 = 850) y la noche (índice de rotatividad 1,5 = 510)	I2: Norma 0172: 1 Estacionamiento por cada 20m <sup>2</sup> de AU y 1 por cada 100m <sup>2</sup> de AU en Hostales	

COMPONENTE	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: El espacio público designado es muy bajo y no existe una apropiación del mismo por los usuarios			
		EFECTO PARCIAL:	EP1: Ausencia de personas en el espacio público EP2: Presencia del comercio autónomo en el espacio público EP4: Concentración de personas en la Plaza Foch exclusivamente			
<b>3.1. SUELO PÚBLICO:</b> Suelo de propiedad Pública: Calles (30%), Plazas- Parques- A. Recreativas (10%) y de Equipamientos Públicos de escala barrial-sectorial (5%).	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Déficit de suelo público vs. suelo privado</b>			
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 33,34% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL AREA DE ESTUDIO ES ESPACIO PÚBLICO Ver lamina X			
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: La mayor parte del área de estudio es de propiedad privada	C2: Poca área para crear espacio de estacionamiento público y las calles complementan el sistema	I3: 5 lotes son de espacio público (parque/plaza)	I4: 39,98% de la calle son aceras
		INDICADOR PARCIAL:	I1: 66,66% son lotes y el 1,18% del mismo son de públicos	I2: 2,38% de lotes son de propiedad gubernamental		

COMPONENTE	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: Ciudad monofuncional			
		EFECTO PARCIAL:	EP1: Alteraciones y modificaciones en edificaciones para ser comerciales	EP2: Especulación de suelo, precios, rentas y ventas	EP3: Se permite muchas actividades que en el resto del DMQ son prohibidas	EP4: Diferentes horarios, usuarios y actividades en el área permite una integración única
<b>3.2. USOS DE SUELO:</b> Usos de suelo residencial, múltiple, comercial y servicios, equipamientos, etc	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Predominio de uso Comercial y de servicios en el área de estudio</b>			
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 53% son de uso comercial y servicios (47,43% de lotes son de uso comercial y el 5,96% son equipamientos)			
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C2: Uso comercial es más rentable y atractivo a la inversión			
		INDICADOR PARCIAL:	I1: 47,43% de edificaciones son de uso comercial, 211 LUAEs en tramite	I3: Ordenanzas 0125, 0127, 0171 y 0013	I4: 5,96% de lotes son equipamientos	

COMPONENTE	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: Presencia de equipamientos de escala sectorial y zonal, pero deficit en equipamientos barriales			
		EFECTO PARCIAL:	EP1: Entrada y salida de usuarios flotantes a diario EP3: Demanda de estacionamientos (dentro de predios o calle) EP4: Implemento de varias rutas del trasporte público para el desplazamiento de usuarios			
<b>3.3. EQUIPAMIENTOS SOCIALES-PÚBLICOS A NIVEL BARRIAL - SECTORIAL</b>	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Insuficiencia de equipamientos de carácter de emergencia</b>			
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 2700% SUPERIOR A LA PROPUESTA EN EL PUOS2018			
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: Según el PUOS2018 solo existe un equipamiento en toda el área de estudio	C2: Implementación de equipamientos para abastecer el área en diferentes campos	C3: Uso de lotes vacantes para equipamientos de transporte	
		INDICADOR PARCIAL:	I1: 1 Equipamiento recreativo (Parque Gabriela Mistral)	I2: 18,52% EQ_Administrativos 29,62% EQ_Sociales 14,82% EQ_Seguridad y Salud	I3: 18,52% de equipamientos son estacionamientos	

COMPONENTE	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO					
	EFECTO/S:	FINAL:	EF: Al tener poco espacio para modificaciones, las edificaciones se conservan pero el retro posterior es utilizado para expansión o uso comercial			

EFECTO PARCIAL:	EP1: Poco espacio para generar modificaciones en las edificaciones		EP2: Lectura de conjuntos urbanos	
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Predominio de ocupación continua con retiro variado (C_V303)</b>		
INDICADOR CENTRAL:	IC: 15,72% RESPECTO DEL TOTAL DE LOTES PRIVADOS DEL ÁREA DE ESTUDIO			
CAUSAS PARCIALES:	C1: Presencia de lotes pequeños y profundos menores de 250m <sup>2</sup>		C2: Diferentes etapas de urbanización y conjunto de construcciones	
INDICADOR PARCIAL:	I1: 65 lotes (17,62%) admiten este tipo de edificación y se conservan las edificaciones originales		I2: Ver plano histórico	
I4: Retiros frontales menores en comparación con los posteriores				
ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO				
FINAL:	EF: Baja densidad poblacional, alto nivel de comercios, volumen incompleto para la construcción y saturación en planta baja			
EFECTO PARCIAL:	EP1: Conserva de perfil urbano bajo y uniforme		EP2: Saturación de construcción en planta baja y subutilización en altura	
EP4: lotes internos son limitados en el crecimiento menos 1 (6 pisos)				
PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: La mitad de las edificaciones casi alcanzan la altura propuesta en PUOS2018</b>			
INDICADOR CENTRAL:	IC: 37,43% de los lotes privados alcanzan la normativa establecida de 3 pisos			
CAUSAS PARCIALES:	C1: Presencia de edificaciones que no permiten subir en altura o edificaciones spatrimoniales		C2: Baja insentiva en la construcción en los lotes internos por conservar las edificaciones originales pero en los bordes se propone edificaciones de altura	
INDICADOR PARCIAL:	I1: 38 edificaciones patrimoniales y 210 lotes (56,91%) solo alcanzan 2 pisos de los 3 propuestos por la normativa		I2: 216 lotes podrían soportar edificaciones de hasta 6 pisos	
I3: 132 lotes deberían tener entre 8 a 12 pisos				
ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO				
FINAL:	EF: Deterioro de la relación público-privada en planta baja y poca permeabilidad en el suelo Exceso de construcción: 31.098,187 m <sup>2</sup>			
EFECTO PARCIAL:	EP1: Implementación de "Las Cajas de Cristal" y distorsión del concepto		EP2: Tugurización de edificaciones y actividades económicas	
EP3: Poca o nula permeabilidad en el suelo provocando vulnerabilidad de inundación y aumento de la isla de calor				
PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: La mayor parte de los lotes ocupan el suelo en más del permitido según la normativa</b>			
INDICADOR CENTRAL:	IC: 79,95% RESPECTO DEL TOTAL DE LOTES PRIVADOS DEL ÁREA DE ESTUDIO (295 de 369)			
CAUSAS PARCIALES:	C1: Expansión de las edificaciones en planta baja ocupando todos los retiros		C2: El uso de suelo RU_2 y RU_3 permite la presencia comercial y sus modificaciones	
INDICADOR PARCIAL:	I1: 79,95% de lotes sobre pasan el 100% de capacidad edificable en PB		I2: PUOS: 143 lotes RU_3 Real: 175 lotes son comerciales	
I3: La especulación de precios permite estas modificaciones				
ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO				
FINAL:	EF: Todavía se puede crecer en altura y hay un restante por construir un aproximado de 183357,950m <sup>2</sup>			
EFECTO PARCIAL:	EP1: Deficit en cumplimiento de la normativa		EP2: Posibilidad de aumentar los espacios para la residencia	
EP3: Especulación de terrenos para el crecimiento en altura				
EP4: Cambio de normativas para aumentar el coeficiente edificable				
PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: La mayor parte de los lotes se encuentran en fase de complementación</b>			
INDICADOR CENTRAL:	IC: 27,64% de los lotes han ocupado hasta el 75% del volumen edificable (102 de 369 lotes)			
CAUSAS PARCIALES:	C1: Las alturas propuesta en el PUOS2018 y la realidad se contradice mucho		C2: La conservación del patrimonio edificado y edificaciones en un buen estado	
INDICADOR PARCIAL:	I1: Altura propuesta: 3 pisos. Altura de edificación que domina: 2 pisos		I3: 86,73% del patrimonio inventariado esta en buen estado y el 95% de las edificaciones están en buen estado	

## 4. OCUPACIÓN DEL SUELO

COMONENTE	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
EFFECTO/S:	EF: Poca relación entre el espacio privado y el espacio público provocando el abandono del espacio público y solo usar el privado		EP2: Senación de abandono y peligro durante todo el día	
	PROBLEMA CENTRAL	<b>PC: Mediana porosidad</b>		
INDICADOR CENTRAL:	IC: 50% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL ÁREA DE ESTUDIO PRESENTAN POCA POROSIDAD Y VARIA SEGÚN HORARIO			
CAUSAS PARCIALES:	C2: Presencia de cerramientos, perianas comerciales, cadenas impiden que haya una buena relación entre el espacio público y privado		C4: Ocupación de los retiros para expansión de la edificación	
INDICADOR PARCIAL:	I1: 70% de los locales de diversión nocturna clausuran sus ventanas		I2: 80% del comercio nocturno cerrado en la noche por abastecimiento	
I3: 100% del comercio diurno cerrado en la noche por incompatibilidad con el nocturno				
I4: 20 casas con "cajas de cristal" (buenas y malas)				
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
FINAL:	EF: Espacio reconocible y presente en la memoria colectiva pero la imagen proyectada difiere a la que se desea tener (Si: Centro de diversión, diverso, contemporáneo de Quito NO: Cantina, expendio de drogas, degeneración urbana de Quito)			
EFFECTO/S:	EP1: Lectura difusa de los conjuntos urbanos y distorsión de las actividades		EP2: Más importancia tiene la publicidad que el estado de la edificación	
EP3: El espacio público se trata de cuidar pero lo invaden otras actividades (negocios autónomos)				
EP4: Alta oferta de parqueaderos en el espacio público				
5.2. ESPACIO E IMAGEN				

## 5. EDIFICACIONES E IMAGEN URBANA

URBANA:		PC: Regular imagen urbana			
Estado del edificio (Bueno, regular, malo); Estado de aceras (Bueno, regular, malo); Publicidad en fachadas locales comerciales (ver fichas); Cableado (aéreo, soterrado)	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL	PC: Regular imagen urbana		
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 100% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL ÁREA DE ESTUDIO PROYECTA UNA BUENA/MALA IMAGEN DEPENDIENDO DEL HORARIO DE FUNCIONAMIENTO		
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C2: El uso de diferentes tipos de publicidades y acumulación producen problemas visuales y distrocionan la imagen	C3: Las aceras se encuentran en un buen estado pero no cumplen con las medidas básicas para implementar mobiliario y vegetación	C4: La presencia constante de vehículos estacionados en la vía pública genera barreras visuales y físicas
		INDICADOR PARCIAL:	I1: El 95% en buen estado pero el 30% de las mismas tienen modificaciones muy severas	I2: Mínimo de 3 diferentes tipos de publicidad por negocio	I4: 7% al 10% de la vía esta destinada a parqueaderos tarifados

ESPACIO PÚBLICO		ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
6.1. CANTIDAD DE ESPACIO PÚBLICO: 7.1. Calles 7.2. Parques 7.3. Plazas 7.4. Verde urbano 7.5. Portales 7.6. Otros	ELEMENTO	FINAL:	EF: El espacio público en el área es deficiente, solo brindando 5m2 por habitante y no se toma en cuenta a los visitantes diarios al área (500 a 2000 personas por día)		
		EFEECTO PARCIAL:	EP1: Diseño del espacio público en base al vehículo	EP2: Invasión del espacio público por el comercio y ausencia de residentes en el mismo	EP4: Clara división entre espacio público y espacio privado
	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL	PC: Regular cantidad de espacio público		
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 33,34% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL ÁREA DE ESTUDIO CORRESPONDE A ESPACIO PÚBLICO PERO SOLO 1,80% ES DE ESTANCIA		
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: La tercera parte del territorio es espacio público	C2: Solo existe un parque en toda el área de estudio	C3: La Plaza del Quinde (Plaza Foch) es la única explanada en el área de estudio
		INDICADOR PARCIAL:	I1: 31,54% del territorio son calles y el 39,98% de este son aceras	I2: 1767,231m2 de parque (1,89m2/hab)	I3: 1819,90 m2 de plaza (1,94m2/Hab)
	ELEMENTO	FINAL:	EF: La calidad del espacio público puede ser buena pero es invadida por mucho obstáculos y contaminación visual que la reducen a regular y depende de la zona dónde este ubicada		
		EFEECTO PARCIAL:	EP1: Acumulación de vehículos particulares y taxi en la vía pública	EP2: Acumulación de locales comerciales de una sola actividad distrae de las otras actividades disponibles	EP4: Contaminación ambiental, visual y auditiva
	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL	PC: Regular calidad de espacio público		
	CAUSA/S	INDICADOR CENTRAL:	IC: EL 80% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL ÁREA DE ESTUDIO TIENE UNA BUENA IMAGE DURANTE EL DÍA, EN LA NOCHE REDUCE AL 50%		
	CAUSAS PARCIALES:	C1: Las calles en relación con el área están en una buena proporción y estado	C2: El Parque Gabriela Mistral y Plaza Foch esta en un constante mantenimiento	C4: La presencia de comercio autónomo aglomerado en ciertas áreas	
	INDICADOR PARCIAL:	I1: Las calles en su 95% están en un buen estado y comprenden al 33% del territorio	I4: 3 grupos de comercio ubicados en el área de estudio		

MACIONES Y PERMANENCIAS URBANAS		ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO			
7.1. TRAZADO	ELEMENTO	FINAL:	EF: El trazado es una mezcla entre el tradicional damero (Centro Histórico) y la ciudad jardín con calles estrechas		
		EFEECTO PARCIAL:	EP1: Aumento de edificaciones y formas de urbanización del estilo moderno y tradicional, modificando el perfil urbano con los años	EP2: Deja de ser una isla urbana con carácter de retiro y se conecta con el norte y sur de la ciudad	EP3: el origen de muchas avenidas que conectan a la ciudad tanto longitudinal como transversalmente
	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL	PC: Permanencia de la mayor parte del trazado original (manzanas)		
		INDICADOR CENTRAL:	IC: 100% DE LA SUPERFICIE TOTAL DEL TRAZADO ORIGINAL DEL ÁREA DE ESTUDIO (1952)		
	CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: 1932	C2: 1946	C3: 1959
		INDICADOR PARCIAL:	I1: Creación del proyecto "La Mariscal" por el centenario de la batalla de Pichincha	I2: División de lotes, haciendas, compra-venta-adjudicación de potreros	I3: Ciertas calles nacen con el relleno de quebradas
	I4: Los límites de la Alameda son borrados y se expande hasta La Carolina en el norte				
	ELEMENTO	FINAL:	EF: Lotes aptos para soportar edificaciones de hasta 6 pisos si son eliminadas las construcciones en su totalidad		
		EFEECTO PARCIAL:	EP1: Barrio consolidado de baja altura con carácter residencial y casas al estilo europeo	EP3: Conjuntos residenciales multifamiliares	EP4: Unión/división de lotes para actividades comerciales
	CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL	PC: Transformación de la menor parte del tamaño original de lotes		
	INDICADOR CENTRAL:	IC: 69,70% CONSERVAN EL TAMAÑO ORIGINAL DE LOS LOTES			
CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: 1932	C2: 1946	C3: 1959	
	INDICADOR PARCIAL:	I1: Lotes en similares medidas de frente como profundas	I2: División equitativa de las manzanas	I3: manzanas sin fraccionamiento o divisiones irregulares	
				I4: División irregular de ciertos predios	
7.2. SUELO	FINAL:	EF: Distorsión de la vocación de los barrios y la proyección errónea de la imagen de los mismos			

EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Pocos lotes de residencia (temporal o fija) y más comercio	EP2: Invasión de todo tipo de negocios (lícitos e ilícitos) y ahuyentamiento de potenciales residentes	EP3: Poca tolerancia entre residentes y comerciantes en el área de estudio	EP4: Poca interacción por parte de las autoridades en controlar e intervenir por el costo político y la inversión personal sea afectada
CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: Transformación de la mayor parte del uso original del suelo</b>			
CAUSA/S	INDICADOR CENTRAL:	IC: 80% DE LOS USOS ORIGINALES DEL SUELO HAN SIDO MODIFICADOS			
	CAUSAS PARCIALES:	C1: 1932	C2: 1946	C3: 1959	C4: 1968
	INDICADOR PARCIAL:	I1: Salida del Centro Histórico	I2: Elaboración de proyectos de vivienda social para trabajadores y migrantes	I3: Generación de nuevos usos de suelo para satisfacer las necesidades de los residentes	I4: Expansión comercial con las nuevas tendencias globales
ELEMENTO	ARBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES) IDENTIFICADO/AS EN EL AREA DE ESTUDIO				
	FINAL:	EF: Percepción del patrimonio como un obstáculo para el comercio y/o residencia			
EFEECTO/S:	EFEECTO PARCIAL:	EP1: Creación de las "Cajas de Cristal" pero mal empleadas o distorsionada la idea	EP2: Modificaciones agresivas a las edificaciones existentes o negación de las mismas	EP3: Degradación de la imagen urbana y desvalorización del suelo	
CENTRAL	PROBLEMA CENTRAL:	<b>PC: La mayor parte del patrimonio edificado se encuentra en buen estado</b>			
	INDICADOR CENTRAL:	IC: 76,56% DEL PATRIMONIO ESTA EN BUEN ESTADO			
CAUSA/S	CAUSAS PARCIALES:	C1: La mayor parte del patrimonio esta en un buen estado	C2: Los propietarios abandonan las casas para su deterioro total		
	INDICADOR PARCIAL:	I1: 86,73% del patrimonio esta conservado	I1: 13,27% del patrimonio fue eliminado por su deterioro o modificaciones		
7.3. EDIFICACIONES: Edificios privados, edificaciones públicas, Unidades individuales o conjuntos urbanos					

## 2.7 Asesorías Técnicas

Para poder tener un mejor proyecto, se ha tomado en consideración la asesoría de diferentes materias internas de la carrera. Por tal motivo, se tomó a tecnología de la construcción y sostenibilidad, para desarrollar un proyecto urbano que cumpla con datos técnicos y que busque ser lo más adecuado para el medio ambiente.

### 2.7.1 Asesorías de Tecnologías de la Construcción

#### 2.7.1.1 Soterramiento y Ordenamiento de Redes e Infraestructura de Telecomunicaciones dentro del centro del barrio “La Mariscal”

Desde el 2017 el Gobierno Nacional decidió poner en ejecución un plan de soterrar y ordenar la infraestructura de electricidad y telecomunicaciones dentro de las ciudades, para proveer y controlar la demanda de estos servicios, y ayudar con la limpieza de la contaminación visual, que el tendido eléctrico y cableado de telecomunicaciones ha generado en las diferentes urbes del país.

Este fenómeno de acumulación de cables en el espacio aéreo se generó por costos, las acometidas a nivel del suelo conllevan más material y costos elevados, que en comparación de ser colgarlos del alumbrado y postes públicos. Por tal motivo se asume el objetivo de soterrar estos servicios, sin comprometer su calidad o que llegue a todos los residentes; y sobre todo que la expansión de los servicios sea controlada, ordenada y el caso de reparación sea menos invasiva y puntual.

Dentro del cableado aéreo que se puede observar en el espacio aéreo de las ciudades son el tendido eléctrico –de mediana tensión–, telecomunicaciones –teléfono fijo, internet, televisión por cable– y en algunos casos entra la red de vigilancia del 911.

Esta acumulación de servicios en el espacio público ha causado problemas, tanto a nivel ambiental, como en la calidad del servicio y provocado accidentes –sea a personas, como propiedad privada o daños en la red de un sector de las ciudades–, por tal motivo para mitigar estos daños, el soterramiento y separación subterránea de los servicios, permitirá un control, mantenimiento y provisión de servicios ordenada, equitativa y lo menos invasiva posible.

Dentro del Plan Nacional de Soterramiento, la ciudad de Quito, ha cumplido con su plan piloto de enterrar 15 kilómetros de cables a un costo aproximado de \$3.000'000.000,00 (tres mil millones de dólares), formando así parte de la red maestra implementada en el 2013 junto a Guayaquil y Samborondón, cubriendo un total de 16.1 kilómetros de cableado soterrado.

En el periodo comprendido entre 2013-2016 la Empresa Eléctrica Quito se embarcó en la tarea de soterrar 48.72 kilómetros de cables en diferentes puntos de la ciudad, como La Mariscal (28.97 Km) –elaborado en tres etapas–, Avenida Napo (0.84 Km), Cumandá (1.13 Km), Manuel Córdova Galarza (3.18 Km), Variante 07E (1.27 Km), Avenida Interoceánica Etapa 1 (11.53 Km), Avenida Colón (0.6 Km) y el Primario Expreso Estratégico Gubernamental (1.2 Km).

Desde el 2016 hasta el 2017, el DMQ implemento otro proyecto de soterramiento en Tumbaco (4.05 Km) y la Plataforma Financiera (2.23 Km) llegando a culminar por el momento este proyecto dentro de la ciudad hasta encontrar nuevas áreas conflictivas, se produzca una emergencia o sea compatible con los planes del IMPU para el desarrollo de la ciudad para el 2040.

#### 2.7.1.1.1 Resolución Metropolitana No. A0015

Esta resolución es emitida el 16 de mayo del 2011 durante la administración del Dr. Augusto Barrera, donde se expide el “manual Técnico para Instalaciones de Redes Eléctricas y de Conectividad”, el cual servirá como normativa para las nuevas instalaciones de electricidad y comunicación en la ciudad de Quito. Es un trabajo colaborativo entre el Cabildo de la ciudad de Quito, la Empresa Eléctrica de Quito (EMQ), CNT, la Empresa de Agua Potable y Alcantarillado de Quito (EPMAPS) y la Empresa Metropolitana de Obras Públicas (EPMOP).

#### 2.7.1.1.2 Justificación Técnica

El objetivo principal de hacer estas modificaciones al denominado “tendido eléctrico” fue para mejorar el servicio urbano de telecomunicaciones y prevenir la posibilidad de cortocircuitos en la superficie; adicionalmente permitió el acceso a nuevos servicios tecnológicos y controlar los daños que estos pudieran sufrir al estar en la superficie.

Las redes de telecomunicaciones al ser subterráneas se mejora su transmisión, al no estar expuesta a los elementos, y al estar separados dentro de ductos individuales se impide

la interferencia de frecuencias. El costo de mantenimiento es bajo y se reduce la aparición de conexiones clandestinas, seguridad de los usuarios y trabajadores. La mayor desventaja es el costo de inversión inicial que generalmente es mayor de lo esperado.

### 2.7.1.1.3 Criterios de Diseño

- La canalización de redes debe ser separada en:
  - Instalaciones de telecomunicaciones
  - Energía eléctrica
  - Semaforización

Estos ductos deben ser presentados para servicios públicos tanto de las empresas públicas como de las privadas.

- La distribución de los ductos dentro de la acera es, en la parte externa de la acera se ubican los ductos de instalaciones eléctricas y semaforización, para poder brindar el servicio de alumbrado público y alimentación al sistema de semáforos.
- En el interior de la acera los ductos serán destinados para los servicios de telecomunicación y datos (cámaras).
- Las empresas compartirán los pozos de revisión, que estarán ubicados antes o después de las cámaras de energía eléctrica, que serán totalmente separadas del resto de los servicios para poder hacer las conexiones domiciliarias.

- Los empalmes de los cables de telecomunicaciones serán internos y dentro de los pozos de revisiones.
- Los pozos de revisión serán ubicados en las esquinas de las manzanas, a una distancia entre ellas de 50 metros máximo; esto puede variar según la trama urbana y terreno.
- El diseño de canales está relacionada al tamaño de la calzada, ancho de aceras y zonificación de sector; se considera los futuros servicios y población.
- La separación entre bloques de ductos eléctricos y de telecomunicaciones deben ser de 50cm, un mínimo de 30cm y en casos extremos de 20cm, para evitar de esta manera las posibles sobrecargas eléctricas o inducciones electromagnéticas.

#### 2.7.1.1.3.1 Zonificación de la Acera (Figura 63)

- Existe una franja para instalaciones domiciliarias, faja de equipamiento urbano, poste de iluminación. Este estilo de zonificación se presentó en una acera de 2.00m dejando la faja de equipamientos en donde se ubicarán hidrantes, luminarias, semáforos, árboles y mobiliarios urbano. *Ver Figura 63, Figura 64 y Figura 65.*
- En los cruces de vía se debe considerar que los ductos cruzaran las vías y en las esquinas se realizaran tres pozos. *Ver Figura 65 y Figura 66.*
- En caso que la acera sea menor de 2.00m, se omitirá la

faja de equipamientos y e dejara el espacio para el recorrido peatonal más el espacio designado para hidrantes, alumbrado público, señalética, y si es necesario los semáforos.

- Esta zonificación se estandariza para el diseño de aceras en nuevos proyectos o es referencial para las intervenciones en áreas consolidadas de la ciudad.

#### Tipos de aceras

##### A. Acera Mínima – menor de 2.00m

- Vías locales
- Vías secundarias

##### B. Acera Estándar – 2.01m a 2.70m

- Calle secundaria

##### C. Acera Grande – mayor de 2.70m

- Calle secundaria – Principal
- Calle principal y Colectoras

#### Tipos de vías

- Vías principales y colectoras
- Cruce de vías

Para comprensión de esta clasificación ver *Figura 72 al 74*, aquí se puede ver las secciones de cada tipo de calle y la ubicación de los elementos antes mencionados.

#### Tuberías de PVC para los ductos de instalaciones de servicios

#### Distribución y Colores

En la aplicación de normativas, se designó que en las vías

se coloque una tubería PVC de 110mm en la distribución establecida, según se presenten los casos en la **Figura 67**.

**Zona interior o Superior de la acera:** Telecomunicación Pública CNT, Telecomunicación Privada y Datos de semaforización.

**2.7.1.1.3.2 Zona Exterior o Interior de la acera:** Energía Eléctrica (EEQ), Semaforización y Alumbrado público.

**2.7.1.1.3.2.1 Ducto Tipo 1 (Figura 68)**

**Zona Interior:**

- Comunicación Privada: **2** PVC, de **color Blanco** y 2 triductos de manguera de 1 ½" de color negro.
- Comunicación Pública CNT: **4** PVC, de **color Gris** y 2 triductos de manguera 1 ½" de color negro.
- Comunicación Semafórica: **1** PVC de **color Beige**

**Zona Exterior:**

- Energía Eléctrica EEQ: **3** PVC, de **color Naranja** para media tensión y **3** PVC para baja tensión.
- Iluminación Pública y Semaforización: **1** PVC de **color Beige**.

**2.7.1.1.3.2.2 Ducto Tipo 2 (Figura 69 y Figura 70)**

**Zona Interior:**

- Comunicación Privada: **3** PVC, de **color Blanco** y 2 triductos de manguera de 1 ½" de color negro.
- Comunicación Pública CNT: **4** PVC, de **color Gris** y 2 triductos de manguera 1 ½" de color negro.
- Comunicación Semafórica: **1** PVC de **color Beige**

**Zona Exterior:**

- Energía Eléctrica EEQ: **3** PVC, de **color Naranja** para media tensión y **4** PVC para baja tensión.
- Iluminación Pública y Semaforización: **1** PVC de **color Beige**.

**2.7.1.1.3.2.3 Ducto tipo 3 (Figura 71, Figura 72, Figura 73, Figura 74)**

**Zona Interior:**

- Comunicación Privada: **4** PVC, de **color Blanco** y 2 triductos de manguera de 1 ½" de color negro.
- Comunicación Pública CNT: **6** PVC, de **color Gris** y 2 triductos de manguera 1 ½" de color negro.
- Comunicación Semafórica: **2** PVC de **color Beige**

**Zona Exterior:**

- Energía Eléctrica EEQ: **4** PVC, de **color Naranja** para media tensión y **4** PVC para baja tensión.
- Iluminación Pública y Semaforización: **1** PVC de **color Naranja**.
- Energía para semáforos: **1** PVC de **color Beige**

La posición de los elementos urbanos y las cajas de revisión dependerán del tipo de mobiliario urbano y tamaño de acera, en la **Figura 75** se ponen ejemplos genéricos de la posición de dichos elementos.

**2.7.1.1.3.3 Gráficos**

En los siguientes gráficos se representa con una mayor claridad como es la zonificación y ubicación de los elementos para la implementación del soterramiento de cables y puntos de provisión de servicios para las

propiedades privadas como públicas.

▪ **Zonificación**

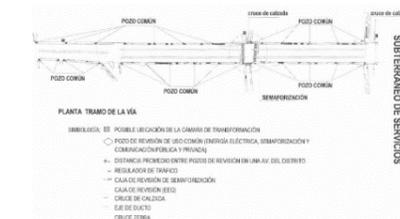


Figura 63. Zonificación en vías

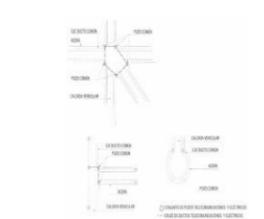


Figura 65. Zonificación en cruces de vías

Tomado de: Resolución Metropolitana A0015, 2018

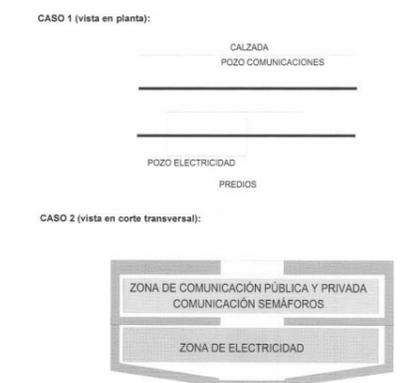


Figura 67. Zonificación de ductos



Figura 64. Zonificación de acera

Tomada de: Resolución Metropolitana A0015, 2018

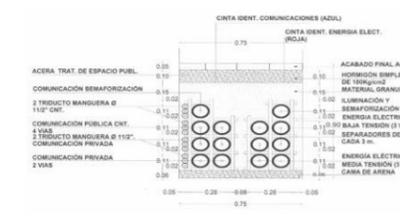


Figura 68. Elementos de ducto Tipo 1

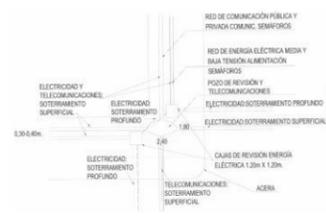


Figura 66. Zonificación en cruces de vías

Tomado de: Resolución Metropolitana A0015, 2018

la ciudad, es competente ver al tema como un tema global y no solo focalizarse en el centro urbano de estudio/intervención.

**2.7.1.2.1 Sistema de alcantarillado**

**2.7.1.2.1.1 Planificación**

- Para asegurar el buen funcionamiento del sistema, el proyecto urbanístico de calle evitara crear puntos críticos que pongan en riesgo a la población por la acumulación y acción de las aguas tales como:

- Curvas de retorno sin salida para las aguas lluvias de las calles.
- Depresiones intermedias en las rasantes de las calles, sin dar salida para aguas lluvias y sanitarias.
- Trazado alimétrico de las rasantes sin considerar las mínimas pendientes establecida para el escurrimiento de las aguas lluvias superficiales.
- Pasajes estrechos que impiden el ingreso del equipo mecánico para el mantenimiento de la red y sumideros.

- Espacios verdes sin ingreso.
- Por ningún concepto las redes de alcantarillado público podrán planificarse dentro de viviendas o áreas privadas, sólo deberán implementarse en calles o pasajes.

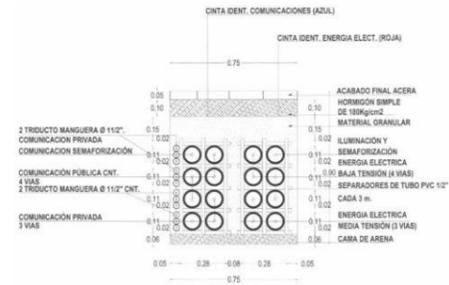


Figura 69. Elementos del ducto Tipo 2

Tomado de: Resolución Metropolitana A0015,2018

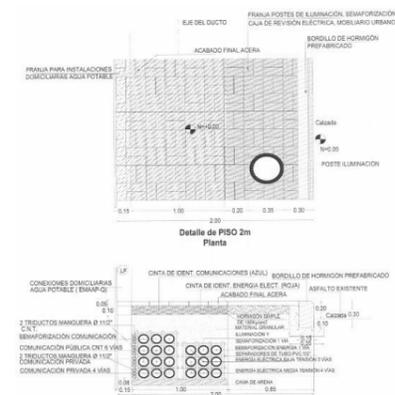


Figura 71. Elementos de los ductos Tipo 3

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018

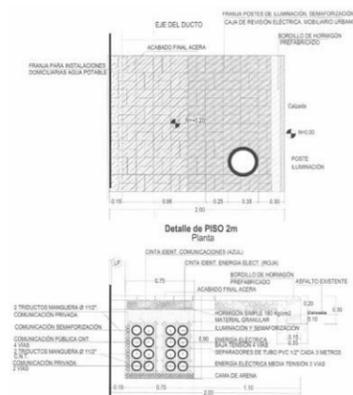


Figura 70. Elementos del ducto Tipo 2

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018

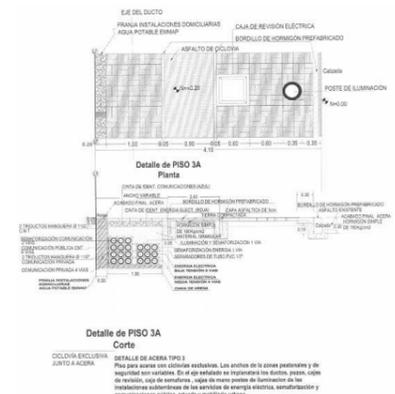


Figura 73. Elementos del ducto Tipo 3

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018



Figura 72. Elementos del ducto Tipo 3

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018

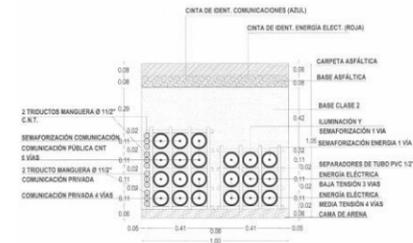


Figura 74. Elementos del ducto Tipo 3

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018

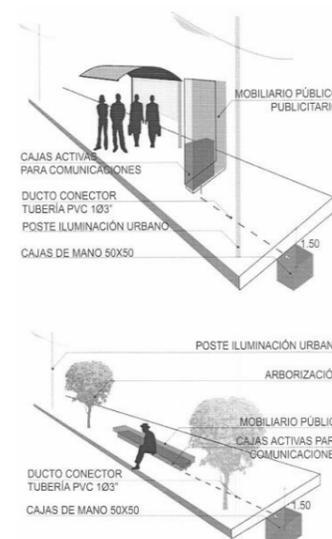


Figura 75. Opciones de posición de elementos urbanos

Tomado de: Resolución Metrop. A0015, 2018

**2.7.1.2 Sistema de Alcantarillado y Distribución de Agua Potable del Distrito Metropolitano de Quito**

La Ordenanza Municipal 0172, en el Anexo Único – Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, plantean ciertas medidas básicas para la implementación del mismo, que se complementa con las “Normas de Diseño de Sistemas de Alcantarillado para la EMAAP-Q”.

Por ser un sistema comprendido que se distribuye por toda



papel, 10% productos de aseo y baño y el 5% restante de productos varios.

Por tal motivo, EMASEO, dividió el territorio en sectores, poniendo recorridos, horarios y frecuencias para la recolección de los residuos según sea la frecuencia que se necesite la recolección de la misma. **Ver Figura 77. Mapa de rutas y horarios de recolección de RSU.**



Figura 77. Mapa de rutas y horarios de recolección de RSU

Tomado de: EMASEO 2018, 2018

	<b>Contenerización Mariscal. Horario:</b> Diurno (07h00-14h00). <b>Frecuencia:</b> Diaria. <b>Servicio:</b> Mecanizado
	<b>Ruta: Tamayo. Horario:</b> Nocturno (19h00-02h00). <b>Frecuencia:</b> Diaria, <b>servicio:</b> Pie de vereda

Para el sector de “La Mariscal” está dividido en dos tipos de recorrido, tipo de recolección y dos tipos de horarios, pero con una frecuencia diaria, adicionalmente en el centro del barrio, también se usan a barrenderos, barredoras mecánicas e hidro-lavado cada 15 días en la Plaza del Quinde (Plaza Foch).

Dentro del centro de “La Mariscal” se tiene el problema que los contenedores de basura están ubicados en espacio muy

estrechos y se convierten en trampas y focos de contaminación –tanto visual como ambiental–, por lo cual es recomendable que se mantengan el servicio diario, tomando en cuenta las actividades económicas, residenciales y turísticas en el área, pero que los contenedores tengan el cambio que tuvieron dentro del centro histórico, conviértalos en contenedores soterrados y con clasificación de los residuos para tener incluso una alternativa de manejo de desechos dentro del espacio y no todos terminen dentro de los centros de acopio para luego terminar en los vertederos.



Figura 78. Colectores de basureros soterrados en el Centro Histórico. Quito, Ecuador

Tomado de: EMASEO, 2018

#### 2.7.1.4 Costos

**2.7.1.4.1 Tierra.** En los proyectos de regeneración urbana cualquier compra de lotes queda en los precios referenciales del mercado, por lo cual queda en una fracción del valor comercial al público.

**2.7.1.4.2 Proyecto.** Los costos varían según el área de intervención y los materiales.

**2.7.1.4.3 Honorarios profesionales.** El diseño del plan

urbano y sus honorarios varían entre el 10% hasta el 18% del presupuesto de regeneración y por fiscalización varía entre el 15% al 22% del total de la facturación de planillas siempre y cuando el arquitecto tome la responsabilidad de pagar a proveedores, trabajadores y los otros profesionales, en caso que no se tome esa responsabilidad, en el estudio de caso pueden redondear unos \$100000.00 (cien mil dólares americanos) que pueden subir o bajar según las negociaciones y en honorarios profesionales de fiscalización se toma entre el 3% y 5% del total de planillas facturadas.

#### 2.7.1.5 Análisis del Entorno Construido dentro del centro del barrio de “La Mariscal”

Dentro del centro de La Mariscal, existen diferentes tipos de sistemas constructivos, materiales usados en las edificaciones y como estos elementos fueron dando al barrio que actualmente la imagen que tiene y su impacto en relación con la mancha urbana, sea compacto o disperso en las construcciones edificadas.

Para comprender cuál es el impacto que ha tenido este pedazo de la ciudad en su desarrollo en la construcción se tomó 4 temas a analizar; siendo:

1. **Tipologías constructivas**
2. **Materialidad**
3. **Conformación y estructura morfológica**
4. **Compacidad urbana**

Estos elementos podrán ayudar a comprender las diferentes etapas de construcción y desarrollo; como afecta su

conformación en el esparcimiento de la ciudad y si puede permanecer como se encuentra y/o si necesita un cambio radical para adaptarse a los nuevos movimientos globales con respecto a la construcción y el desarrollo urbano.

**2.7.1.5.1 Tipología Constructiva.** Ver Figura 79. Plano de tipologías constructivas dentro del área de estudio y Anexo No. 79. Plano de tipología constructiva en el área de estudio.

Se encontró 2 tipos de construcciones dentro del área de estudio, que responden tanto al sistema constructivo y estructura utilizada para cada edificación. Estos tipos son: **pórticos** y **muros portantes**.



Leyenda  
 ■ Muros Portantes    ■ Pórticos    ■ No Aplica

Figura 79. Plano de tipologías constructivas dentro del área de estudio

- **Muros portantes.** También conocidos como *muros de carga*, son un elemento estructural que soporta las cargas de toda la edificación y también funcionan como elementos de fachada y paredes internas. Este tipo de construcción se encuentra en la mayoría de las edificaciones (58.54%) y se debe al año en que fueron construidas –entre 1940 y 1960–. Estas edificaciones en su mayoría son de no más de 3 pisos y tanto con pintura como con los materiales vistos –siempre que estén en buen estado la construcción–, responden a su entorno y aporta a la imagen urbana. Ver Figura 80 y Figura 81.



Figura 80. Edificación usando muros portantes dentro del área

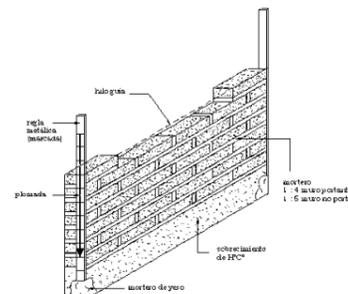


Figura 81. Construcción de muros portantes

Tomado de: Manual de Ing. Civil, 2018

- **Pórticos.** Es el tipo de construcción que se ha construido desde mediados de 1970 y que se usa hoy en día por su facilidad, rapidez y posibilidad de subir en altura y tener espacios libres para diversas actividades. El 40.11% de edificaciones están dentro de este tipo e incluso para las nuevas adecuaciones en las construcciones existentes y patrimoniales se usa este sistema para adaptar a lo existente a los nuevos

servicios y necesidades. Tiene la ventaja de poder ser modificado su uso interno y adaptarse a nuevas adiciones constructivas. Ver Figura 82 y Figura 83.



Figura 82. Edificio usando los pórticos dentro del área.

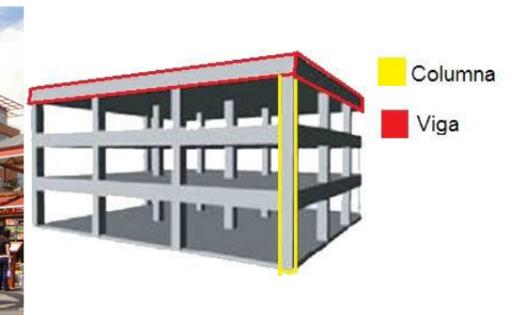


Figura 83. Diagrama de los elementos del sistema de pórticos

**2.7.1.5.2 Materialidad.** Ver Figura 84. Plano de materiales en las construcciones dentro del área de estudio y Anexo No. 80. Plano de materiales en las construcciones dentro del área de estudio.

Dentro del área de estudio, existen diversos materiales usados para la composición, distinguir ciertos elementos o denotar el tiempo en el que la edificación se construyó. Dentro de los más usados son el *ladrillo*, *hormigón* y últimamente el *acero*, lo cual permite distinguir cuales son nuevas, las que se construyeron durante el “Boom Petrolero” y cuáles son las edificaciones originales y que todavía se conservan.

**Adicionalmente a estos elementos visibles y dominantes, existen materiales que en los últimos 10 años se han empezado a usar en las fachadas y retiros, estos son; vidrio –uso de cerramientos y las “cajas de cristal” en las edificaciones patrimoniales y originales– y pieles y doble fachadas –que son usadas más en las**

**edificaciones nuevas o rehabilitadas para volverlas atractivas, las más populares son la fachaleta de ladrillo, el alucobond y láminas de madera.** Ver Figura 85.

Fotos de materiales usados en las construcciones dentro del área de estudio

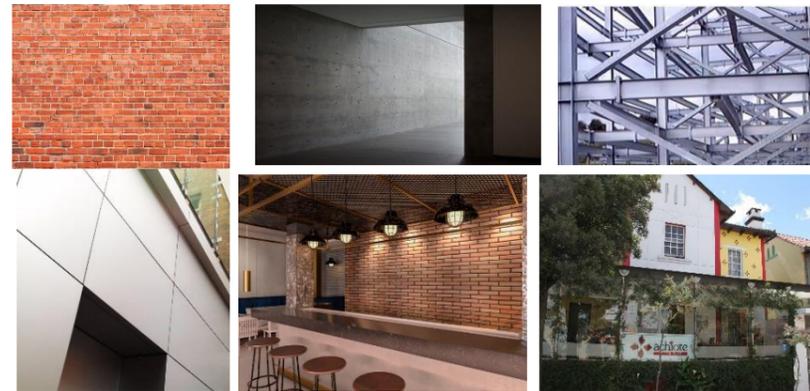


Figura 85. Fotos de materiales usados en las construcciones dentro del área de estudio



Leyenda  
 Acero Hormigón Ladrillo No Aplica

Figura 84. Plano de materiales en construcciones dentro del área de estudio

Tanto en la tipología de la construcción como en los materiales usados, se puede concluir que son elementos que responden a su época, y en la actualidad ayudan o a controlar la absorción y reflexión del calor o por cuestiones estéticas son usados con el objetivo de volver más llamativas a las edificaciones para la inversión como para el comercio.

El importante tomar en cuenta estos elementos para la intervención urbana, ya que se puede sugerir que materiales deben estar presentes dentro de las edificaciones y cuales son favorables en las fachadas, con el fin de reducir la isla de calor y no crear monolitos que contrastan con el área en una manera negativa.

Los materiales que se recomienda en las nuevas edificaciones en sus fachadas, principalmente, son aquellos que ayudan a absorben el calor exterior y que evitan un reflejo excesivo con la luz y la radiación de la luz solar. Para aquellas edificaciones patrimoniales se sigue invirtiendo en el uso de la “caja de cristal” para volver un exhibidor transparente y traslucido para no derrocar la casa existente e incentivar otro tipo de actividades en el retro que quedaría abierto o cubierto según la necesidad comercial y/o residencial.

**2.7.1.5.3 Conformación y Estructura morfológica.** Ver

Figura 86. Plano de ocupación de suelo actual dentro del área de estudio y Anexo No. 61. Plano comparativo de ocupación de suelo en el área de estudio.

Este tema comprende a las formas en la que las edificaciones se implantan en el lote y cuál es su impacto en la imagen urbana y ocupación del suelo. Dentro de normativa se tiene tres tipos de ocupación de suelo designada en el área –**Aislada** (A\_533 y A\_PA), **Continua** (C\_503, C\_PB y C\_V503) y **Línea de fábrica** (D)– de las cuales la dominante es la **C\_V503**, por lo cual el interés era mantener los retiros en la mayoría de las edificaciones existentes.



Leyenda  
 A\_533 A\_PA B\_533 B\_V333 C\_PB C\_V303 D Z\_VVV

Figura 86. Plano de ocupación de suelo actual dentro del área de estudio

Lamentablemente la realidad demuestra que no solo existen las formas asignadas, sino también otras formas de ocupación adicionales, teniendo como resultado final la ocupación de los retiros frontales en la tercera parte del territorio (33.60%) impidiendo tener espacios libres y que

permitan a la relación con el espacio público y privado.

Otro problema que conlleva esta forma de ocupación es la baja o poca permeabilidad que el suelo va a tener provocando problemas de inundación y aumento de la sensación térmica; y dentro de la imagen urbana se reduce la porosidad de las fachadas, convertido en zonas muertas y sin ojos a este pedazo urbano de tanto tránsito.

Es preferible recuperar los retiros frontales para dar otra percepción visual y la relación de escala con los usuarios sería más recíproca. Los retiros son necesarios para incluso analizar la morfología y que altura realmente cabe dentro de un lote del área de estudio y que no tenga un impacto negativo con lo existente y proyectado para el crecimiento de la residencia.

#### 2.7.1.5.4 Compacidad Urbana. Ver Figura 87. Plano de compacidad urbana del área de estudio y Anexo No. 81. Plano compacidad urbana del área de estudio.

Este tema es más relacionado con los llenos y vacíos y permite comprender cuál es el impacto que tiene las edificaciones sobre el territorio. Es una muestra de lo que está construido versus el espacio dejado para retiros, áreas verdes, plazas, calles, y toda el área de espacio público disponible.

El área de estudio tiene la característica de tener el 33% del territorio libre (8.70 Ha) para el espacio público –plaza, parque, calles (calzada y veredas)– y el resto está destinado para el desarrollo de edificaciones (17.87 Ha).



Leyenda  
 ■ Edificaciones    □ Área de Estudio

Figura 87. Plano de compacidad urbana del área de estudio

Por tal motivo, según el PUOS al territorio se le asignó construir un máximo de 104919.81m<sup>2</sup> en planta baja, es decir un 62% del territorio es edificable, pero en la realidad, en planta baja se encuentra edificado 136018m<sup>2</sup>, llegando a ocupar el 130% del territorio, teniendo un superávit de 31098.187m<sup>2</sup>.

Esto quiere decir que todos los espacios designados para retiros han sido ocupados y cubiertos para la expansión de las edificaciones existentes.

Lo contrario ocurre en el total edificable, donde el PUOS propone que 311% en relación al territorio se puede

construir (planta baja + pisos edificables), con un total de 631628.95m<sup>2</sup>; pero en la actualidad solo se ha ocupado el 251% del designado con un edificado de 448271m<sup>2</sup>; lo cual no varía en la mancha urbana, pero si deja todavía un saldo a favor por construir de 183357.950m<sup>2</sup> y que se puede distribuir a lo largo del área de estudio.

Para poder seguir con la rehabilitación urbana es necesario liberar los espacios de retiros y buscar ser una ciudad compacta.

#### 2.7.1.6 Análisis de Detalles y Costos de Elementos Arquitectónicos Característicos del Centro de “La Mariscal”

Después de hacer una recolección de datos de materiales y sistemas constructivos, se determinó que en el área de intervención el 58.54% de las edificaciones presentes son de ladrillo y estas tienen ciertos elementos arquitectónicos que valen la pena conservar y puedan ser utilizadas en las nuevas edificaciones. Esto no quiere decir que no se pueda dar un aspecto moderno, pero tampoco hay que negar los detalles que las casas originales tienen en su configuración.

Estos elementos son característicos del tipo de edificaciones en el área de estudio y muestran la clara influencia de los chalets europeos por su conformación y el uso original de las mismas. Ver Figura 88-90: Edificaciones en el área de estudio



Figura 88. Edificación dentro del área de estudio (Hostal Reina Bilquis)



Figura 89. Edificación dentro del área de estudio (Hostal Cayman)

Con el objetivo de no hacer un listado interminable de elementos o un manual de dibujo de cada elemento presente, se tomaron los elementos más destacados en las edificaciones originales y se hizo un detalle de estos elementos constructivamente y junto a los mismos un cuadro de valores –por elemento completo, por m<sup>2</sup> o metro lineal– para tener un aproximado cuánto cuesta hacer estos

elementos hoy día.



Figura 90. Edificación dentro del área de estudio (Hostal Arco del Sol)

Este tema se desarrolló gracias a la propuesta de rehabilitar o readecuar las edificaciones existentes en buen estado, para el uso comercial o residencial y que estos elementos no se pierdan por completo con una intervención arquitectónica en el espacio.

Los elementos escogidos para este tema son:

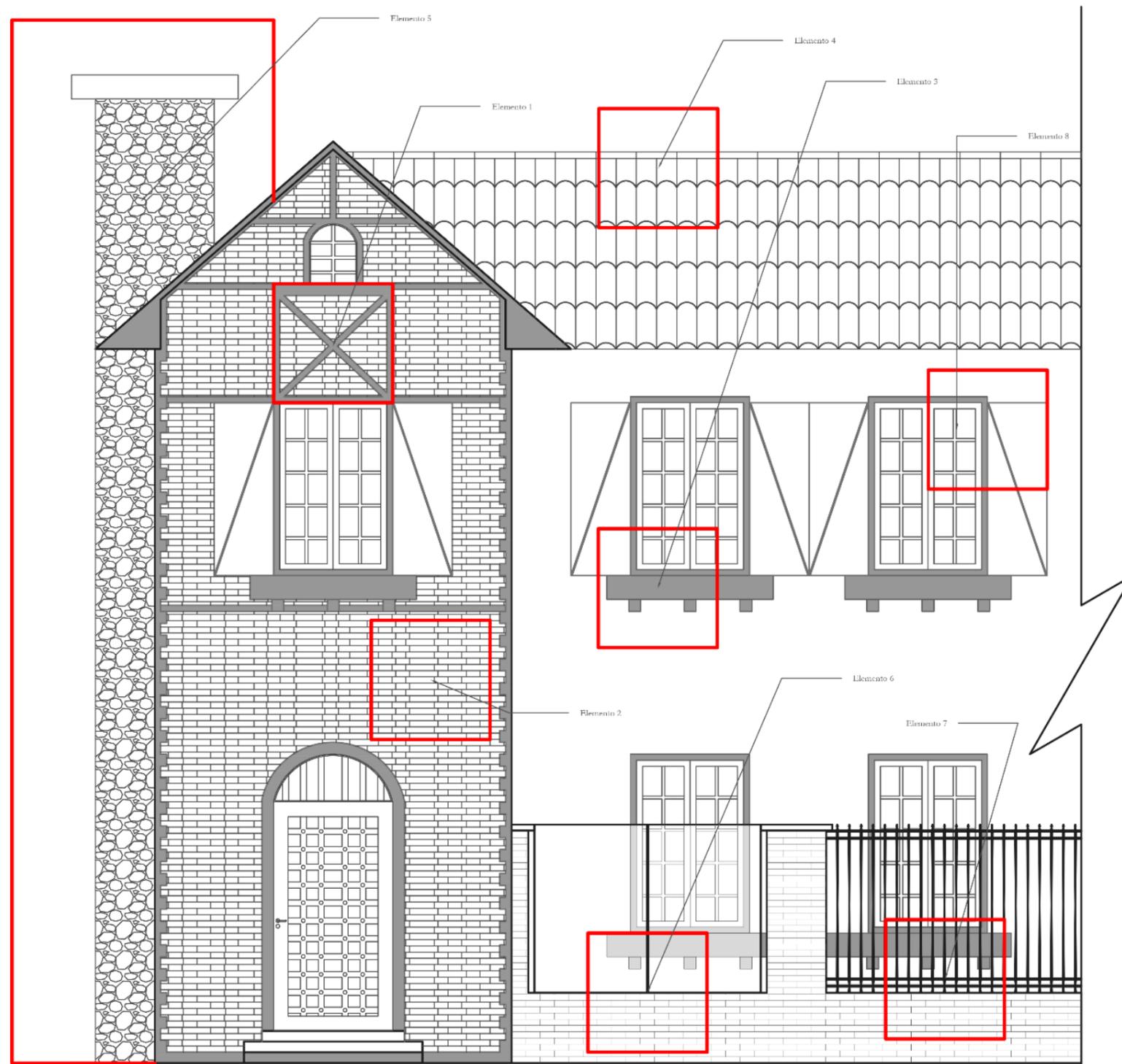
- **Elemento 1: Elementos en yeso.** Estos elementos imitan ciertos elementos estructurales típicos en construcciones de madera.
- **Elemento 2: Aparejo de ladrillo.** Este tipo de aparejo es diferente al usado en el centro histórico u otras edificaciones.
- **Elemento 3 y 8: Ventanas.** Tanto la ventana como los elementos que la bordean.
- **Elemento 4: Tejado.** Cubierta de teja
- **Elemento 5: Chimenea.** Pueden ser chimeneas de

*ladrillo o piedra.*

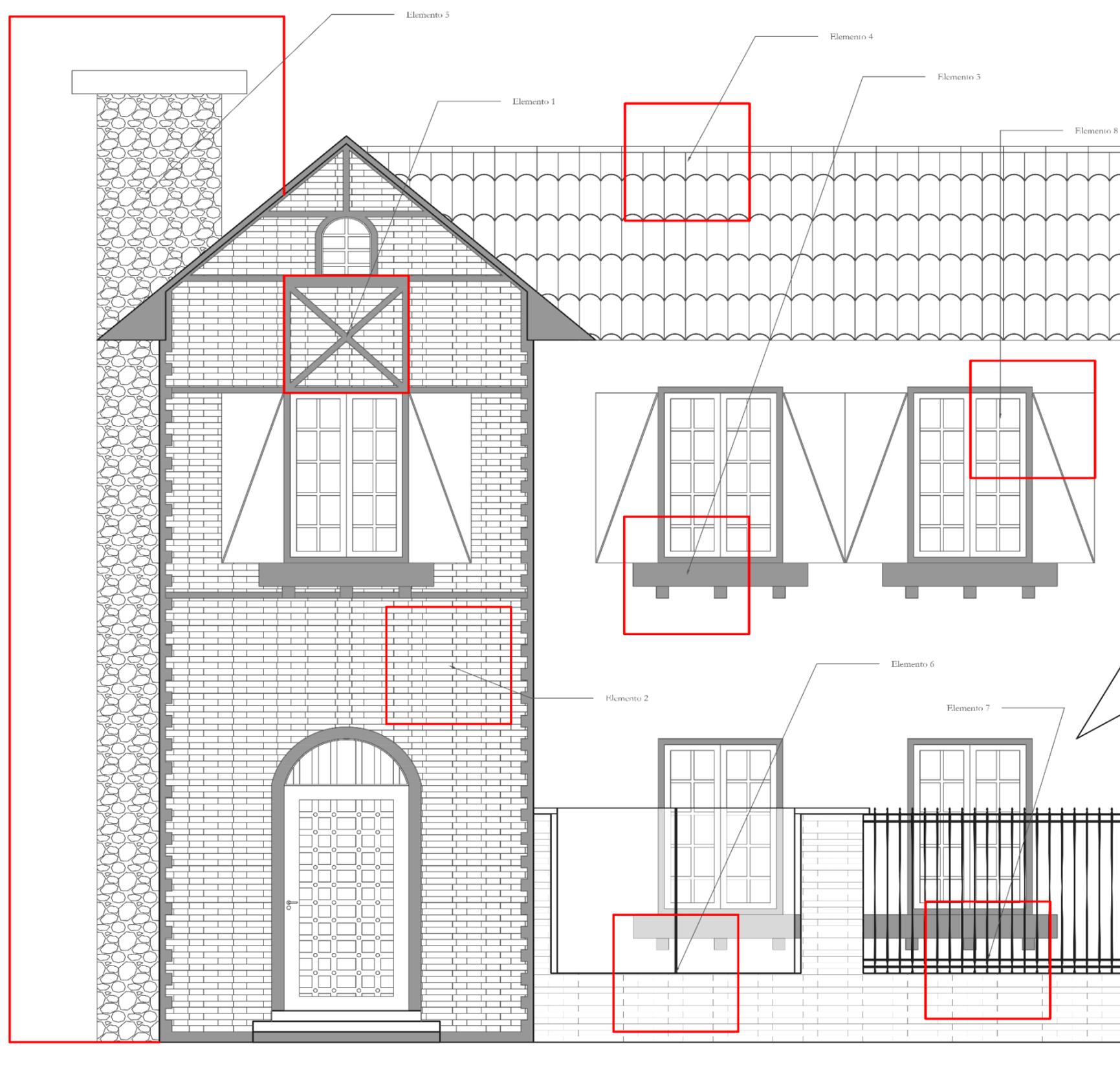
- **Elemento 6 y 7: Cerramientos.** Estos pueden ser de vidrio, hierro forjado.

Para mejor entendimiento de la disposición ver *Figura 91*.

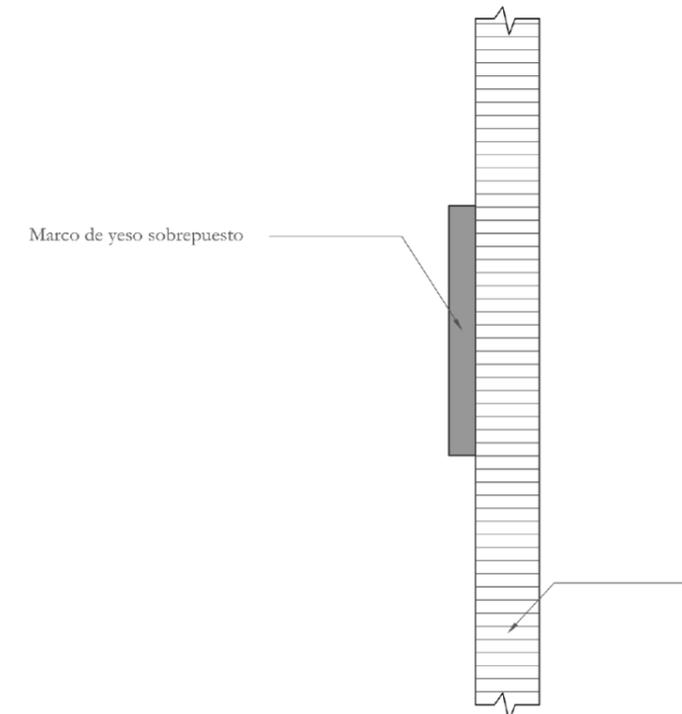
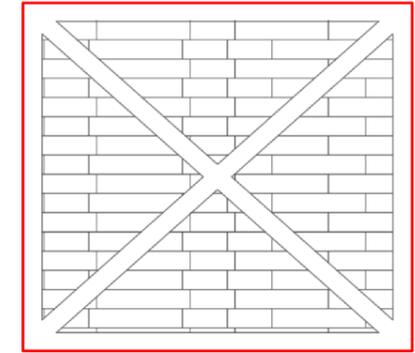
**Casa tipo y elementos seleccionados<sup>39</sup>.**



*Figura 91. Casa tipo y elementos seleccionados*

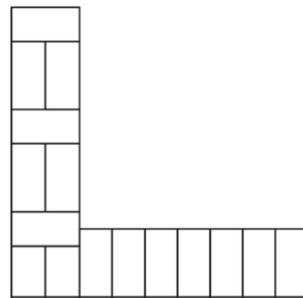
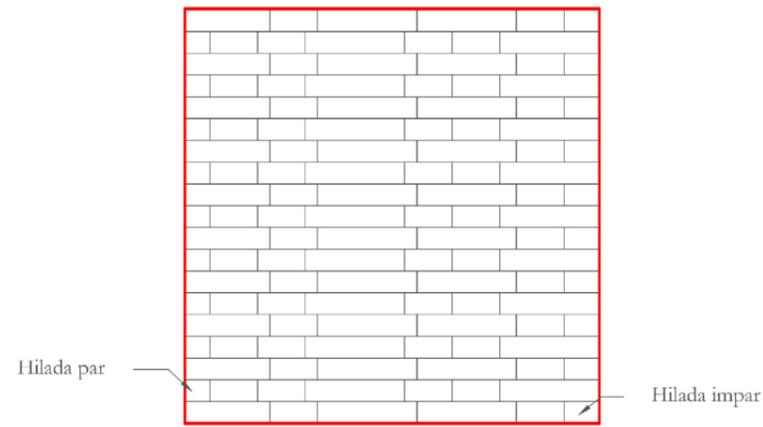


### Elemento 1

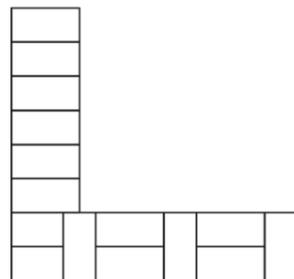


COSTO DE MOLDURAS EN YESO (M3)				
No.	Elementos	Volumen m3	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo m3
	Yeso (Costo por lb = \$0,40)	1	\$0,60	\$0,60
	Elemento 1	0,065	\$0,60	\$0,04
1	Pintura blanca Impermeabilizante (18,9 lt Wesco)	18,9 lt	\$0,06	\$0,00
2	Pintura blanca impermeabilizante(3,7lt Wesco)	3,7 lt	\$0,07	\$0,00
3	Mano de obra	2 personas 1 revocador y 1 asistente	\$1,38	\$1,38
TOTAL CASO DE ANÁLISIS 1		0,065	\$2,04	1,42
TOTAL CASO DE ANÁLISIS 2		0,065	\$2,05	1,42

### Elemento 2



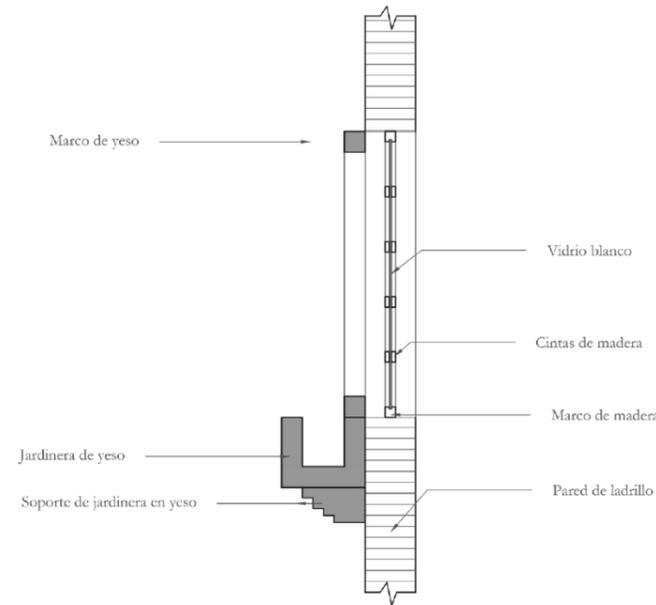
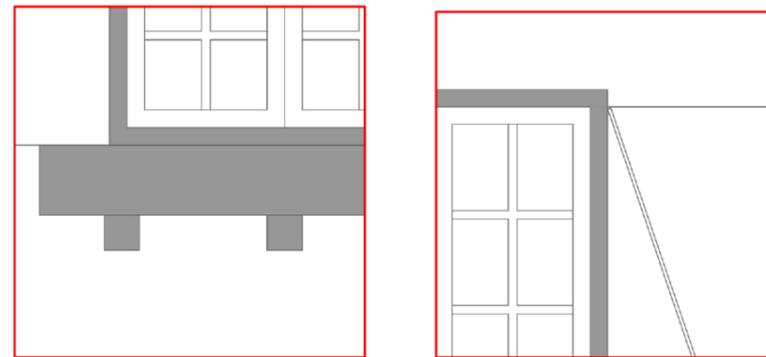
Hilada par



Hilada impar

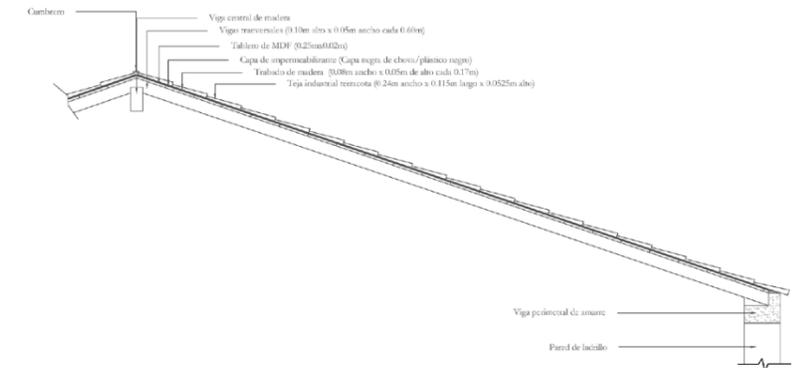
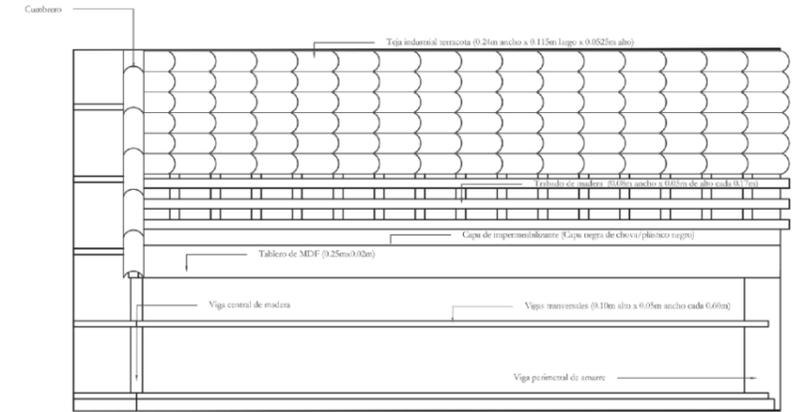
PARED DE LADRILLO				
No.	Elementos	Cantidad por m2	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Ladrillo prensado 11,5cmx24cmx5,25cm	190	\$0,85	\$161,90
2	Mortero	-	\$3,23	\$3,23
3	Mano de Obra 2 personas 1 albañil y 1 peon	-	\$6,11	\$6,11
TOTAL COSTO M2 DE PARED		190,000	\$10,19	170,84

### Elemento 3 y 8



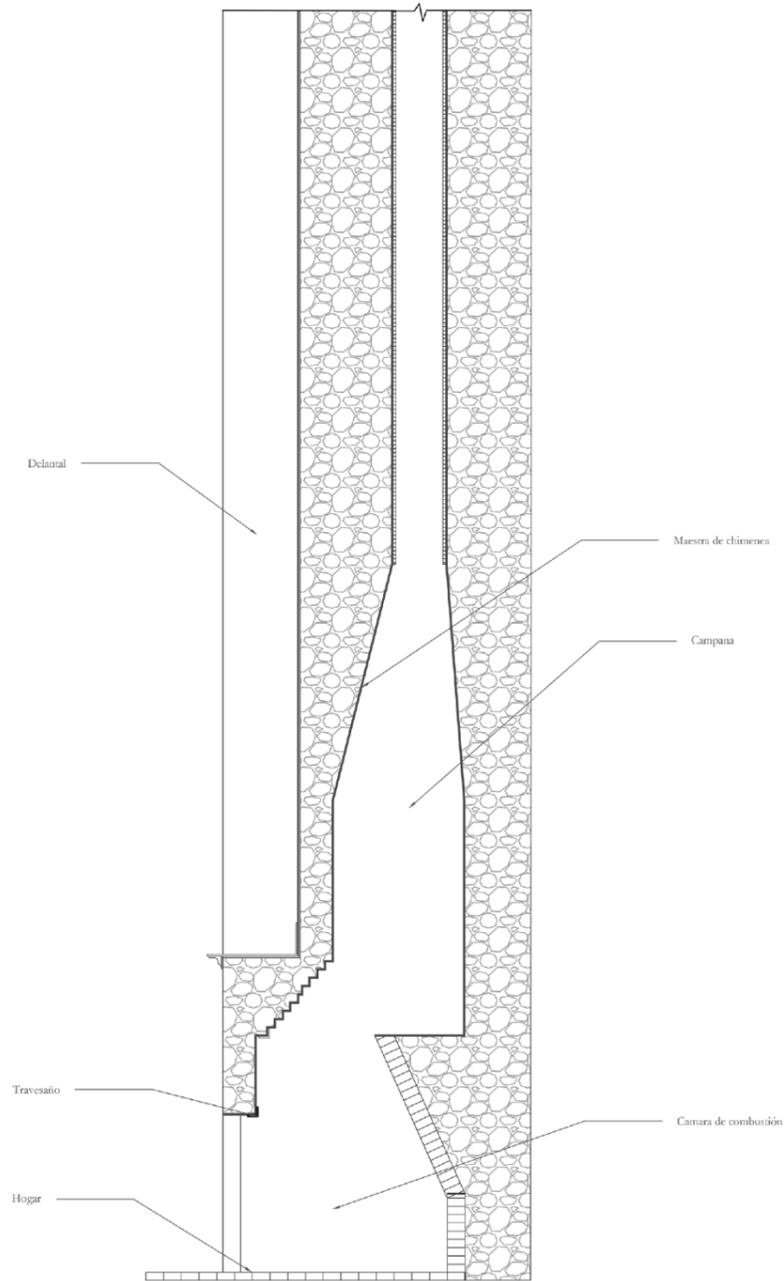
COSTO DE VENTANAS				
No.	Elementos	Cantidad	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Marco de yeso	0,03 m3	\$1,42	\$1,42
2	Jardinería de yeso	0,112 m3	\$0,60	\$1,42
3	Vidrio blanco de 6mm 0,35mx1,3m	0,9 m2	\$30,50	\$30,50
4	Marco de madera (Colorado) 1,40mx0,45m	6,40 m	\$7,00	\$44,80
5	Mano de obra	-	\$25,30	\$25,30
TOTAL CASO DE ANÁLISIS 1		6,40m 0,9m3 0,14m3	\$64,82	103,44

### Elemento 4



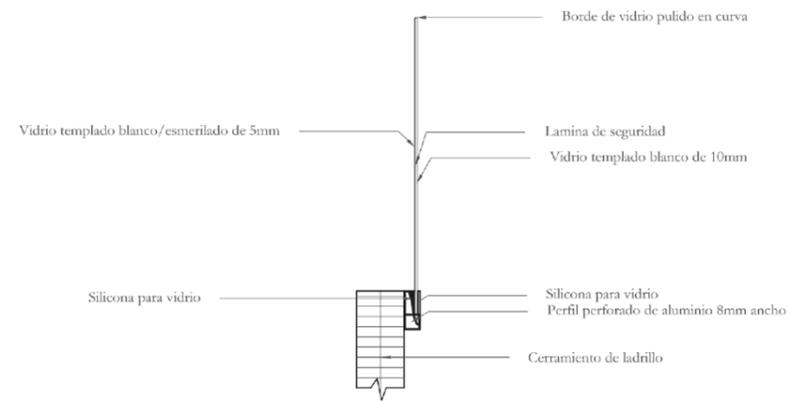
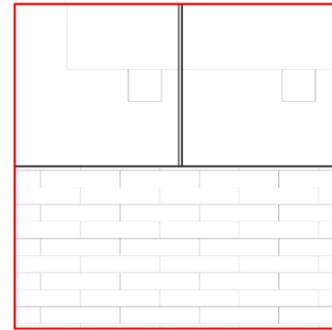
COSTO DE CUBIERTA (M2)				
No.	Elementos	Cantidad	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Elementos de madera (Colorado) precio referencial	-	\$7,00	\$44,80
2	Mano de obra (madera) (precio varia según contrato)	-	\$25,30	\$25,30
3	Chova negra incluyendo instalación	1 m2	\$11,00	\$11,00
4	Teja industrial terracota 0,24mx0,115mx0,05m	33 x m2	\$0,35	\$11,55
5	Clavo para fijación	18	\$0,11	\$1,98
6	Mano de obra (cubierta) 1 albañil y 1 peon	-	\$23,82	\$23,82
TOTAL			\$67,58	\$118,45

### Elemento 5



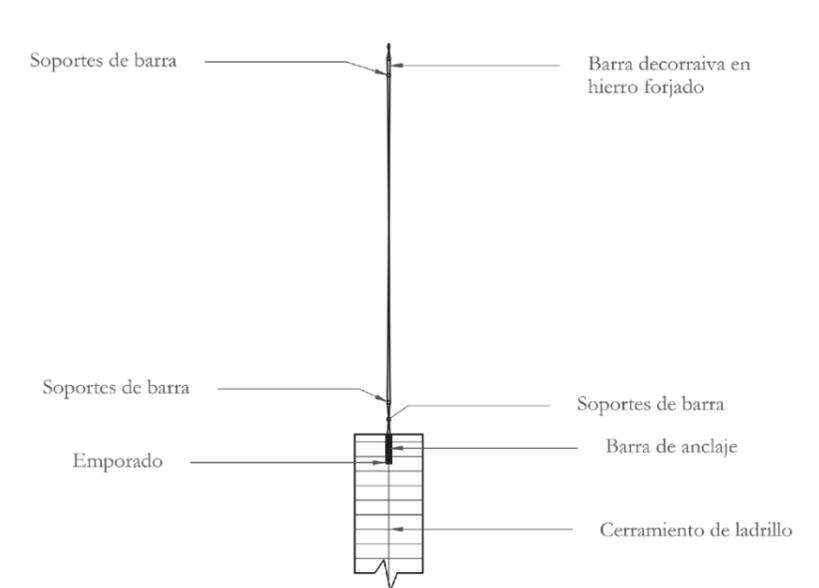
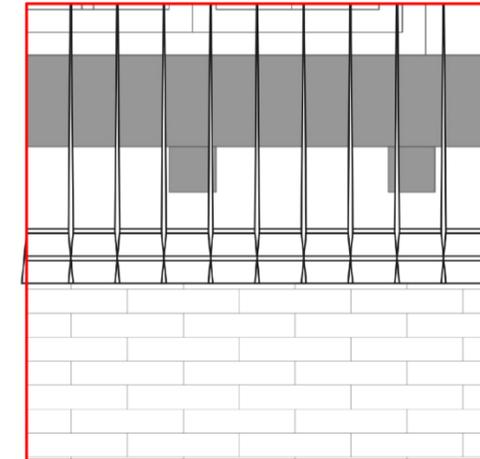
CHIMENEA (LADRILLO O PIEDRA)				
No.	Elementos	Cantidad	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Chimenea de ladrillo	1	\$700,00	\$700,00
2	Chimenea de Piedra	1	\$800,00	\$800,00

### Elemento 6



CERRAMIENTO CON VIDRIO				
No.	Elementos	Cantidad	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Canaleta de aluminio	1 m	\$13,80	\$13,80
2	Sellado de juntas	1	\$1,10	\$1,10
3	Vidrio templado de 10mm	1,34 m <sup>2</sup> 0,95mx1,40x	\$74,45	\$74,45
4	Vidrio reflectivo/esmerilado 5mm	1,34 m <sup>2</sup> 0,95mx1,40x	\$52,89	\$52,89
6	Mano de obra 1 cristallero y ayudante	-	\$8,85	\$8,85
TOTAL			\$151,09	\$151,09

### Elemento 7



CERRAMIENTO CON HIERRO FORJADO				
No.	Elementos	Cantidad	Costo Unitario (\$ dolares)	Costo
1	Hierro forjado	9	\$7,00	\$63,00
2	Sellado de juntas	1	\$0,35	\$0,35
TOTAL			\$7,35	\$63,35

## 2.7.2 Asesorías de Sostenibilidad

El área central de La Mariscal, ambientalmente presenta situaciones positivas y negativas que afectan tanto al área de estudio como al resto del barrio, y en este particular pedazo urbano, cualquier modificación, intervención afecta a la imagen proyectada y cómo va a ser replicadas estas acciones en el resto de la ciudad –sean buenas o malas– por lo cual, es primordial hacer un análisis a detalle y consiente de la situación actual en relación al medio ambiente y cuáles serían las acciones contra el calentamiento global y como un barrio consolidado los puede combatir.

Tiene la característica de ser un área consolidada y con poco espacio para cambio agresivos, pero si tiene la suficiente superficie para ser un barrio que mitigue los efectos del calentamiento global paulatinamente y de manera eficiente.

### 2.7.2.1 Fase I

#### 2.7.2.1.1 Análisis de Sitio

##### 2.7.2.1.1.1 Datos Climáticos

El área de estudio, se localiza en el centro del barrio de “La Mariscal”, por lo cual, las cuestiones climáticas no son afectadas de una manera severa o por la presencia de otros elementos naturales –como quebradas, montañas, represas, barrancos, cuencas o ríos–, manteniendo una temperatura media anual de 15.3°C, teniendo picos en verano, con 24.5°C, y una mínima en invierno de 10.0°C. Ver **Tabla 12. Cuadro de clima y precipitaciones anuales**

Aparte de tener una temperatura agradable y constante, las precipitaciones tienen su auge durante la etapa de otoño-primavera –desde octubre hasta mayo– y un total de 1081.5mm anual. Ver **Tabla 12. Cuadro de clima y precipitaciones anuales** y **Figura 92. Distribución de precipitaciones anuales**.

A pesar que puede haber tormentas fuertes, no hay la presencia de puntos de acumulación de agua, ya que el sector esta abastecido con un alcantarillado proyectado para estas emergencias, no es una planicie y todavía existen espacios con suelos permeables dispersos por toda el área.

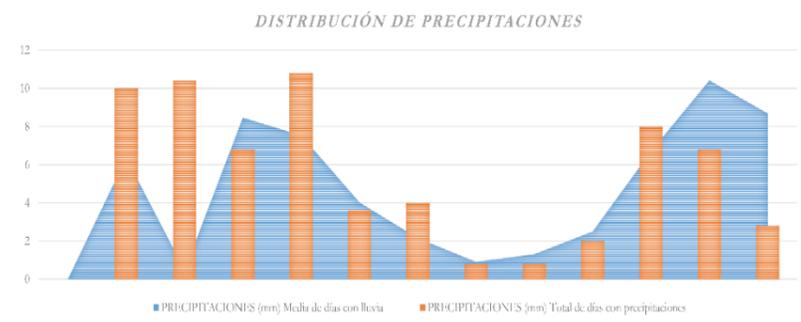


Figura 92. Distribución de precipitaciones anuales

Tabla 12.

Cuadro de clima y precipitaciones anuales

CUADRO DE CLIMA Y PRECIPITACIONES ANUALES												
MES	TEMPERATURA							PRECIPITACIONES (mm)				
	Absolutas		Media					Frecia	Máxima en 24 horas	Suma Mensual	Media de días con lluvias	Total de días con precipitaciones
	Fecha	Máxima	Fecha	Mínima	Máxima	Mínima	Anual					
Enero	01-ene	23.6	01-ene	8.8	20.2	10.3	14.1	05-ene	18.7	158.9	6,36	25
Febrero	14-feb	22.2	02-feb	8.8	19.8	10.2	14.1	28-feb	27.4	125.3	0,47	26
Marzo	-	-	28-mar	8,3	22,6	10,8	15,5	17-mar	35,0	143,8	8,46	17
Abril	02-abr	23,7	25-abr	8,0	20,7	10,5	14,2	04-abr	31,9	203,4	7,53	27
Mayo	29-may	27,4	25-may	8,4	22,1	10,7	15,3	01-may	20,6	40,2	4,02	9
Junio	18-jun	24,6	04-jun	8,3	22,9	10,7	15,9	16-jun	12,9	21,4	2,14	10
Julio	07-jul	24,8	21-jul	8,0	23,6	11,4	16,6	10-jul	1,4	1,8	0,90	2
Agosto	07-ago	26,2	12-ago	8,4	23,9	10,9	16,2	16-ago	1,4	2,6	1,30	2
Septiembre	19-sept	28,0	19-sept	9,2	24,5	11,2	16,6	24-sept	5,6	12,5	2,50	5
Octubre	10-oct	25,9	13-oct	0,5	22,9	10,0	15,2	11-oct	27,4	133,8	6,69	20
Noviembre	-	-	18-nov	8,2	10,5	14,8	14,8	14-nov	29,9	177,0	10,41	17
Diciembre	-	-	15-dic	7,2	22,1	10,0	15,1	25-dic	33,4	60,8	8,69	7
Valor Anual	-	-	-	0,5	-	10,6	15,3	-	35,0	1081,5	6,47	167

#### 2.7.2.1.1.2 Asoleamiento

Este sector se caracteriza por tener edificaciones bajas, por lo cual, el asoleamiento y luz natural está presente en cada una de las edificaciones durante todo el día –desde las 6h00 hasta las 18h00. Las edificaciones más altas a pesar de arrojar una sombra, responden adecuadamente a las vías y no son agresivas con las edificaciones colindantes con menos pisos. Por tal motivo se evita tener áreas oscuras y frías, pero si protegidas por la vegetación presente. Ver **Figuras 93 a Figura 112: Asoleamiento del área de estudio en equinoccios y solsticios**.

Figura 93. 20 de marzo – 06:00

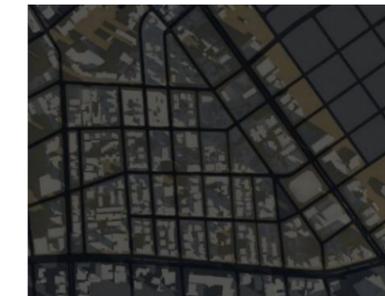


Figura 98. 22 de octubre – 06:00



Figura 94. 20 de marzo – 10:00



Figura 99. 22 de octubre – 10:00



Figura 95. 20 de marzo – 12:00



Figura 100. 22 de octubre – 12:00



Figura 96. 20 de marzo – 15:00



Figura 101. 22 de octubre – 15:00



Figura 97. 20 de marzo – 18:00



Figura 102. 22 de octubre – 18:00



Figura 93 – Figura 97

Asoleamiento en Equinoccio de Primavera  
20 de marzo

Figura 98 – Figura 102

Asoleamiento en Equinoccio de Otoño  
22 de octubre

Figura 103. 21 de junio – 06:00



Figura 108. 21 de diciembre – 06:00



Figura 104. 21 de junio – 10:00



Figura 109. 21 de diciembre – 10:00



figura 105. 21 de junio – 12:00



Figura 110. 21 de diciembre – 12:00



Figura 106. 21 de junio – 15:00



Figura 111. 21 de diciembre – 15:00



Figura 107. 21 de junio – 15:00



Figura 112. 21 de diciembre – 15:00



Figura 103 – Figura 107

Asoleamiento en Solsticio de Verano  
21 de junio

Figura 108 – Figura 112

Asoleamiento en Solsticio de Invierno  
21 de diciembre

### 2.7.2.1.1.3 Radiación

La radiación solar, más los materiales usados en las construcciones como caminos y la ausencia de elementos vegetales, se convierte en un gran problema del sector. En el análisis se eliminó la capa vegetal para ver cómo es la actuación directa del sol sobre el área de estudio y se comprobó cuan variable puede ser la radiación en diferentes meses –principalmente en marzo, junio, octubre y diciembre– y se comprobó que hay más radiación en el mes de octubre, seguido por el de marzo, siendo el más tolerable en diciembre y más controlado en el mes de junio.

De haber estado localizado en una región más al sur o en la zona de la costa, los resultados hubieran sido invertidos, pero en las montañas se da un clima inverso al previsto, más las corrientes de frío y los materiales para dar este resultado. Ver **Figura 113 a Figura 116: Radiación en diferentes meses** y **Figura 117. Radiación anual.**

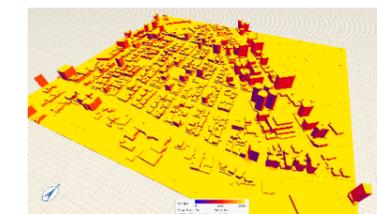


Figura 113. Radiación en el mes de marzo

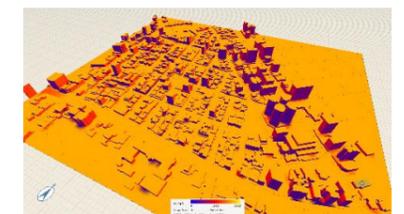


Figura 114. Radiación en el mes de junio

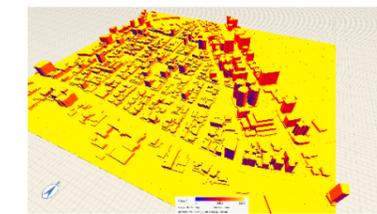


Figura 115. Radiación en el mes de octubre

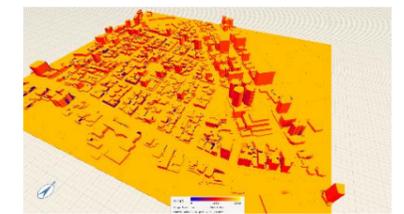


Figura 116. Radiación en el mes de diciembre

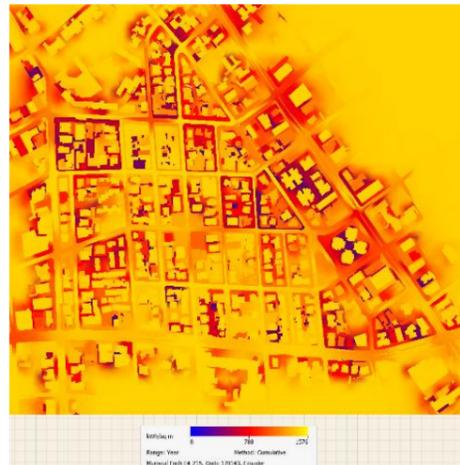


Figura 117. Radiación anual

### 2.7.2.1.1.4 Análisis de vientos

El área de estudio tiene la ventaja de tener edificaciones bajas, algunos edificios altos en los bordes, de tal manera se evita la formación de túneles de viento, encañonar las calles muy estrechas o simplemente crear barreras que impidan la circulación del viento y una renovación del aire en este sitio –que es importante esto por la acumulación de personas en el horario nocturno. Ver **Figura 118. Análisis de vientos regulares en el área de estudio** y **Figura 119. Análisis de ráfagas en el área de estudio**.

Existen dos tipos de viento, los denominados vientos comunes –generalmente están en una distancia de 10 o 20 metros sobre el suelo– y los vientos de verano –ráfagas de viento aceleradas, pero de corta duración. En ambos casos, la mayoría del viento tienen una dirección hacia el norte y al sur-oeste. Ver **Figura 120. Rosa de los vientos regulares**, **Tabla 13. Cuadro de vientos regulares**, **Figura 121. Rosa de los vientos en ráfagas**, y **Tabla 14. Cuadro de ráfagas**.

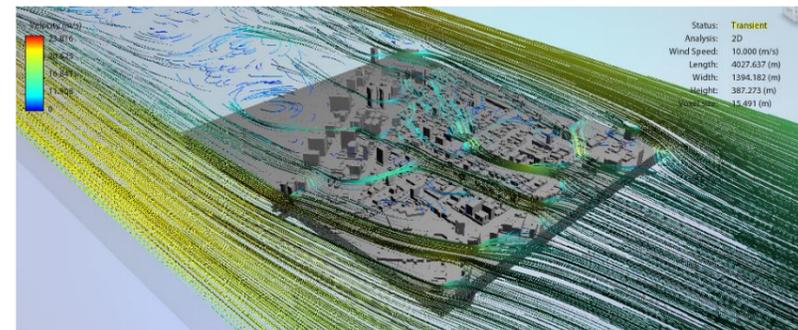


figura 118. Análisis de vientos regulares en el área de estudio

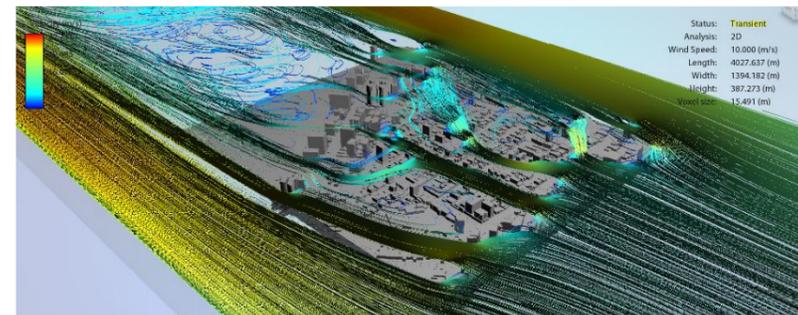


Figura 119. Análisis de ráfagas en el área de estudio

Tabla 13.

Cuadro de los vientos regulares (10mss)

Wind Direction	0 to 5 km/h [10 m above gnd]	5 to 10 km/h [10 m above gnd]	10 to 15 km/h [10 m above gnd]	15 to 20 km/h [10 m above gnd]	20 to 25 km/h [10 m above gnd]	25 to 30 km/h [10 m above gnd]
N	4.00	13.00	17.00	5.00	0.00	0.00
NNE	3.00	3.00	3.00	0.00	0.00	0.00
NE	3.00	1.00	6.00	3.00	0.00	0.00
ENE	2.00	5.00	0.00	4.00	1.00	0.00
E	2.00	3.00	2.00	2.00	6.00	3.00
ESE	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00
SE	4.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
SSE	5.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00
S	7.00	10.00	0.00	0.00	0.00	0.00
SSW	5.00	27.00	1.00	0.00	0.00	0.00
SW	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WSW	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
W	4.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WNW	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
NW	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
NNW	7.00	1.00	3.00	6.00	0.00	0.00

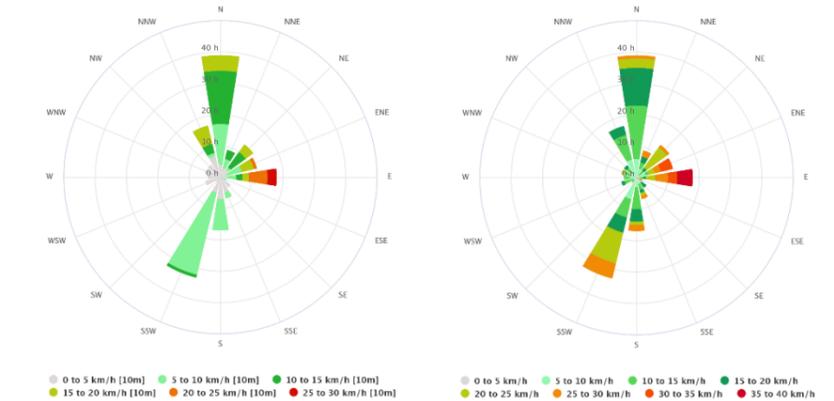


Figura 120. Rosa de los vientos regulares.

Figura 121. Rosa de los vientos en ráfagas.

Tabla 14.

Cuadro de ráfagas

Wind Direction	0 to 5 km/h [5fc]	5 to 10 km/h [5fc]	10 to 15 km/h [5fc]	15 to 20 km/h [5fc]	20 to 25 km/h [5fc]	25 to 30 km/h [5fc]	30 to 35 km/h [5fc]	35 to 40 km/h [5fc]
N	1.00	5.00	17.00	12.00	3.00	1.00	0.00	0.00
NNE	1.00	2.00	2.00	2.00	0.00	2.00	0.00	0.00
NE	1.00	0.00	2.00	1.00	8.00	1.00	0.00	0.00
ENE	0.00	3.00	1.00	0.00	2.00	2.00	4.00	0.00
E	0.00	1.00	1.00	1.00	3.00	4.00	3.00	5.00
ESE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00
SE	1.00	1.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00
SSE	0.00	7.00	7.00	1.00	1.00	1.00	0.00	0.00
S	1.00	2.00	7.00	4.00	1.00	2.00	0.00	0.00
SSW	2.00	5.00	6.00	3.00	10.00	5.00	0.00	0.00
SW	0.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WSW	0.00	1.00	3.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
W	0.00	2.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
WNW	0.00	2.00	2.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00
NW	0.00	2.00	2.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00
NNW	0.00	6.00	8.00	3.00	0.00	0.00	0.00	0.00

### 2.7.2.1.1.5 Escorrentías

El área de estudio tiene la característica de no tener área inundables o planicies donde haya estancamiento de agua o presencia de agua subterránea en exceso –como el caso de La Carolina– y como se mencionó en el cuadro de clima y pluvial, durante el periodo de 7 meses (octubre-abril) donde las lluvias superan la media, pero no causa estragos como ocurren en el resto de la ciudad. Ver **Tabla 12: Cuadro de clima y Precipitaciones Anuales**.

Esto se debe que a pesar de no tener tanto suelo permeable

–césped, vegetación, pisos permeables–, el abastecimiento de alcantarillado soporta la carga tanto de las edificaciones como de las aguas de tormenta sin que el sistema colapse, pero se debe considerar el separar el agua lluvia del alcantarillado para poder usar en otros sistemas este recurso y no solo desecharla.

Además, esto reduciría el mal uso del alcantarillado por parte de los comerciantes y usuarios al botar todos los desechos en las calles y rejillas en el espacio público.

#### **2.7.2.1.1.6 Movilidad**

Este tema, se fija más en ver cómo está la distribución de la movilidad del transporte público como del sistema alternativa funciona en el sitio y cuál es la relación existente dentro del espacio público, es decir, cuanto ocupa el espacio de movilidad contra el espacio destinado al peatón.

De tal manera, se determina que el área de movilidad vs el área peatonal tiene una relación de 70%-30% y ocupa el 31.54% del territorio. Por tal motivo se puede decir que el vehículo, sea particular o público, tienen un mayor dominio e influye como es usado el espacio público.

En cuestiones de movilidad pública, el transporte público circula por las avenidas principales y una local, calle Juan León Mera, por lo cual, esta abastecido en su totalidad y usa diversos sistemas –bus colectivo urbano y BRT–, más el 90% de las personas llegan al área de estudio en movilidad privada y la oferta/demanda de parqueaderos públicos en la

vía pública y lotes privados está en constante movimiento<sup>40</sup>. Ver *Anexo No. 46. Plano de transporte público en el área de estudio*, *Anexo No. 48. Parqueaderos durante el día en el área de estudio* y *Anexo No. 49. Parqueaderos durante la noche en el área de estudio*.

La movilidad alternativa y peatonal es baja en el área de estudio. El sistema de ciclo-vías abastece al sitio, pero no se conecta internamente, creando un obstáculo para los vehículos y un peligro para los usuarios del sistema, además de tener una infraestructura deficiente. Ver *Anexo No. 52. Plano de transporte alternativo en el área de estudio*.

El sistema de movilidad peatonal es suficiente para el desplazamiento de las personas, tienen aceras de un ancho entre 2.00m y 3.00m, pero ausencia de mobiliario de descanso o vegetación. Por otra parte, las señaléticas como pasos peatonales y semáforos están ubicados en los puntos más críticos con el objetivo de proteger a los usuarios, pero todavía hay espacio para mejorar.

Lamentablemente a pesar de haber la infraestructura necesaria para una movilidad más sostenible y con menores efectos para el medio ambiente, todos los visitantes llegan al área de estudio con vehículo particular y es el protagonista en el espacio público, y las personas solo recorren ciertas calles por su oferta de diversión. Ver *Anexo No. 50. Frecuencia de circulación peatonal en el área de estudio* y *Anexo No. 51. Circulación peatonal en el área de estudio*.

#### **2.7.2.1.1.7 Uso de Suelo**

El uso de suelo a simple vista puede que no tenga mayor importancia, sin embargo, al tener una acumulación de actividades marca el tipo de consumo de energía o agua potables y la cantidad de desechos producidos diariamente y como estos comportamientos permite o no dar ciertas pautas para minimizar el impacto de este espacio tanto para la ciudad como para el ambiente.

En tal motivo, se determinó que esta área históricamente comenzó siendo residencial y luego empezó con un proceso de transformación comercial, en dónde ahora, el comercio supera a la residencia con el 43.14% de lotes en uso comercial y el residencial solo queda con el 35.18% de los lotes.

Y es una tendencia que se sigue expandiendo, y sin contar la cantidad de locales que se pueden localizar dentro de un solo lote y como la normativa permite este tipo de tuberización<sup>41</sup>. Que a largo plazo solo contempla la utilización del área total del espacio disponible, impidiendo la presencia de áreas más permeables y generen problemas que al momento no existe –inundaciones o colapso de la red de alcantarillado en el área. Ver *Anexo No. 82. Plano de uso de suelo en el área de estudio para el tema de sostenibilidad*.

La relación que existe entre este tema y el consumo energético y de agua potable se expone más adelante.

### 2.7.2.1.1.8 Materialidad

La materialidad es algo importante para tener una idea como estos contribuyen para el aumento de la sensación térmica y de igual manera como el uso de color se puede reducir la radiación y el reflejo de la luz minimizar lo más posible.

Para este tema, se tomó en cuenta los materiales y colores en superficies horizontales y verticales.

- **Superficies horizontales.** En este tema, se tomó en cuenta las superficies de aceras, calles y plazas/plataforma única.

Se tiene en cuenta que está área ya fue intervenida hace más de 10 años, por lo cual, los materiales de las aceras cambiaron de ser aceras de concreto normal por adoquines de cemento y arcillas, con colores terracotas –amarillo, terracota–, por lo cual el índice de reflejo es del 10% y el porcentaje de absorción es del 50%, siendo un material más amigable tanto para caminar en cualquier época del año y es un suelo medio permeable donde no hay la posibilidad de haber charcos de agua. Estos elementos cubren el 38.80% del territorio.

Al igual de haber sido cambiado en su totalidad las aceras, se presentó la idea de implementar una plataforma única en las plazas y parques –siendo el 1.34% del territorio– y en estas áreas se utiliza piedra de cantera en colores naturales de negro, gris y blanco.

A pesar de ser un elemento natural, sus componentes

hacen que tenga un 45% de índice de reflejo y un 60% de índice de absorción. Esto se puede reflejar en un día de calor, porque se calientan fácilmente y el reflejo se debe al contacto con el agua y partículas de circonio en su composición.

Finalmente, la calzada vehicular, que abarca el 59.86% del territorio, es el elemento que más predomina y aporta a la isla de calor. Esto se debe a que está compuesta de asfalto caliente y de color negro, teniendo un efecto de apenas un 10% de reflejo y un 90% de absorción –debido al color en su mayor parte– donde si la radiación es demasiado alta no solo afecta al entorno y ambiente, también afecta a la vista de las personas, por la distorsión de la imagen en el horizonte y al no ser permeable, el agua solo aumentan esa imagen distorsionada y en estas áreas si se pueden generar puntos de acumulación de agua por falta de peralte o inclinación. Por tal motivo se debería reducir el área que abarca para controlar si efecto o cambiarlo por un nuevo elemento completamente. Ver **Anexo No. 83. Plano de los materiales usados en piso dentro del área de estudio**

- **Superficies verticales.** Se toma en cuenta los materiales visibles de las edificaciones y los colores que son usados.

La mayoría de las edificaciones (58.54%) fueron construidas usando ladrillo, siendo un material muy amigable para el limita de consumo energético para mantener una temperatura interna y no molestar al entorno con el reflejo. Esta característica se debe a

tener el 15% de índice de reflejo y 85% de absorción de calor –óptimo para evitar el uso de aire acondicionado o calefacción adentro.

Con la posibilidad de uso de nuevos elementos, se empezó a usar hormigón, que cambió radicalmente la ausencia de otros sistemas de climatización. La mayoría de los hormigones tienen a reflejar el 65% de la luz –y más si son pulidos o blancos– y con un 70% de absorción de la radiación, pero al igual que un alto índice de absorción, pierden el calor ganado fácilmente, teniendo ambientes o muy calientes o fríos.

En las nuevas edificaciones, se ha tenido el acceso de uso de nuevos elementos, y este ha sido la oportunidad del uso de acero, un elemento flexible y que se puede combinar sin ningún problema con otros elementos. El acero al estar expuesto, puede tener 40% de reflejo –es recomendable si está en el exterior sean pintados en colores mate– y un 45% de absorción de calor, que al igual que el hormigón se absorbe y desvanece rápidamente.

Sea cual sea el material usado, la mayoría de las edificaciones usan colores pasteles o mates, para mantener coherencia con el entorno o simplemente se deja a las edificaciones sin color son de ladrillo. Ver **Anexo No. 84. Plano de los materiales usado en las fachadas del área de estudio.**

### 2.7.2.1.1.9 Espacio Público

El espacio público es el sitio en donde se puede medir de mejor manera como está la relación entre lo construido y lo

natural. En el caos del área de estudio se determina que el área pública es el 33.34% del territorio (8.70ha) y según la OMS y PDNU, las personas deberían tener por lo menos 15m<sup>2</sup> de espacio público, pero en el área de estudio lo residentes tiene 9m<sup>2</sup> y si solo es contando parque y plaza tienen 5m<sup>2</sup>. Teniendo un déficit para los residentes y mucho más grande para los visitantes.

Es necesario incrementar el espacio público donde es posible y ver la posibilidad de liberar espacios, sea para nuevos equipamientos públicos o eliminar las edificaciones en mal estado o amontonadas para dar un respiro al suelo. Ver **Anexo No. 70. Plano de espacio público en el área de estudio.**

#### 2.7.2.1.1.10 Compacidad Urbana

Como se mencionó, la saturación del uso del suelo, impide tener espacios libres o permeabilidad del suelo para tener una mejor relación entre lo público y lo privado.

En planta baja se tiene una media de usar el 130% del lote, dejando una construcción de 17.87ha dejando apenas 4.27ha libres, es decir, se superó la construcción por 3.11ha y se espera poder liberar, aunque sea la mitad del exceso para poder equilibrar el espacio.

En planta alta, se invierte, y queda sobrando espacio para edificar, con 18.33ha por edificar, demostrando que se puede densificar al sector con residencia nueva y servicios, sin la necesidad de eliminar las construcciones actuales. Ver **Anexo No. 81. Plano de compacidad urbana del área de**

**estudio.**

#### 2.7.2.1.1.11 Isla de Calor Urbana

En términos generales, la **Isla de calor**, es definida como la acumulación de calor y energía durante las horas del día y en presencia del sol y radiación alta, que, sin la presencia de cuerpos de agua o elementos naturales para capturar, estos son absorbidos por elementos constructivos, y es liberado este calor durante la noche elevando la temperatura en un aproximado de 12°C<sup>42</sup>, en comparación con las áreas vegetales cercanas al punto de medición.

La isla de calor urbana, no es nada más que el nombre específico para el problema, cuyos problemas están ligados a la infraestructura de la ciudad –sus elementos, habitantes, visitantes, viajes internos y externos, fauna y flora, etc.; y que no solo es el discurso de la acumulación de gases tóxicos dentro de la atmosfera, pero también la acumulación de calor y poca permeabilidad del suelo que crea ese fenómeno que afecta a la urbe. Y los efectos de esta isla de calor se siente en las noches –siendo más calientes o frías de lo habitual.

Existen diversos factores tales como:

- **Calor en centro de las urbes**

Las actividades comerciales, el calor de motores, sistema de climatización mecánicos, luces, señaléticas, publicidad, todos estos elementos emiten energía y calor que no se dispersa, sino se concentran y se

acumulan como una bomba.

- **Los materiales que se utilizan en la construcción**

El calor acumulado no se almacena en el aire, se almacena en los materiales de las edificaciones, sistema vial, ventanas, puertas, que en la noche liberan el mismo y aumenta el calor externo.

Este efecto es propio de las urbes por el poco espacio destinado al suelo natural y cuerpos de agua libre que impide la absorción del calor y humedad, provocando la acumulación de calor que no se disipa, sino que se va acumulando, y la forma rápida de mitigar es poner más sistemas de enfriamiento mecánico que solo sigue aumentando los problemas. Ver **Figura 122. Representación de incremento de temperatura en la ciudad.**

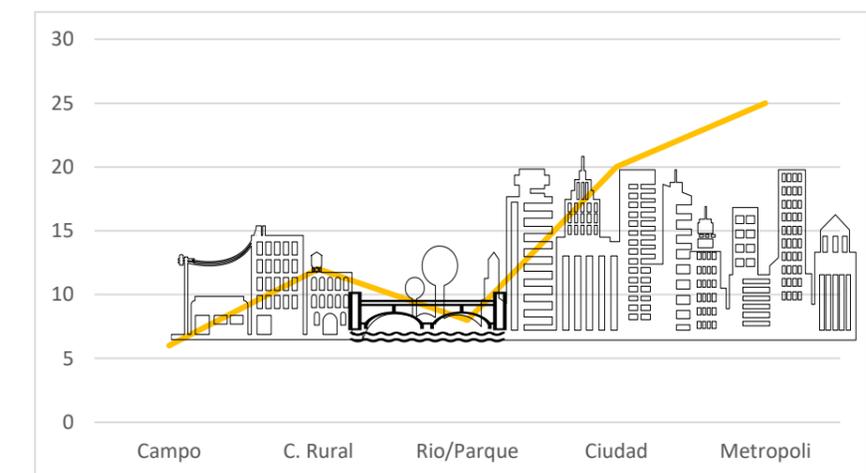


Figura 122. Representación de incremento/reducción de temperatura en las áreas urbanas.

En el caso del área de estudio, es caso no es diferente, pero si tiene ciertos factores que la combate, pero también ayuda

a aumentar el calor urbano del área.

Dentro del área de estudio para sacar la isla de calor, se tomó en cuenta diferentes capas o temas, y tomadas las muestras en diferentes horas durante diferentes días y en ciertas fechas importantes.

Los temas que se traslaparon fueron:

- *Sensación térmica*
- *Acumulación de negocios*
- *Acumulación de personas*
- *Presencia de vegetación*
- *Materiales/colores que absorben calor*

Las principales variantes fueron horas y días. Se marcó un margen de 3 tomas por semana (lunes-martes / miércoles-jueves / fin de semana) en 3 diferentes horarios (7h00-9h00 / 12h00-14h00 / 16h00-20h00) y durante el fin de semana se aumentó un horario adicional entre las 22h00 hasta la 1h00.

El resultado lanzo que en el centro del área de estudio (Plaza del Quinde o Plaza Foch) y sus alrededores es donde hay una mayor concentración de calor y mientras más se aleja del centro se va reduciendo el impacto y el calor contenido durante el día.

Si se discierne por uso de suelo, se puede notas que el calor proviene del parque automotor que pasa por toda el área y donde se localizan los parqueaderos para que los usuarios externos puedan disfrutar del área.

A pesar que hubo el cambio de suelo, sigue siendo un suelo impermeable, que solo absorbe la radiación, por lo cual, es muy notable la diferencia de temperatura que existe entre estar en el centro y salir al lado de las avenidas o una de las manzanas de borde. Ver *Anexo No. 85. Plano de la isla de calor en el área de estudio.*

#### **2.7.2.1.1.12 Energía**

El consumo de energía, al igual que la isla de calor, varía según horario, uso de suelo, necesidades y acumulación de servicios dentro de cada lote.

Según la gestión de Zonas Especiales Turísticas, determina que los comercios deben usar iluminaria LED, o accesorios u otro tipo de iluminaría que promueva el ahorro de hasta un 70% de energía, norma que hasta el día de hoy es incumplida por diferentes negocios, cuyo consumo puede triplicar al consumo de una residencia (150-200 KWh) y hasta ser comparado con el consumo de una industria pequeña (1500KWh).

Por lo cual, se puede denotar que el área tiene una alta demanda, pero también el exceso consumo no solo aporta para el aumento de calor en el ambiente, sino el desperdicio de recursos.

Es de tal manera indispensable el control real del consumo comercial vs la iluminaria pública, porque el primer caso solo genera una contaminación lumínica de llamar la atención de los potenciales consumidores y la segunda es el servicio público que está quedando en segundo plano en ser actualizada en las necesidades actuales.

#### **2.7.2.1.1.13 Agua Potable**

A pesar que se quiso hacer un análisis similar al de consumo energético, la recolección de datos fue demasiado variada para sacar un aproximado. Por lo cual se tomó la recomendación de un ingeniero sanitario, en donde el consumo mensual en una residencia en una unidad de 3 dormitorio no debería pasar de los 12m<sup>3</sup> mensual para un consumo consiente del recurso.

En cuestiones de servicios y comercio varia demasiado como dar una media recomendada, ya que los comercios varían por su escala y cuantas personas acuden al comercio, además si dentro del mismo se realizan productos o hay venta de alimentos del día o si son solo distribución.

#### **2.7.2.1.1.14 Contaminación Acústica**

La facultad de ingeniería de sonido de la Universidad de las Américas (UDLA) hizo el primer mapeo del área de La Mariscal con respecto a los decibeles (dB) que se pueden percibir en el espacio, sea cerca de una avenida, dentro del barrio y sus alrededores. Con el resultado de que La Mariscal es uno de los barrios más contaminados auditivamente y que esto está afectando a la calidad de vida de sus residentes. Ver *Anexo No. 85. Plano de la contaminación acústica dentro del área de estudio y sus alrededores.*

El hecho de que el estudio se realizará en el 2012 y no haya habido un cambio en el área de estudio, detona o el bajo control de autoridades o el poco interés de los dueños –sea de locales comerciales o vivienda– en combatir el problema.

En promedio se deja un límite de 75dB para las áreas con mayor contaminación auditiva, y a diferencia de la creencia común que el ruido solo se concentra en las avenidas principales, en este caso, la mayor concentración de ruido se lleva a observar en el interior del barrio con más de 75dB.

Uno de los principales problemas y predicamentos, es que si en el exterior se llega a percibir fácilmente un rango de 56dB-70dB<sup>43</sup>, el problema real es interno llegando hasta unos 110dB<sup>44</sup> exponiendo a las personas a una sordera temporal o por lo menos la sensación de desorientación.

Lamentablemente lo que ocurra internamente no entra en la responsabilidad de la planificación urbana, pero si se podría buscar otras soluciones externas para mitigar la contaminación acústica que se presenta en el sitio, con la presencia de vehículos, movimiento de mercancía, aparatos electrónicos en los límites de los predios, la aglomeración de personas y las actividades que los usuarios realizan en el espacio.

#### **2.7.2.1.1.15 Contaminación Visual**

Posiblemente el tema menos tratado y trabajado, es el aspecto de contaminación visual, que no solo se limita al alumbrado público y el cableado sino también a la publicidad de papel, letreros luminosos, letras fluorescentes, faroles y reflectores, que atraen y distraen a los usuarios, sino también perturba y molesta a los residentes.

El primer paso fue el soterramiento, de los denominados

tallarines o cableado público, pero la publicidad se salió de control. Existe un promedio de 3 tipos diferentes de publicidad –los más populares son los letreros, letras fluorescentes o en 3D y los tótems de diferentes tamaños– y si el predio es saturado comercialmente, se puede hallar hasta 20 diferentes publicidades ofertando al local, un producto o un servicio.

Si la publicidad no es lo suficiente, la iluminaria también aporta y altera el comportamiento de usuarios flotantes como residentes.

Es importante tomar en cuenta este factor para buscar soluciones reales sin que nadie pierda su inversión.

#### **2.7.2.1.2 Conclusiones**

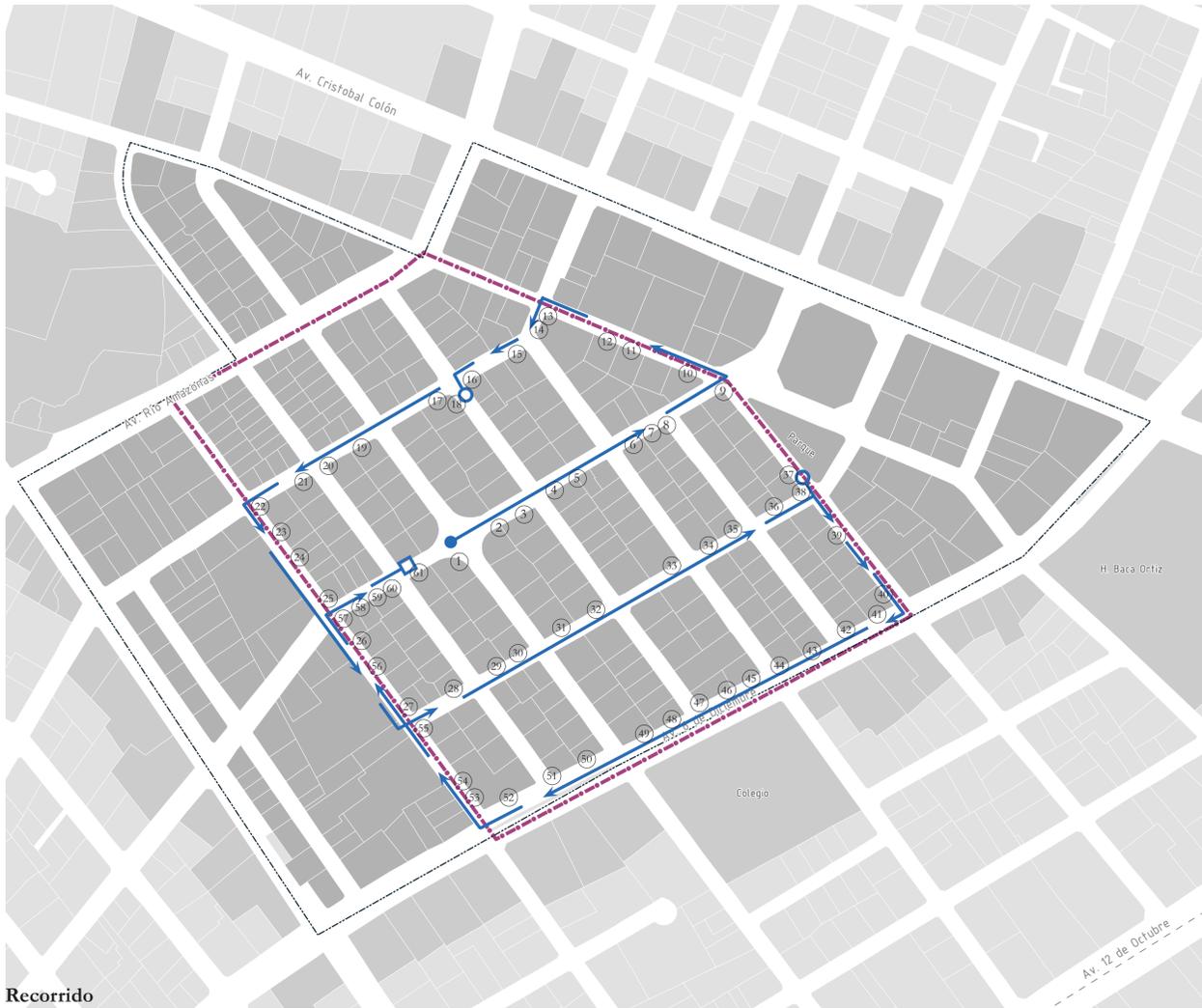
El área de estudio tiene ciertos retos que a escala urbana serpia el primero en atacar y buscar una solución real y practica para la realidad local. Y al igual que tiene los problemas antes mencionados, tiene ciertas ventajas – existencia de vegetación nativa, posibilidad de cambio de piso por uno más permeable, el uso de materiales que absorban el calor para uso interno o manejo de colores para evitar un exceso reflejo o absorción de luz o calor.

Si se toma en cuenta lo antes analizado, se llega a la conclusión que lo primero afectado es el espacio público, su deterioro y el inevitable abandono, dejando que los únicos recursos públicos sean las aceras, los árboles y nada más. Por el momento, el espacio público es usado, pero es muy

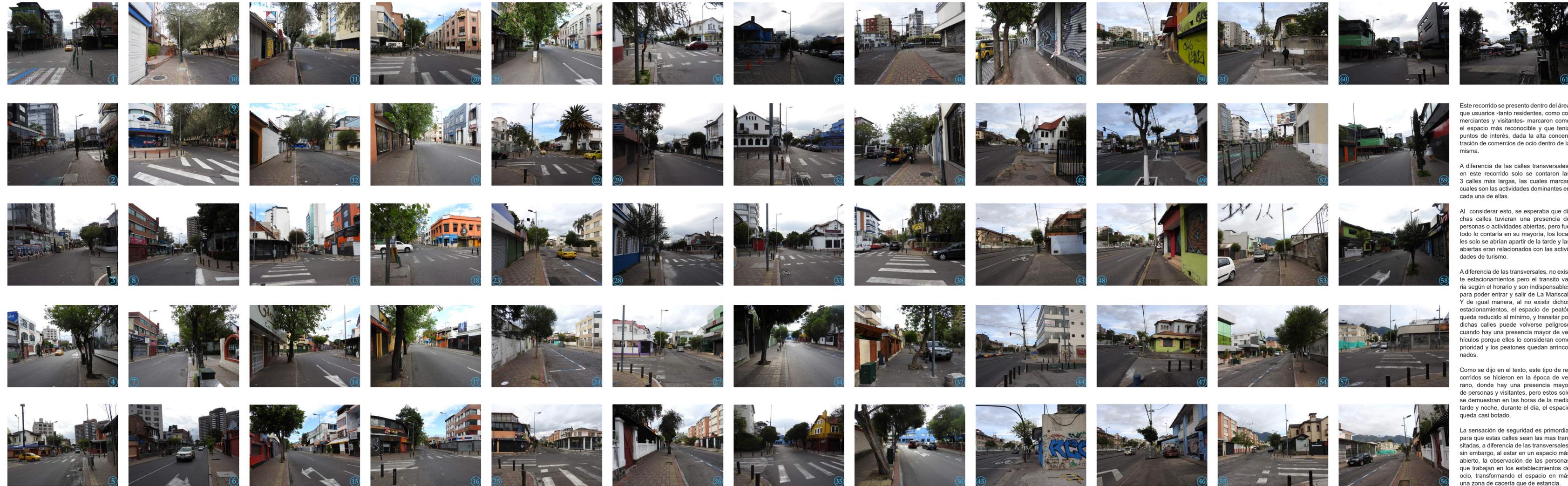
poco para los residentes e ineficiente para los visitantes. Por tal motivo hay que pensar que muchas de las acciones tomadas afectaran la percepción y diseño del mismo.



2.8.2 Recorrido Longitudinal (Norte - Sur)



Recorrido



Este recorrido se presentó dentro del área que usuarios -tanto residentes, como comerciantes y visitantes- marcaron como el espacio más reconocible y que tenía puntos de interés, dada la alta concentración de comercios de ocio dentro de la misma.

A diferencia de las calles transversales, en este recorrido solo se contaron las 3 calles más largas, las cuales marcan cuáles son las actividades dominantes en cada una de ellas.

Al considerar esto, se esperaba que dichas calles tuvieran una presencia de personas o actividades abiertas, pero fue todo lo contrario en su mayoría, los locales solo se abrían aparte de la tarde y las abiertas eran relacionadas con las actividades de turismo.

A diferencia de las transversales, no existe estacionamientos pero el tránsito varía según el horario y son indispensables para poder entrar y salir de La Mariscal. Y de igual manera, al no existir dichos estacionamientos, el espacio de peatón queda reducido al mínimo, y transitar por dichas calles puede volverse peligroso cuando hay una presencia mayor de vehículos porque ellos lo consideran como prioridad y los peatones quedan arrinconados.

Como se dijo en el texto, este tipo de recorridos se hicieron en la época de verano, donde hay una presencia mayor de personas y visitantes, pero estos solo se demuestran en las horas de la media tarde y noche, durante el día, el espacio queda casi botado.

La sensación de seguridad es primordial para que estas calles sean las más transitadas, a diferencia de las transversales, sin embargo, al estar en un espacio más abierto, la observación de las personas que trabajan en los establecimientos de ocio, transformando el espacio en más una zona de caería que de estancia.

### 3. CAPÍTULO III. FASE DE PROPUESTA CONCEPTUAL

#### 3.1 Introducción al Capítulo

El siguiente proyecto es una proximidad tanto a la visión de futuro como los objetivos y estrategias para conseguirlo en el corto y largo plazo. A partir de este punto el área de estudio cambia y se convierte en el área de intervención.

Esta fase está compuesta del estudio de modelos urbanos para una comparación y una interpretación al área de intervención. Simultáneamente se concretan los objetivos y estrategias espaciales basadas en la matriz de conclusiones y problemas/potenciales del capítulo anterior para tener una imagen más clara del concepto a implementar en el área.

Por último, se realizará un programa de importancia de las intervenciones y como son aplicadas en el espacio teniendo una correlación tanto con el concepto, objetivos, estrategias y las asesorías académicas.

#### 3.1.1 Aplicación de teorías urbanas

A diferencia de un proyecto arquitectónico o incluso urbano-arquitectónico, este tema no solo se puede basar en un pensamiento o ideología, es necesario que haya una visión a futuro, una participación de actores tanto locales como de visitantes, entender el sitio y como funciona en distintos tiempos y puntos.

Estos cambios en todo tipo de ciudad son necesarios cuando empieza a haber el fenómeno de abandono y

deterioro urbano y la actividad comercial e inmobiliaria dictan el destino de estos espacios



Figura 123. Fotomontaje. Color rojo y turquesa: espacio destinado actualmente al vehículo y como podría ser utilizado para vegetación

urbana y espacio público de encuentro y tránsito para peatones y como para el tránsito vehicular puede existir en un espacio reducido.

### 3.2 Objetivos y Estrategias Espaciales

Los objetivos centrales son las líneas guía para poder extraer las diferentes estrategias, donde aplicarlas y a quienes van a afectar estas mismas y el tiempo en implementarlas.

Estas estrategias pueden variar o volverse todavía más finas al momento de implementar dentro del área de intervención, ya que van a ser colocadas en un espacio físico real y su impacto tendrá que ser medido a largo y corto plazo.

Los usuarios también fueron un factor para la sugerencia de estrategias, ya que estos, interactúan de manera diaria y cómo van a usar cada una de las diferentes modificaciones en su trabajo, interacción social, comercio.

Estas soluciones pueden ser percibidas como obvias y genéricas, pero fueron planteadas no solo con el análisis técnico de temáticas, también con la percepción de residentes, usuarios, turistas y trabajadores, observando y comparando las propuestas del municipio para el área de intervención –e incluso llegando a negar ciertas propuestas como poco factibles o contraproducentes.

#### 3.2.1 Objetivos y estrategias del medio físico y demografía básica

**3.2.1.1 Medio físico.** *Aprovechar el medio físico para el desarrollo urbano.* Brindar un espacio urbano de buena calidad tanto para residentes como visitantes usando los recursos edificados y naturales disponibles.

- **Objetivos:** Se busca conseguir que la movilidad vehicular sea efectiva y se facilite y promueva mejor el uso de medios de transporte alternativo y peatonal dentro del área. Esto permitirá que se reduzca el impacto de la isla de calor y que se permita incrementarlas áreas para encuentro colectivo como para el desplazamiento más adecuado de las personas. Esto permitirá mejorar y obtener una mejor imagen urbana dentro de la memoria colectiva de la ciudad.

- **Estrategias:** Para conseguir estos objetivos, se tiene a bien implementar:

- Provisión de zonas para el desplazamiento tanto peatonal como vehicular y movilidad alternativa.
- Incrementación de vegetación y cambio de los materiales que solo absorban calor.
- Aumento de la cantidad de espacio público –tanto de encuentro como de desplazamiento.
- Implementación de un modelo urbano para el área que responda a sus necesidades.

**3.2.1.2 Densidad poblacional.** *Incrementar la densidad promedio de la población residente en el área de estudio.* Conseguir un espacio urbano compacto y diverso.

- **Objetivos:** Es necesario aumentar la población residente de los diferentes grupos etarios, y para conseguirlo, es indispensable incrementar los espacios públicos y reduciendo el área para el vehículo motorizado al igual que proporcionar equipamientos compatibles con el área tanto en necesidades como actividades que requiera esta población residente.

- **Estrategias:** para conseguir estos objetivos, se tiene que implementar:

- Incremento de la oferta de viviendas tanto temporal como permanente.
- Aumentar los espacios de acceso público.
- Mejoramiento del diseño de los espacios públicos existentes.
- Implantación de equipamientos que ayuden a solventar las necesidades y actividades existentes dentro del área.

#### 3.2.2 Objetivos y estrategias del trazado y movilidad

**3.2.2.1 Calidad del trazado.** *Aprovechar la buena calidad del trazado para la rehabilitación urbana.* El trazado favorece al desarrollo de las actividades urbanas.

- **Objetivos:** tener una movilidad y facilitar el desplazamiento peatonal eficiente y sin complicaciones

- **Estrategias:** para conseguir el objetivo, se implementará las siguientes ideas:

- Reducción del área asignada para los parqueaderos de vehículos particulares.
- Incremento del área para peatones e incentivar el desplazamiento peatonal dentro del área.

**3.2.2.2 Sistema vial.** *Optimizar la organización del sistema vial.* Un sistema vial que puedan compartir peatones, movilidad alternativa, transporte público y vehículos particulares.

- **Objetivo:** Reorganizar el sistema vial para que respondan a las necesidades tanto del peatón como sistemas de movilidad y la conexión entre barrios.
- **Estrategias:** Para cumplir con el objetivo es necesario aplicar:
  - Diseño de vías adecuadas para la circulación de transporte público, alternativo y particular.
  - Designación de vías para circulación permanente, de acceso limitado o temporal, circulación compartida y/o netamente peatonales.

**3.2.2.3 Permeabilidad.** *Aprovechar la permeabilidad del trazado.* Con el objetivo final de mantener una buena conexión tanto interna del barrio como con el exterior de la misma.

- **Objetivo:** Conservar y mantener a continuidad de calles dentro y fuera del área de intervención siempre conectándose con una calle tanto de entrada como de salida.
- **Estrategia:** Se considera implementar:
  - Consideración de la apertura de calles para la prolongación de vías.
  - Negar la posibilidad de cerrar o clausurar calles que entorpezcan la movilidad o dañen la compacidad urbana.

**3.2.2.4 Accesibilidad.** *Optimizar al transporte público.* Fomentar el uso de transporte público para el desplazamiento desde, hacia y dentro del área de

intervención.

- **Objetivos:** Diseñar las vías para la presencia de transporte público sea constante y no invasiva o improvisada, implementar rutas internas para el transporte público, junto a esto debe considerar el diseño de la zona peatonal para que haya accesibilidad universal e implantar mobiliario urbano para el transporte.
- **Estrategias:** Para conseguirlo, se sugiere hacer lo siguiente:
  - Redistribución de rutas del transporte público.
  - Incorporación de un sistema alternativo de transporte público solo para el área.
  - Ampliación de las zonas para la movilidad alternativa.

**3.2.2.5 Legibilidad.** *Repotenciar la legibilidad del área de estudio.* Preservar y continuar con la excelente legibilidad que caracteriza al área.

- **Objetivos:** Proponer nuevos hitos locales para una fácil localización del área, junto a identificar los diferentes tipos de caminos con elementos distintos.
- **Estrategias:** Para poder implementar se debe aplicar las siguientes:
  - Generación de nuevos hitos únicos dentro del área – equipamientos, calles, locales comerciales, ocupación de retiros.
  - Caracterización de los caminos según su tipo y uso.

**3.2.2.6 Movilidad de personas a pie.** *Repotenciar las buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas a pie.* Con el objetivo de hacer más atractivo el sistema peatonal para que su uso sea prioritario.

- **Objetivos:** Diseñar los diferentes caminos tanto para la comodidad del peatón como para el transporte público como vehículos particulares, y así conseguir zonas en donde el peatón tenga dominio y una mayor seguridad.
- **Estrategias:** Para conseguir se necesita aplicar:
  - Diseño de los diferentes caminos para la comodidad del peatón.
  - Erradicación de las plazas de estacionamiento en el espacio público.
  - Implementación de mobiliario urbano adecuado y necesario para la comodidad del peatón.

**3.2.2.7 Movilidad de personas en bicicletas.** *Incrementar la infraestructura para la movilidad alternativa.* Una mayor difusión del uso de sistemas de movilidad alternativa dentro del área de intervención.

- **Objetivo:** Diseñar espacios para el uso de bicicletas, tanto a nivel de calzadas como compartiendo espacio con el peatonal.
- **Estrategias:** Se recomienda hacer las siguientes sugerencias:
  - Provisión de los espacios necesarios para que el desplazamiento no cause problemas.
  - Implementación de este sistema en el total del área.

- Incremento de mobiliario correspondiente a este sistema para su adecuado funcionamiento.

### 3.2.2.8 **Movilidad de personas en transporte público.**

*optimizar las condiciones para la movilidad en transporte público.* Incrementar el uso del transporte público tanto para ingresar como para salir del área disminuyendo y desmotivando el uso de vehículos particulares.

- **Objetivos:** Para conseguir es necesario diseñar el mobiliario que corresponda y ayude al sistema de transporte público para su fácil identificación, adicionalmente buscar la posibilidad de rutas alternativas para el ingreso y salida del área que complementen con las rutas existentes del transporte público.
- **Estrategias:** Se puede aplicar las siguientes opciones:
  - Conservación de rutas existentes de transporte público para el abastecimiento del área.
  - Mejoramiento del mobiliario urbano del transporte público.
  - Implemento de rutas alternas de transporte público exclusiva para esta área.
  - Diseño de rutas tanto para el transporte urbano como para el sistema alternativo.

### 3.2.2.9 **Movilidad de personas en auto particular.**

*Racionalizar las condiciones para la movilidad en auto particular.* Limitar la presencia permanente de vehículos particulares dentro del área buscando priorizar al peatón sobre todos los demás.

- **Objetivos:** Limitar la superficie destinada para el vehículo particular sin perturbar la calidad del desplazamiento como de conectividad y eliminar la existencia de parqueaderos públicos dentro del espacio público.

- **Estrategias:** Se recomienda lo siguiente:
  - Designación de tipos de vías –exclusivas, compartidas y/o mixtas.
  - Diseño de los diferentes tipos de vías de acuerdo a su función.
  - Restricción de acceso del vehículo particular, sea por horarios o zonas.
  - Implementación de parqueaderos subterráneos –sea de borde o internos.

**3.2.2.10 Movilidad de bienes.** *Regular horarios para la movilidad de bienes.* Conseguir una eficiente movilidad de bienes tanto de entrada como salida y distribución.

- **Objetivo:** Implementación de un horario como áreas para el desembarque y distribución de bienes como el desalojo de desechos sin que se afecte a las actividades diarias del área.
- **Estrategias:** Se puede aplicar las siguientes ideas:
  - Designación y diseño de espacios para el desembarque de los bienes.
  - Implementación de otros sistemas al momento de distribuir los bienes a los comercios.
  - Creación de horarios tanto de entrada como de salida de abastecedores como de desalojo de desechos.

- Soterramiento de contenedores de desechos.

**3.2.2.11 Estacionamientos.** *Racionalizar la oferta–demanda de estacionamientos públicos.* Eliminar los espacios designados como estacionamientos públicos en la vía pública.

- **Objetivos:** El designar parqueaderos subterráneos, sean de borde como internos, permita limitar el acceso de vehículos particular como la presencia permanente de autos o camiones de mercadería en el espacio público.
- **Estrategias:** Se sugiere las siguientes ideas:
  - Limitación de áreas dentro del espacio público para estacionamientos de otra índole –bicicletas, motocicletas.
  - Implementación e incentivar el uso del transporte público para llegar o salir del área con mayor facilidad.
  - Designación de áreas de estacionamiento para los locales comerciales –sin tomar en cuenta a los vehículos de abastecimiento.

## 3.2.3 **Objetivos y estrategias de uso de suelo**

**3.2.3.1 Suelo público.** *Proveer más suelo público.* Volver atractivo el espacio público tanto en cantidad como calidad.

- **Objetivos:** El complementar y aumentar el espacio público es la prioridad para que pueda existir una mejor coexistencia entre los diferentes tipos de usuarios, sean

en equipamientos como en área y zonas públicas.

- **Estrategias:** Para conseguir los objetivos, se visiona implementar:
  - Diseño del espacio público para todo tipo de usuarios.
  - Diseño de elementos dentro del área pública – mobiliario, publicidad, pisos, vegetación, etc.
  - Implementación de mobiliario urbano para todos los usuarios.
  - Cambio de propiedad privada a pública para implementar equipamientos nuevos y compatibles.

**3.2.3.2 Uso de suelo.** *Equilibrar la proporción de usos: comercial y/o servicios vs. Vivienda.* Procurar tener una ciudad diversa y poli-funcional.

- **Objetivos:** Convertir y volver atractiva esta área para el uso residencial y no solo comercial con un buen espacio público como con horarios funcionales y adecuados.
- **Estrategias:** Conseguir estos objetivos, es necesario implementar las siguientes ideas:
  - Definición de zonas y áreas residenciales –temporal o permanente y que tipo de residencia se implantara.
  - Incremento de la población residente.
  - Diversificar la población tanto residente como flotante
  - Desarrollo de proyectos residenciales de 1, 2 o 2 dormitorios.
  - Incremento de suelo público y áreas públicas.
  - Regularización de horarios de funcionamiento comercial –ver qué horas funcionan mejor para

actividades diarias y para diversión nocturna, identificando las horas muertas.

**3.2.3.3 Equipamientos sociales–públicos a nivel barrial–sectorial.** *Incrementar equipamientos compatibles con el área.* Tener equipamientos que puedan ser usados en caso de emergencia, responda a las necesidades comerciales y de entretenimiento como para la población residente.

- **Objetivos:** Ocupar los lotes vacantes para la implantación de equipamientos faltantes que sean compatibles tanto con las actividades como las necesidades de usuarios como residentes.
- **Estrategias:** Se plantea implementar las siguientes ideas:
  - Incorporación de equipamientos de emergencia y respuesta rápida.
  - Implantación de equipamientos de difusión de información y guía.
  - Generación de equipamientos complementarios para los locales de entretenimiento.
  - Limitación de equipamientos de transporte – parqueaderos públicos y estacionamientos en el área pública.

### 3.2.4 Objetivos y estrategias de ocupación de suelo

**3.2.4.1 Forma de ocupación del suelo de las parcelas o lotes privados.** *Recuperar la ocupación de los retiros frontales en las edificaciones inventariadas.* Liberar espacios en planta baja para mejorar la relación público-

privado.

- **Objetivos:** Recuperar o adecuar el uso de los retiros en las edificaciones tanto patrimoniales como nuevas con el fin de generar un código de fachadas o estilos que respondan al entorno o al tipo de edificación.
- **Estrategias:** Con el fin de lograrlo, se aplicaría:
  - Eliminación de edificaciones temporales en los retiros.
  - Generación de código de fachadas según el tipo de edificación.
  - Limpieza de fachadas tanto de pinturas, materiales y publicidad.
  - Mejoramiento de las construcciones en los retiros en caso que no se pueda recuperar el retiro.

**3.2.4.2 Altura de edificación.** *Incrementar la altura de las edificaciones en área que reúnan las condiciones adecuadas según la morfología.* Incrementar la densidad de población de residencia con el cumplimiento de ciertas zonas con la altura.

- **Objetivos:** Tomar en consideración la morfología urbana colindante interna para poder crear zonas de alturas homogéneas y si es necesario el incrementar o disminuir la altura con el fin de conseguir incentivar la inversión de proyectos de uso mixto.
- **Estrategias:** Si se quiere lograr el objetivo se recomienda:
  - Desarrollo de proyectos en altura para residencia

permanente.

- Localización de lotes o áreas disponibles para la implantación de las nuevas edificaciones.
- Distribución de los 183357.950m<sup>2</sup> sobrantes del total edificable para los nuevos proyectos.

**3.2.4.3 Intensidad de ocupación del suelo en planta baja.** Liberar los retiros de construcciones informales/temporales que superen los índices normativos de ocupación de suelo en planta baja. Recuperar los retiros frontales para una mejor interacción público-privado.

- **Objetivos:** Liberar de la mayoría de los retiros las edificaciones existentes y que no cumplan la normativa o en mal estado y adaptar a los que puedan usar los retiros frontales limitando la altura de ese tipo de construcciones.
- **Estrategias:** Lograr los objetivos es necesario implementar:
  - Eliminación de las “cajas de cristal” mal implementadas o interpretadas.
  - Recuperación de los retiros frontales de todo tipo de construcción en dónde sea posible.
  - Adaptación y unificación de modelos de las edificaciones dónde se pueda usar los retiros y no hay como recuperar el retiro original.
  - Creación de un código para fachadas según su tipología sin dañar la morfología de las edificaciones.

#### **3.2.4.4 Intensidad de ocupación del suelo total.**

*Estimular la plena ocupación del suelo según PUOS vigente y propuesto.* Incrementar la densidad de residentes y complementar el área edificable dentro del área.

- **Objetivos:** Tomar en cuenta la morfología urbana para considerar si es necesario o no aumentar la altura para las nuevas edificaciones con el fin de fomentar la inversión para desarrollar proyectos nuevos de uso mixto y no solo comercial.
- **Estrategias:** Obtener estos objetivos, es necesario considerar:
  - Desarrollo de proyectos de residencia en altura
  - Determinación de áreas y lotes disponibles para la implantación de nuevos proyectos –tanto en altura como en área construable.
  - Distribución de 183357.950m<sup>2</sup> en los nuevos proyectos para conseguir un área compacta y densa.

#### **3.2.5 Objetivos y estrategias de edificaciones e imagen urbana**

**3.2.5.1 Porosidad de fachadas.** *Mejorar la porosidad de las edificaciones en relación al espacio público.* recuperar la relación desde lo privado a lo público mediante poros –ventanas, puestas, balcones.

- **Objetivos:** Recuperar y abrir de nuevo aquello ‘poros’ que se clausuraron por motivos comerciales, evitando que se prolifere el uso de los retiros para crear nuevas barreras visuales como físicas para la relación con el

espacio público y los usuarios hacia la propiedad privada, junto con poner un límite al uso de la publicidad por cada comercio y no por predio.

- **Estrategias:** Conseguir recuperar la porosidad, es necesario:
  - Liberación de retiros con frentes sólidos.
  - Limpieza de ventanas, puertas, fachadas de todo tipo de publicidad invasiva y genérica.
  - Diseño y ubicación de la publicidad para mantener las fachadas limpias.
  - Determinación que elementos deben existir tanto en nuevas como en edificaciones anteriores.
  - Mantener las ventanas translucidas y sin clausurar aplicando sistemas de mitigación de sonido.

**3.2.5.2 Espacio e imagen urbana.** *Mejorar la imagen urbana.* Mejorar la imagen percibida en la actualidad del área.

- **Objetivos:** Crear un código para el uso de las fachadas y ventanas para la promoción de eventos como de productos o promociones junto con el tipo de publicidad pueda existir sin causar contaminación visual. Además de rediseñar las áreas públicas para ser aptas para todo tipo de usuarios y limitar la presencia de vehículos dentro del área marcando parqueadero de bordeo junto con las zonas donde se pueda hacer carga y descarga de mercancía.
- **Estrategias:** Se recomienda implementar:
  - Limpieza de las edificaciones tanto de publicidad

acumulada como de bloqueos en ventanas, puertas y retiros.

- Incremento y reemplazo del mobiliario urbano para mejorar su percepción.
- Eliminación de los estacionamientos en el área pública como en lotes privados.
- Creación de un modelo de publicidad menos invasiva.
- Implementación de verde urbano para las nuevas áreas públicas.

### 3.2.6 Objetivos y estrategias de espacio público

**3.2.6.1 Cantidad de espacio público.** *Proveer espacio público en suficiente cantidad.* Proporcionar espacio público suficiente para los residentes como para los visitantes.

- **Objetivos:** Diseñar el espacio público en base al peatón y mejorar su relación con la calle aparte de diversificar los espacios con diversas actividades y para distintas personas.
- **Estrategias:** Conseguirlo no es sencillo, pero es indispensable aplicar:
  - Aumento de porcentaje de área pública versus el área para vehículos.
  - Localización de espacios y lotes disponibles para implementar áreas públicas.
  - Diseño de espacio público inclusivo y adaptable.

**3.2.6.2 Calidad de espacio público.** *proveer espacio público de suficiente calidad.* Tener un espacio público

atractivo para residentes como resistentes para que lo usen.

- **Objetivos:** Priorizar al peatón sobre el vehículo particular y destinando los lotes vacantes para uso público y el diseñar el espacio público existente más para peatones y visitantes y no el comercio.
- **Estrategias:** Se quiere aplicar:
  - Inversión de la relación espacial entre peatón y vehículo.
  - Implantación de equipamientos en lotes vacantes.
  - Consideración de las necesidades de todos los usuarios.
  - Mejoramiento de los espacios públicos existentes.
  - Cambio del mobiliario urbano que son vistos como obstáculos o focos de insalubridad.

### 3.2.7 Objetivos y estrategias de transformaciones y permanencias urbanas

**3.2.7.1 Suelo.** *Fomentar la transformación del tamaño de lotes original en función del inventario patrimonial.* Obtener lotes grandes para poder incrementar las construcciones en altura

- **Objetivos:** Identificar las edificaciones en mal estado para implementar nuevas edificaciones conservando tanto la morfología urbana como la división de parcelas siempre teniendo en cuenta al inventario existente y propuesto de las edificaciones patrimoniales.
- **Estrategias:** Para conseguir los objetivos se aplicará:

- Sacrificio de edificaciones en mal estado.
- Implantación de nuevas edificaciones en altura respetando las alturas.
- Conservación del parcelamiento original en conjuntos urbanos.
- Fusión de lotes para conseguir más área para implantar nuevas edificaciones.
- Localización de lotes subutilizados o vacantes fuera del inventario.
- Identificación de morfologías constructivas para las nuevas edificaciones.

**3.2.7.2 Suelo.** *Fomentar la diversidad del uso de suelo en el parcelario.* Eliminar la idea del patrimonio como un obstáculo y no una oportunidad.

- **Objetivos:** Buscar un equilibrio entre las zonas residenciales y las comerciales y como puede ser usado lo edificado para promover otros usos e ideas dentro de una construcción patrimonial.
- **Estrategias:** Para conseguirlo, es necesario aplicar:
  - Liberación de los retiros de las construcciones improvisadas.
  - Recuperación de los retiros de ser posible de las actividades comerciales.
  - Generación de zonas mixtas –comercial, servicios y residencia.
  - Rehabilitación, restauración o readecuación de las construcciones patrimoniales para su uso original o uno nuevo.

**3.2.7.3 Edificaciones.** *Gestionar el buen mantenimiento de las edificaciones patrimoniales.* Potenciar el uso del patrimonio como una inversión rentable y viable.

- **Objetivos:** interpretar de mejor manera que implica usar una edificación patrimonial y como esta debe ser usada y vista tanto dentro como fuera de la misma con el fin de atraer a nuevos inversionistas y diseñadores para dar una nueva imagen a lo patrimonial y no solo como un obstáculo para el comercio como el mantenimiento.
- **Estrategias:** Desarrollar estas ideas no es sencillo, pero es indispensable para tener una lectura única del sitio:
  - Rediseño de los elementos que se pueden edificar en los retiros frontales.
  - Generación de un código de fachadas para aquellos conjuntos urbanos.
  - Configuración de elementos básicos de la morfología de las edificaciones patrimoniales a hacer reinterpretadas en las nuevas construcciones.
  - Recuperación de retiros frontales –no necesariamente con verde urbano.
  - Rehabilitación, readecuación o reconstrucción de las edificaciones patrimoniales en estado regular o en venta.
  - Recuperación de fachadas –limpieza de publicidad junto con la reapertura de ventanas y puertas clausuradas.

En la Tabla 13. **Matriz de Objetivos y Estrategias** considera los temas más relevantes e importantes, y sobre todo aplicables para el área de intervención contemplando los modelos

urbanos estudiados y se basó también en el cuadro de resumen de análisis de sitio en donde se presentaron los problemas y potenciales de cada uno de los temas analizados y tanto objetivos como estrategias se basan en las causas y efectos.

Estos objetivos y estrategias permiten tener una visión del futuro y el concepto que se basara el proyecto urbano y diseño arquitectónico

### 3.3 Concepto

El generar un concepto para un plan urbano no es tan distinto que la de un proyecto arquitectónico, más sin embargo su alcance e influencia va a unas diferentes escalas y es un poco más compleja y no se puede contemplar solo como una fórmula para plantear el proyecto.

Por tal motivo, la conceptualización del proyecto se base fundamentalmente en un modelo urbano híbrido, esto quiere decir, que se toma ciertos elementos de varios modelos urbanos para que se adapten a las necesidades del área de intervención.

Para este modelo híbrido se tomó como base el modelo urbano con la mayor calificación y se adaptan los otros temas de los modelos restantes para hacer un programa lo más integral posible y que abarque diversos temas, sectores, usuarios y temáticas.

En la **Figura 124. Modelo urbano de una ciudad híbrida** se puede observar la fusión de los modelos y como se forma un

modelo urbano distintivo para el área de intervención – puede que los elementos sean genéricos por nombre, pero su influencia e importancia es innegable y necesario para demostrar que el área de intervención es un pedazo de la ciudad único pero que sirve de modelo para replicar al resto de la ciudad si se reemplaza o integran los elementos característicos del sitio.

### 3.3.1 Elementos

Para poder generar este modelo único de ciudad se tomaron en consideración 7 temáticas y con elementos que comparten área o son ignorados por “poca importancia”.

Estos elementos con sus características y elementos internos son:

#### 3.3.1.1 Infraestructura

Esto elementos son todo aquello que permite que la ciudad funcione correctamente y pueda brindar una buena calidad de vida para sus habitantes. Estos elementos son **infraestructura** –que responde a los servicios de agua potable, alumbrado público y sistema eléctrico, distribución y abastecimiento de gas e internet que esté disponible para cada uno de los habitantes y usuarios. **Movilidad** –la presencia de transporte público, movilidad alternativa, servicios de movilidad privado e incluso el vehículo privado para que funcionen estos diferentes métodos de movilidad sin la necesidad de una competencia injusta – y **urbanismo** –que busca abarcar todo lo edificados, caminos, servicios y equipamientos para que el funcionamiento del área sea el adecuado y no hay aun desplazamiento innecesario de las personas.

### 3.3.1.2 Desarrollo Urbano

Este tema no solo abarca el concepto de ver como evoluciono la ciudad, sino también su esencia local y características únicas del sitio.

Son 7 temas que se estudiaron y son su **historia** –como un pequeño pedazo de la ciudad tan pequeño desde sus orígenes tan sencillos de residencia hoy en día es el centro de entretenimiento y diversión de toda una ciudad y sigue evolucionando con sus picos altos y bajos en cada administración pública.

La **cultura** –una dualidad presente diaria, porque hay una cultura de residencia permanente y temporal y la cultura que genero la presencia de establecimientos de diversión–, esta altura ha dado paso a los diferentes tipos de **entretenimiento**– que, no por falta de iniciativa,

se ha quedado estancada en la diversión nocturna y en ciertas fechas se presentan otro tipo de entretenimiento público que llama la atención, pero no es latente su presencia ni divulgada.

### 3.3.1.3 Naturaleza o entorno natural

Es uno de los elementos que en mayor o menor impacto afectara la calidad de vida de sus residentes y visitantes. Este espacio a pesar de ser pequeño tiene la presencia vegetal, poco impacto de riesgos y no hay la posibilidad de inundaciones. A pesar de esto, es necesario recuperar ciertos espacios del vehículo para incluso frenar un poco la presencia de isla de calor y la sensación térmica de este espacio.

Y la presencia de este calor diferente a la temperatura ambiental se debe a otro tema que es el **entorno construido** –que no es nada más que todo lo edificado, construcciones en buen o mal estado, sean patrimoniales y protegidas, como nuevos proyectos de desarrollo urbano que brindan un impacto mayor o menos a este sitio y como la recuperación de edificaciones abandonas permite darle una imagen diferente al sitio y una muestra que para un nuevo proyectos no es necesario destruir todo lo existente.

Todos estos elementos anteriores hacen peso para los siguientes dos temas que son la **comunidad** –que, como todas partes del mundo, es un sitio que abarca diferentes religiones, culturas, nacionalidades– y como es su relación aquí difiere mucho al resto de la ciudad y existe un tejido social diverso pero muy sensible. Este fenómeno se presenta en mayor y menor escala gracias a la **reputación** –tanto por el sitio como por habitantes, visitantes y las actividades que se pueden realizar en este sitio. E irónicamente la reputación del sitio difiere si se le pregunta a un residente, a un visitante, a un turista e incluso en las diferentes profesiones.

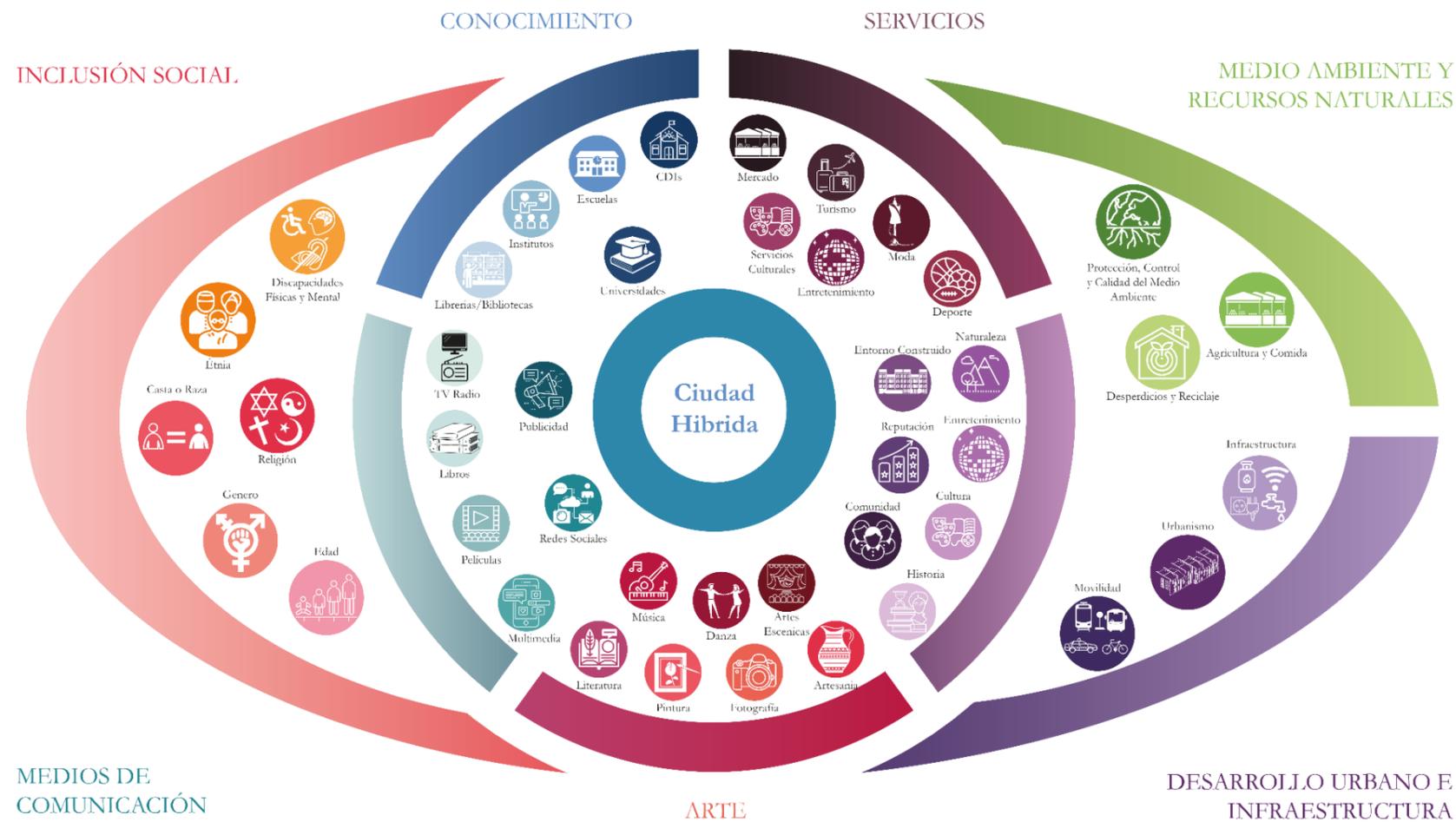


Figura 124. Modelo urbano de una ciudad híbrida y propuesta urbana aplicada al proyecto

Es por eso que estos dos últimos temas son la base para los diferentes tejidos sociales que se formaron internamente y como en su interacción se vuelve frágil o se afianzan las personas al sitio.

#### 3.3.1.4 Servicios

Los servicios, a diferencia del conocimiento público no son los servicios básicos (agua, luz eléctrica, gas, comunicación) también fluye a los servicios como **comercio/mercado, turismo** –uno de los grandes factores para el área–, **moda** –posiblemente no tanto como otras ciudades, pero aquí es uno de los centros para exhibir tendencias prestadas del mundo–, **deporte** –no son practicados por falta de espacio, pero las transmisiones de los mismos atraen a más usuarios por temporada o partido.

Los **servicios culturales** y de **entretenimiento** están estrechamente relacionados, porque si uno tiene presencia el otro queda anulado inmediatamente, y si quieren tener una presencia simultáneamente, los usuarios con quienes se repelen entre ellos.

Estos servicios son indispensables para que funcione el sitio en los diferentes horarios y atraigan a una diversidad de usuarios y residentes.

#### 3.3.1.5 Conocimiento

Posiblemente el nombre confunda, pero este tema busca buscar la integración de los centros de educación en el área de intervención como a sus alrededores, y como sus

necesidades, demandas y aportes permite que haya una diversidad de personas y actividades y no sea mono-funcional el sitio.

Es por tal motivo, el **CDI, colegios** adyacentes, **institutos** y **escuelas de idiomas** tienen que buscar integrarse para poder salir de sus edificaciones y no tener miedo de la interacción entre sus alumnos y los usuarios del sitio.

De igual manera las **universidades** hacen una gran presión a esta área por la demanda de diversión nocturna y consumo de sustancias legales como de control, por tales motivos, es necesario saber que buscan, pero no necesariamente satisfacer todas sus demandas, pero si buscar la seguridad de ellos.

La educación y el conocimiento juegan un papel importante para poder intervenir este sitio, satisfacer demandas y necesidades con otro criterio y no solo por cuestiones sociales o políticas.

#### 3.3.1.6 Medio Ambiente

Al igual que el entorno natural, es importante hoy en día buscar reducir el impacto ambiental y en parte con la guía de asesoría ambiental y los parámetros marcados por la ONU, se distinguió dos temas, uno de demanda y abastecimiento de alimento y manejo de desperdicios, y con un tema que engloba todas estas opciones y la necesidad de reducir el impacto ambiental.

El **abastecimiento de alimentos** es uno de los grandes problemas a nivel global, más, sin embargo, localmente se

puede abastecer sin mayores problemas, existe diversidad de productos permanentes y por temporadas, pero se puede promover la idea de implementar la agricultura urbana tanto en residencias como para los locales de alimentos del área. Adicionalmente, en los momentos actuales, existe la campaña de las ferias orgánicas cada fin de semana en el centro del área de estudio.

El **manejo de desechos** en los momentos actuales y dentro del área, solo se limita al reciclaje de botellas plásticas y recolección de cartones por parte de los recolectores del municipio de Quito, es por ello que es indispensable que se apliquen otras formas de manejo de desperdicios, como la clasificación de materia, compostaje y el cambio de hábitos de consumo energético con el apoyo de las nuevas tecnologías.

Este punto no solo depende de las autoridades locales o leyes, también de la participación ciudadana e iniciativas locales para poder lograr el objetivo mayor de reducir el impacto de la huella ecológica de este punto de la ciudad.

#### 3.3.1.7 Medios de Comunicación

Actualmente no hay mejor manera de exponer ideas e iniciativas sin el apoyo de los medios de comunicación y las redes sociales. Es por tal motivo, cualquier movimiento o modificación que se plantee debería ser conocido tanto por los residentes como por los visitantes, dando a entender que no se está haciendo las cosas a sus espaldas o con cálculos políticos.

El uso de la publicidad, las plataformas electrónicas, redes

sociales, multimedia y medios de comunicación tradicional son simples plataformas para dar una nueva imagen al área y demostrar que hay mucho más que solo diversión y muy pocos saben las diferentes cosas que se esconden en este espacio urbano y tienen miedo de salir por falta de difusión.

### 3.3.1.8 Inclusión Social

Este es uno de los nuevos pilares para el desarrollo urbano, y junto con los parámetros de la reducción del impacto ambiental, es indispensable pensar hoy en día en una ciudad, un sector o un barrio que no busque integrar a cada uno de sus actores y hacer una comunidad participativa y solidaria entre ella.

Dentro del área de intervención se tiene un nuevo acercamiento de lo que es una comunidad global, lo que antes era el Centro Histórico de Quito, es el centro de La Mariscal para la ciudad de Quito. En este pequeño centro urbano hay una interacción social de castas, etnias, culturas, religiones, actividades profesionales, género y edades que no se puede ver en otros puntos de la ciudad, haciéndolo un espacio rico en ideas y con una identidad única dentro del área metropolitana.

Lamentablemente, la igual que el resto de la ciudad, la inclusión de personas con discapacidades físicas y mentales son relegadas a pequeños espacios y no se pueden desplazar libremente y con seguridad en este espacio.

Y no porque haya esta mezcla única de actores

diariamente interactuando directa o indirectamente, es sinónimo de integración o inclusión social. Todavía existe el rechazo por ciertas actividades económicas –no quiere decir esto que es necesario una amistad, pero si un respeto y solidaridad–, nacionalidades, grupos sociales – LGBTI+ y discapacitados– o el simple hecho que no se pueda ver una interacción entre los diferentes grupos de edades, es una señal, que sí, puede existir una tolerancia, pero no una integración social y se empieza a formar una auto segregación interna, que si no se es parte de la comunidad del barrio en general, es difícil de percibir a simple vista.

Es por tal motivo, que es importante empezar a generar los medios para que haya una inclusión social desde los más pequeños hasta las personas de la tercera edad, diferentes tanto física como mentalmente puedan coexistir en este espacio, y ellos mismo puedan empezar a ayudar a controlar y dar ideas que beneficien a residentes como usuarios, visitantes y comerciantes, para evitar la guerra de poder que se libera internamente actualmente.

Este modelo urbano, como se dijo al principio, puede que parezca simple y lógico, pero no solo se toma en cuenta las afectaciones positivas y negativas que tendrá no solo en la infraestructura sino también en las personas y cuánto tiempo será necesario para aplicarlo, también se aplican teorías de que es una ciudad, como funciona una centralidad, que se tiene que evitar para evitar una gentrificación o volver el sector un sitio de moda que después de 5 años va a quedar en desuso.

La investigación, los análisis técnicos, la observación e interacción social, la participación ciudadana más los conceptos lleva a tomar ciertos elementos, unirlos con los medios disponibles y aplicables, y ponerlos en un conjunto cohesivo, que al momento de desarrollar ideas y estrategias más puntuales –tanto urbanas como arquitectónicas–, permite que las intervenciones sean invasivas pero que agraden, no a toda la población, pero si a un porcentaje mayor de ella y que los que quedaron excluidos, se den cuenta que se tienen que adaptar ellos y no la ciudad a su conveniencia.

### 3.4 Visión del Futuro

El proceso de desarrollo de esta visión comienza desde la conceptualización del Plan Maestro Urbano de La Mariscal del taller de noveno AR0960-2018-2, junto a un contraste entre este modelo, la visión de Quito 2040, ofrecimientos de campañas electorales del 2019, reuniones y asambleas del barrio e incluso las opiniones de diferentes ciudadanos tanto dentro del área de intervención como de sus alrededores y visitantes de todas partes.

Esta yuxtaposición de ideas –que algunas podían coincidir, otras ir en caminos diferentes– brinda el suficiente interés de querer rescatar este espacio urbano de la ciudad que está siendo relegado a ser solo un centro de diversión y como su expansión va a contagiar a uno de los barrios más reconocidos de la ciudad de Quito.

**“EL CENTRO DE LA MARISCAL ES UN CENTRO URBANO COSMOPOLITA, CONTEMPORANEO Y LLENO DE VIDA”**

Esta declaración, se debe a la intención de convertir a este sitio en un espacio de residencias mixtas y comercios con mejor relación con el espacio público, movilidad alternativa, mezcla de comercios y actividades diarias, la mezcla de nacionalidades y culturas, una producción local y zonas donde el peatón sea el actor principal.

**Una zona urbana fuerte, inteligente y creativa.** Este centro urbano como se ha repetido en diversas ocasiones no solo acepta la diversidad cultural, también ha sido la cuna de varios proyectos innovadores e incluso de mantener ciertas tendencias que globalmente son usadas. Y por esta característica, aquí se puede fusionar el arte, cultura, moda, redes sociales, medios de comunicación, turismo, y todo para mejorar la calidad de vida sin tener que erradicar estos elementos excepcionales, y tener una producción local que contribuya a la economía local como de la ciudad.

**Movilidad urbana sostenible.** Con las nuevas tendencias globales de reducir la huella de carbono, la presencia de transporte público es importante para reducir la presencia de vehículos particulares y una red de carriles de transporte alternativo permite que se reduzca este impacto de movilidad. Si se fusiona esta red con los servicios y equipamientos existentes y propuestos, más una densidad de habitantes, la movilidad va a ser más eficiente y la misma ciudad ayudara a contener los daños al medio ambiente.

**Socialmente responsable y consiente.** La integración social es uno de los pilares más importantes para que cualquier intervención urbana sea fuerte y que dure mucho

más tiempo del proyectado. Con la tolerancia, participación e inclusión, se forma el tejido social que resuelve internamente sus problemas, sin la necesidad de las campañas políticas y llegar a un acuerdo entre cada uno de los grupos sociales existentes y los que pueden aparecer con el paso del tiempo.

**Cultura urbana y urbanismo.** La vivienda, comercio, servicios, actividades, entretenimiento, historia, y sociedad permite la existencia de una cultura urbana que busca apoyarse a sí misma, la seguridad es interna y es un espacio atractivo para la residencia, trabajar, divertirse y se reduce la brecha entre clases económicas y las subculturas urbanas.

Todos estos cambios, permite que este pedazo de la ciudad sea de nuevo tolerante, con una sociedad mixta, barrios activos y diversos, atractivos para vivir y visitar en cualquier momento del día y del año. Estas características permitirán que el sitio mejore su reputación y quiera ser imitado por otros barrios de la ciudad y mejorar la calidad de vida de la ciudad de Quito para evitar el desplazamiento a los valles.

**Desde pequeños espacios se puede hacer mucho para mejor Quito en su integridad, y recupere la imagen global de la ciudad.**

Tabla 15. Matriz de Resumen de Objetivos y Estrategias

TRABAJO DE TITULACIÓN		ÁREA DE ESTUDIO		BARRIO "LA MARISCAL" - SECTOR 2, 5 Y 6			
CONCEPTUALIZACIÓN: ÁRBOLES DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS							
1. MEDIO FÍSICO Y DEMOGRAFÍA BÁSICA	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS					
		FIN ÚLTIMO:	FU: Brindar un espacio urbano de buena calidad tanto para residentes como visitantes usando los recursos naturales disponibles				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Facilidad para la movilidad peatonal y alternativa	OE2: Reducción de islas de calor	OE3: Espacio para el encuentro colectivo	OE4: Mejorar la imagen urbana dentro de la imagen urbana	
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Aprovechar el medio físico para el desarrollo urbano</b>				
ELEMENTO	ESTRATEGIA/S	E1: Implementar espacios para el desplazamiento peatonal como alternativo	E2: Implementar vegetación y cambio de materiales que solo absorban calor	E3: Incrementar la cantidad de espacio público -tanto de puntos de encuentro y desplazamiento	E4: Implementación de un modelo urbano para el área		
		ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)					
		FIN ÚLTIMO:	FU: Espacio urbano compacto y diverso				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Aumentar la población de los diversos grupos étnicos	OE2: Incrementar el espacio público reduciendo el del vehículo	OE3: Proporcionar equipamientos compatibles con las actividades y necesidades		
1.3. DENSIDAD POBLACIONA	ELEMENTO	<b>OC: Incrementar la densidad promedio de la población residente en el Área de estudio</b>					
		FIN ÚLTIMO:	FU: Incrementar la oferta de vivienda para la población residente permanentemente y/o temporal				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	E1: Incrementar la oferta de vivienda para la población residente permanentemente y/o temporal	E2: Diseñar y aumentar la cantidad del espacio público	E3: Implementar equipamientos que complementen las necesidades del sector		
		ESTRATEGIA/S					
2.1. CALIDAD DEL TRAZADO:	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS					
		FIN ÚLTIMO:	FU: El trazado favorezca al desarrollo de las actividades urbanas				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Tener una movilidad y desplazamiento peatonal eficiente y sin complicaciones				
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Aprovechar la buena calidad del trazado para la rehabilitación urbana</b>				
2.2. SISTEMA VIAL:	ELEMENTO	ESTRATEGIA/S	E1: Reducción de espacio para vehículos estacionados	E2: Incrementar el espacio para peatones y fomentar su uso			
			ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				
			FIN ÚLTIMO:	FU: Un sistema vial adecuado para peatones, transporte público, alternativo y vehículos particulares			
			OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Reorganizar el sistema vial para que responda a las necesidades del peatón y a la conectividad entre barrios			
2.3. PERMEABILIDAD:	ELEMENTO	<b>OC: Optimizar la organización del sistema vial</b>					
		FIN ÚLTIMO:	FU: Mantener una buena conexión tanto interna como el exterior del área				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Mantener la continuidad de calles dentro y fuera del área de estudio siempre llegando a una calle conectada sin calles sin salida				
		OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Aprovechar la permeabilidad del trazado</b>				
2.5. ACCESIBILIDAD:	ELEMENTO	ESTRATEGIA/S	E1: Diseño de vías adecuadas para la circulación de transporte público y privado	E2: Designar vías para circulación permanente, acceso limitado y/o peatonales			
			ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				
			FIN ÚLTIMO:	FU: Fomentar el uso del transporte público para el desplazamiento desde y hacia el área de estudio			
			OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseño de vías para la presencia de transporte público	OE2: Diseño del espacio peatonal para el acceso universal	OE3: Crear una ruta de transporte interno	EP4: Diseño del mobiliario urbano de paradas
2.6. LEGIBILIDAD:	ELEMENTO	ESTRATEGIA/S	<b>PC: Optimizar al transporte público</b>				
			FIN ÚLTIMO:	FU: Redistribuir de rutas del transporte público			
			OBJETIVOS ESPECÍFICO:	E1: Redistribuir de rutas del transporte público	E2: Implementar un sistema interno de transporte público adicional		
			ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)				
2.6. LEGIBILIDAD:	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS					
		FIN ÚLTIMO:	FU: Continuar teniendo una excelente elegibilidad				
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Proponer nuevos hitos (Equipamientos, calles y/o locales comerciales)				
		OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Repotenciar la legibilidad del Área de Estudio</b>				
2.6. LEGIBILIDAD:	ELEMENTO	ESTRATEGIA/S	E1: Generar nuevos hitos únicos del área del estudio	E2: Caracterizar los diferentes caminos con sus respectivos elementos			

ELEMENTO		ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)		
<b>2.7. MOVILIDAD DE PERSONAS A PIE:</b> Ancho de aceras, estado o calidad de las aceras; usos inapropiados de aceras; seguridad para el cruce de peatonal señalización, semáforos, etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Hacer atractivo el sistema peatonal para su uso		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseño de los diferentes caminos para la comunidad del peatón	OE2: Eliminar las plazas de estacionamiento en el espacio público	OE3: Diseño y ubicación de los elementos urbanos adecuados y necesarios para peatones
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Repotenciar las buenas condiciones para la movilidad eficiente de personas a pie</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Diseñar un espacio atractivo para los peatones pero incomodo para el comercio autónomo E2: Señalar y asignar zonas donde el peatón tenga dominio y seguridad		
ELEMENTO	ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
<b>2.8. MOVILIDAD DE PERSONAS EN BICICLETA:</b> Existencia de ciclo rutas, articuladas al sistema de transporte público de la ciudad, seguras y tengan tratamientos y equipamientos apropiados; etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Un mayor uso de otros sistemas de movilidad alternativa dentro del área de estudio		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseñar espacios para el uso de bicicletas, tanto a nivel de calzada como compartiendo espacio con el peatón		
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: incrementar la infraestructura para la movilidad alternativa (bicicletas)</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Proveer los espacios necesarios para que el sistema funcione y no genere conflictos por la localización E2: Implementar el sistema en toda el área de estudio		
ELEMENTO	ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
<b>2.9. MOVILIDAD DE PERSONAS EN TRANSPORTE PÚBLICO:</b> En Bus, BRTs, en Metro, otros; espacios para su funcionamiento, calidad de la infraestructura-equipamientos; Señalización, etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Incrementar el uso del transporte público desmotivando el del vehículo privado		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseñar el mobiliario que corresponda al sistema de transporte público OE2: Implementar y diseñar una ruta de movilidad interna alternativa al transporte público		
	OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Optimizar las condiciones para la movilidad en transporte público (Bus y/o BRT)</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Mantener las rutas y abastecimiento del transporte público E2: Mejorar el mobiliario de las paradas E3: Buscar la implementación de un sistema interno alternativo de movilidad		
ELEMENTO	ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
<b>2.10. MOVILIDAD DE PERSONAS EN AUTO PARTICULAR:</b> Espacios para su funcionamiento, calidad de la infraestructura-equipamientos; Señalización, etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Limitar la presencia permanente del vehículo particular dentro del área de estudio priorizando al peatón		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Designación de vías mixtas o compartidas	OE2: Diseño de diferentes tipos de vías internas	OE3: Limitar acceso en vehículo particular (según horario) OE4: Implementación de estacionamientos subterráneos
	OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Racionalizar las condiciones para la movilidad en auto particular</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Limitar la superficie destinada al vehículo particular pero mantener su calidad E2: Eliminar la existencia de zona azul en el espacio público		
ELEMENTO	ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
<b>2.11. MOVILIDAD BIENES:</b> Disponibilidad de rutas exclusivas, compartidas, horarios de carga y descarga, etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Eficiente movilidad de bienes (entrada y salida)		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Designación y diseño de espacios para el desembarque de bienes	OE2: Soterramiento de contenedores de desechos	OE3: Implementar un horario de abastecimiento y desalojo
	OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Regular horarios para la movilidad de bienes</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Implementar un horario y áreas para el abastecimiento de bienes y desalojo de desechos		
ELEMENTO	ÁRBOL DE PROBLEMAS (O DE POTENCIALIDADES)			
<b>2.12. ESTACIONAMIENTOS:</b> Disponibilidad de estacionamientos en vía pública, en patios específicos, en edificios de parqueo, etc.	FIN ÚLTIMO:	FU: Eliminar los estacionamientos en la vía pública		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Designar parqueaderos de borde y/o subterráneos	OE2: Limitar los espacios de estacionamiento temporal para carga y descarga	
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Racionalizar la oferta/demanda de estacionamiento público.</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Limitar la existencia de parqueaderos en vía pública E2: Implementar un sistema alternativo de transporte E3: Designación de parqueaderos para los locales comerciales		
COMPONENTE	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
<b>3.1. SUELO PÚBLICO:</b> Suelo de propiedad Pública: Calles (30%), Plazas- Parques- A. Recreativos (10%) y de Equipamientos Públicos de escala barrial-sectorial (5%).	FIN ÚLTIMO:	FU: Volver atractivo al espacio público tanto en cantidad como calidad		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseñar el espacio público para todo tipo de usuarios	OE2: Diseño de mobiliario urbano para el espacio público	
	OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Proveer más suelo público</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Complementar y aumentar el espacio público existente para todo tipo de usuarios (Equipamientos y/o área pública)		
ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
LO:	FU: Procurar una ciudad diversa/polifuncional			

3. USOS DEL SUELO	3.2. USOS DE SUELO: Usos de suelo residencial, múltiple, comercial y servicios, equipamientos, etc	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Incrementar la población residente (Desarrollar proyectos de vivienda permanente y temporal)	OE2: Diversificar la población residente (Desarrollar diferentes proyectos de vivienda para 1, 2 o 3 dormitorios)
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Equilibrar la proporción de usos: comercial y/o servicios vs. Vivienda</b>	
		ESTRATEGIA/S	E1: Volver atractivo al uso residencial (definir tipo de vivienda específico) mediante la dotación de suficiente espacio público y regular horarios de funcionamiento	
	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS		
	3.3. EQUIPAMIENTOS SOCIALES-PÚBLICOS A NIVEL BARRIAL - SECTORIAL	FIN ÚLTIMO:	FU: Tener equipamientos que puedan ser usados en casos de emergencias y entretenimiento	
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Equipamientos de emergencia	OE2: Equipamientos de información
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Incrementar equipamientos compatible con el área</b>	
		ESTRATEGIA/S	E1: Ocupar lotes vacantes para ubicar equipamientos faltantes E2: Proponer equipamientos compatibles con usuarios y actividades	

4. OCUPACIÓN DEL SUELO	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
		FIN ÚLTIMO:	FU: Liberar espacio en planta baja para mejorar relación público-privado		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Eliminar edificaciones temporales en los retiros OE2: Código de fachadas (línea de fábrica o edificaciones dañadas)		
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Recuperar la ocupación de los retiros frontales en los edificaciones inventariadas</b>		
		ESTRATEGIA/S	E1: Limpiar los retiros lo que más se pueda E2: Generar un código de fachadas que responda a las edificaciones u uso de suelo		
		ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS		
		FIN ÚLTIMO:	FU: Incrementar la densidad poblacional de residentes y cumplir con ciertas sectores la altura		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Proyectos de residencia temporal o permante en altura OE2: Determinar los lotes u áreas disponibles para las edificaciones nuevas OE3: Distribuir los 183357,950m <sup>2</sup> faltantes en diferentes proyectos		
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Incrementar la altura de las edificaciones en áreas que reúnan las condiciones adecuadas según la morfología</b>		
		ESTRATEGIA/S	E1: Tomar en cuenta la morfología urbana para considerar el subir o no en altura E2: Insentivar la inversión para la construcción en altura de uso mixto (vivienda y comercio/servicios)		
	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
	FIN ÚLTIMO:	FU: Recuperar los retiros frontales para una mejor interacción público-privado			
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Eliminar las "cajas de cristal" mal implementadas e interpretadas OE2: Liberar los retiros de las construcciones temporales que se puedan OE3: Crear un código de fachadas par aquellas edificaciones que se han dañado por completo			
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Liberar los retiros de construcciones informales/temporales que superen los índices normativos de ocupación de suelo en PB</b>			
	ESTRATEGIA/S	E1: Liberar lo que más se pueda de los retiros en planta baja E2: Determinar si se usan los retiros frontales; limitar la altura			
	FIN ÚLTIMO:	FU: Incrementar la densidad de residentes y complementar lo edificable			
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Proyectos de residencia temporal o permante en altura OE2: Determinar los lotes u áreas disponibles para las edificaciones nuevas OE3: Distribuir los 183357,950m <sup>2</sup> faltantes en diferentes proyectos			
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Estimular la plena ocupación del suelo según PUOS vigente/propuestos</b>			
	ESTRATEGIA/S	E1: Tomar en cuenta la morfología urbana para considerar el subir o no en altura E2: Insentivar la inversión para la construcción en altura de uso mixto (vivienda y comercio/servicios)			

5. EDIFICACIONES E IMAGEN URBANA	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
		FIN ÚLTIMO:	FU: Recuperar la relación desde la privado a lo público mediante ventanas, puertas, balcones		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Liberar fachadas y ventanas de publicidad OE2: Diseño de estilo y tipo de publicidad OE3: Determinar elementos que pueden o no existir en las edificaciones		
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Mejorar la porosidad de las edificaciones en relación al espacio público</b>		
		ESTRATEGIA/S	E1: Presencia de cerramientos, pericias comerciales, cadenas impiden que haya una buena relación entre el espacio público y privado E2: Ocupación de los retiros para expansión de la edificación		
		ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS		
		FIN ÚLTIMO:	FU: Mejorar la imagen percibida en la actualidad		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Crear código de fachadas y elementos a usar en edificaciones OE2: Diseñar el estilo y tipo de publicidad apto para el área OE3: Rediseñar el espacio público para ser apto para todo tipo de usuarios OE4: Implementar parqueaderos de borde, espacios de carga/descarga		
		5.2. ESPACIO E IMAGEN URBANA: Estado del edificio (Bueno, regular, mal); Estado de aceras			

	(Bueno, regular, malo); Publicidad en fachadas locales comerciales (ver fichas); Cableado (aéreo, soterrado)	<b>OC: Mejorar la imagen urbana</b>		
OBJETIVO CENTRAL				
ESTRATEGIA/S	E1: Limpiar las edificaciones de las construcciones en retiros	E2: Eliminar la acumulación de publicidad en fachadas y ventanas	E3: Incrementar la presencia de mobiliario urbano	E4: Eliminar parqueaderos en la vía pública

COMPONENTE	ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
<b>ESPACIO PÚBLICO</b>	<b>6.1. CANTIDAD DE ESPACIO PÚBLICO:</b> 7.1. Calles 7.2. Parques 7.3. Plazas 7.4. Verde urbano 7.5. Portales 7.6. Otros	FIN ÚLTIMO:	FU: Porporcionar espacio público suficiente para los residentes como para los visitantes		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Diseñar el espacio público en base al peatón y su relación con la calle	OE2: Diseñar espacio público para diferentes actividades y personas	
		OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Proveer espacio público en suficiente cantidad</b>		
		ESTRATEGIA/S	E1: Aumentar el porcentaje de espacio público en el área de estudio	E2: Localizar espacios vacantes para implementar áreas públicas de diversos tipo	
	<b>6.2. CALIDAD DE ESPACIO PÚBLICO:</b> 7.1. Calles 7.2. Parques 7.3. Plazas 7.4. Verde urbano 7.5. Portales 7.6. Otros	FIN ÚLTIMO:	FU: Tener un espacio público atractivo para residentes como visitantes para que lo vivan		
		OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Invertir e porcentaje de vehiculo-peatón en calles	OE2: Localizar lotes disponibles para diversificar usos y porponer espacios de estancia	OE3: Consultar a las personas cuales son sus necesidades en el espacio público
OBJETIVO CENTRAL		<b>OC: Proveer espacio público de suficiente calidad</b>			
ESTRATEGIA/S	E1: Priorizar al peatón en la mayor parte del área de estudio	E2: Destinar lotes vacantes para aumentar el espacio público	E3: Diseñar un espacio poco atractivo para el comercio ambulante		

ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
<b>7.2. SUELO</b>	FIN ÚLTIMO:	FU: Obtener lotes grandes para poder incrementar las construcciones en altura.		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Sacrificar edificaciones en mal estado para nuevas edificaciones		
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Fomentar la transformación del tamaño de lotes original en función del inventario patrimonial</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Identificar las construcciones en mal estado o lotes disponibles para liberar espacios	E2: Comparar el inventario actual y las propuestas para implementar nuevas formas de preservación	
ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
<b>7.3. EDIFICACIONES:</b> Edificios privados, edificaciones públicas, Unidades individuales o conjuntos urbanos	FIN ÚLTIMO:	FU: Eliminar la idea del patrimonio es un obstaculo y no una oportunidad		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Buscar un equilibrio entre la residencia y el comercio	OE2: Promover otro tipo de ideas con relación al patrimonio edificado y sus usos	OE3: Implementar otros metodos relacionados con la preservación de patrimonio
	OBJETIVO CENTRAL	<b>PC: Fomentar la diversidad del uso de suelo en el parcelario</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Liberar los retiros de los comercios improvisados o amontonados	E2: Generar zonas mixtas para el comercio, servicios o residencia	E3: Rehabilitar, restaurar o readecuar las edificaciones de intereses que responda a su uso original o uno nuevo
ELEMENTO	ÁRBOL DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS			
<b>7.3. EDIFICACIONES:</b> Edificios privados, edificaciones públicas, Unidades individuales o conjuntos urbanos	FIN ÚLTIMO:	FU: Potenciar el uso del patrimonio como una inversión rentable y viable		
	OBJETIVOS ESPECÍFICO:	OE1: Código de fachadas uniformes en casos donde los retiros estan perdidos por completo		
	OBJETIVO CENTRAL	<b>OC: Gestionar el buen mantenimiento de las edificaciones patrimoniales</b>		
	ESTRATEGIA/S	E1: Rediseñar el tipo de elementos que podrian estar en los retiros	E2: Atraer inversionistas y diseñadores para dar nuevas funciones a las edificaciones	

## 4. CAPÍTULO IV. FASE DE PROPUESTA ESPACIAL

### 4.1 Introducción al Capítulo

En este capítulo se presenta la propuesta final, que se ha ido tejiendo desde el principio junto con las teorías, conceptos, ideas, objetivos y estrategias conceptuales, para terminar con un proyecto más tangible y cercano a la realidad.

Con el fin de tener un proyecto estructura, esta fase fue dividida en dos etapas, la primera donde se expone todas las estrategias para la modificación y creación de un **Plan Urbano** para el área de intervención y la segunda, que abarca todos aquellos elementos que responden al **Diseño Urbano** del sitio.

En la primera etapa, se expone todo lo referente a un Plan Urbano, que a grandes rasgos es, *el diseño y organización del espacio urbano y su infraestructura*, y como la misma responde a sus frentes y se relaciona con el reto del barrio de “La Mariscal”. Con el fin de poder cumplir y solventar las necesidades tanto de la población residente, colindante y visitante como no interrumpir las actividades económicas implantadas en el sitio.

Y, en la segunda etapa, se presenta todo lo referente al Diseño Urbano, que es *el diseño de espacios funcionales entre las construcciones y su estructura*. Todo esto, para conseguir espacios de mejor calidad, en dónde las personas puedan vivirlos y se interactúe con el entorno.

El presente capítulo, no solo busca mostrar las soluciones que se han ido presentando mediante los análisis técnicos, también es un reflejo de la realidad del sitio, los problemas que contiene y como las personas buscan una solución extrema en un momento de necesidad; y como esto ha empezado a destruir todo lo existente física como socialmente.

Cabe recalcar, que cada uno de los temas propuestos, están relacionado entre sí, uno no puede existir sin afectar a uno o más temas; es una telaraña, que debe funcionar y ser tratada como un conjunto, sin romper sus conexiones o minimizar sus elementos para que pueda mantenerse la propuesta y pueda cambiar paulatinamente según las nuevas necesidades de usuarios y su lugar.

La decisión de tomar un trabajo puramente urbano, es una de las más grandes variantes del trabajo de titulación, al ser que se enfocó más en el diseño del espacio urbano y no en un equipamiento o proyecto construido dentro de un lote privado. La razón de dicho cambio, es tanto el tipo y nivel de trabajo, investigación y pensamiento invertido en los capítulos anteriores, como el objetivo personal de desarrollar proyectos urbanos, de calidad, tomando en consideración, tantas teorías arquitectónicas como urbanas y aplicarlas a una ciudad, que no solo necesita regresar a ser compacta, sino que su espacio urbano carece de calidad, el cual, poco a poco va dando la espalda a su población.

Este trabajo de titulación, no solo busca completar los requisitos para tener un título, también es una base para que

se puedan realizar trabajos de este calibre en futuras titulaciones o por lo menos que se sirva de guía para otros trabajos de titulación. Los elementos que faltan desarrollar, no se deben a falta de tiempo ni poca información disponible, son trabajos que se deben desarrollar más a fondo con su tiempo y exploración del tema. Tanto los equipamientos como nuevos proyectos de residencia, junto con su ubicación y características, no fueron puestos de manera aleatoria, fueron planteados basándose en investigación como necesidades del sitio y sus residentes que están sobreviviendo en el sitio.

De igual manera, es un trabajo que sirve de anteproyecto para realizar una rehabilitación urbana en el área de La Mariscal –no regeneración, no reestructuración, no un nuevo plan urbano– y que puede saltar desde la academia a la realidad sin mayores problemas, y que se puede aplicar en cualquier sitio de La Mariscal, siempre y cuando se siga a pie las recomendaciones, los componentes y las etapas de implementación.

## 4.2 Plan Masa Urbano

El Plan Urbano se desarrolló con el objetivo de mejorar la situación del sitio, sin negar su realidad, historia y función, pero si incrementando todos esos elementos que le faltan para no ser un espacio mono-funcional y que no caiga poco a poco en la obsolescencia urbana y por ultimo sea solo un espacio vacío en el centro de la ciudad.

Es por ello, que, combinando los problemas y objetivos, nacieron las estrategias fundamentales para conseguir las siguientes estrategias fundamentales:

- *Dar prioridad al peatón y fomentar el uso de la movilidad alternativa.*
- *Equilibrar y fomentar el uso residencial para evitar la mono-funcionalidad.*
- *Reconocer del uso de los retiros frontales y mejorarlos para la relación entre lo público y lo privado.*

A pesar de existir otros objetivos dentro de cada temática, los mencionados antes son aquellos que sirvieron de guía para seguir desarrollando estrategias urbanas, sin relegar su contexto urbano y entorno construido, y mucho menos la importancia de este centro para la ciudad como para el barrio de “La Mariscal” y su influencia.

Muchas de estas estrategias urbanas, también fueron influenciadas en ser lo más sostenibles, tanto para reducir la isla de calor del área como para mejorar la calidad de vida de sus residentes y aumentar la población residente para conseguir un centro compacto y denso, y conservar a los usuarios que visitan diariamente este centro.

## 4.3 Desglosamiento del Plan Urbano

Para tener una idea más clara de las estrategias urbanas aplicadas, es mejor desglosar por temáticas y exponer de mejor manera las intervenciones urbanas aplicadas.

### 4.3.1 Plan Urbano – A. Trazado y Movilidad

En la temática de trazado y movilidad se busca mantener la conexión entre el centro urbano y el resto del barrio como con la ciudad.

Por tal motivo, la **dirección de las vías se conserva al igual que las manzanas actuales**, sin la necesidad de abrir o romperlas, porque tanto su tamaño como forma no generan problemas o callejones sin salida, además de ser manzanas en estado de complementación y consolidación, haciendo infructífero dicha acción.

Uno de los principales cambios es el **tipo de vías existentes**, dejando aquel tipo tradicional de calle –donde el vehículo domina el espacio– a las avenidas principales como colectoras, pero las calles locales cambian su tipo, convirtiéndolas en **plataforma única**. Como resultado, dando una prioridad al peatón y que el uso de vehículo particular tenga un espacio reducido como la velocidad y tiempo de tránsito.

El **transporte público**, no solo está relacionado con el plan de movilidad de la visión Quito 2040, también se implementa la propuesta de taller de tener tanto un recorrido longitudinal como transversal alterno al servicio municipal. En base a estos planes, se **implementó dos recorridos alternos**,

dividiendo al recorrido longitudinal que conecta a las universidades, con el fin de mantener a los usuarios habituales dentro del sitio, sin el riesgo de accidentes de tránsito como la proliferación de taxis dentro del área.

Adicionalmente, para implementar el uso de una movilidad alternativa y cumplir con el objetivo de dar prioridad al peatón, se busca **completar el recorrido existente de la ciclo-vía** como empezar a **peatonizar el área de intervención**.

A diferencia del concepto tradicional de cerrar la circulación vehicular completamente, se empieza a **desarrollar por etapas esta estrategia como un horario de circulación**. Este motivo se debe a que al ser el centro de La Mariscal y es muy difícil bloquear de golpe la movilización vehicular. Con este fin, se da horarios de circulación libre –dado por las horas picos de tráfico como de abastecimiento– y otros horarios donde la circulación peatonal es la prioridad y se cierra la para la circulación del vehículo particular, salvo por el transporte público y alternativo.

Otro de los problemas a atacar es el momento de abastecimiento de los comercios, que lo hacen a distintas horas, se estacionan en cualquier espacio –bloqueando la circulación tanto vehicular como peatonal– y por ello se crean **puntos de abastecimiento** para los comercios, tanto para evitar este tipo de bloqueos como para poder controlar la distribución de mercancía entre comercios.

Junto con el problema del bloqueo por parte de los camiones de abastecimiento, también está la presencia de

estacionamientos en el espacio público y de parqueaderos públicos, es por ello que se busca que los **parqueaderos estén ubicados en los extremos del área o que estén relacionados con un equipamiento, y la eliminación total de parqueaderos en el espacio público** con el fin de eliminar todo tipo de obstáculo y barreras visuales.

Todo esto es para conservar la movilidad libre, directa y que se conecte el centro con la ciudad y viceversa; y que se dé una prioridad dominante para el peatón.

#### 4.3.2 Plan Urbano – B. Suelo

La situación del parcelamiento es muy difícil modificarlo, ya que se encuentra en su mayor parte consolidado, más dado la suma de los lotes en deterioro, como abandonado o con bajo coeficiente de edificabilidad se puedan unir lotes, para incrementar tanto el área de edificación como la altura. Con esto en mente, al final se **logra unir 9 lotes**, y estos también más adelante van a tener modificaciones o cambios en su uso.

Con el uso de suelo, en su estado actual existe un dominio del comercio y es baja la residencia, y haciendo un contraste con el PUOS2018, a pesar de existir el tipo de Residencia Urbana 3 (RU\_3), la mayoría de las personas se enfocan más en tener el comercio compatible. Por tal motivo, se propone no solo un cambio de uso de suelo, sino también uno radical, en la mayor parte del área se aplica **el uso múltiple**, ya que en este tipo se da una condicionante de que debe existir residencia a cualquier costo si el espacio lo dispone.

De igual manera, se hace un cambio de uso en aquellos lotes disponibles, tanto como **nuevos equipamientos y residencial urbano 2 (RU\_2)**, conservando a aquellos predios con uso residencial en la actualidad.

Y a pesar de poder hacer un solo bloque dentro el área, se buscó también mantener los conjuntos que se han ido formando por el uso de suelo del enfoque de hospedaje – hostales–, este tipo de conjuntos se les zonificó con un **uso de suelo residencial con comercio de carácter de hospedaje** (tanto a nivel barrial como sectorial).

Para entender que lotes fueron modificados por completo – tanto por tamaño como en uso de suelo– fueron marcados en los planos con un borde de distinto color y más grueso para ser fácil de identificar en las temáticas siguientes.

En cuestiones de equipamientos, se busca brindar aquellos **equipamientos faltantes** para el sitio junto con aquellos propuestos en talles, estos equipamientos son:

- *Puntos de abastecimiento comercial (2)*
- *Centro de salud de emergencia y especializado*
- *Museo interactivo y de temporadas para niños*
- *Albergue o refugio temporal*
- *Banco de comida*
- *Residencia estudiantil (1)*
- *Proyectos de residencia RU\_2 (11)*
- *Parques (3)*

#### 4.3.3 Plan Urbano – C. Ocupación de Suelo

La forma de ocupación de suelo en su mayor parte, en la actualidad, no respetan ningún tipo de uso de suelo en ninguno de los planes, por tal motivo, se desarrollan bloques que cumplen con las **características de las edificaciones** –se plante usar **forma aislada en los bordes (A)** y en su interior, se dividen, entre aquellas construcciones que **pueden usar su retiro frontal en planta baja (X\_PB)**, como aquellas que deben **conservar su retiro frontal (X\_V303)**, y en su interior, junto con el objetivo de cómo van a ser usado los retiros frontales y cuáles son las opciones para las nuevas edificaciones como para aquellas que quieran ser modificadas.

Los retiros, hoy en día son el principal problema, porque no solo se busca mejorar la relación visual entre la propiedad privada y el espacio público, que en la actualidad están en completa negación. Por tal motivo, es necesario que **sean modificados o eliminados**.

Las alturas, en este caso, se **considera más la presencia de las edificaciones patrimoniales** para poder contener la expansión inmobiliaria, por lo cual, se toma de base al PUOS2018 con el fin de lograr este objetivo.

#### 4.3.4 Plan Urbano – D. Patrimonio

El patrimonio, dentro del área de intervención es un tema muy delicado, dado que a muchos comerciantes les impide modificar o derrumbar las construcciones para su interés, sin embargo, el sitio, tiene demasiados rastros históricos que no se pueden eliminar o negarlos. Por tal motivo **se**

**incrementa** al patrimonio inventariado aquellas edificaciones que comparten características con las construcciones patrimoniales, que están dentro de **conjuntos urbanos**, o que son ejemplos de **construcciones modernas** múltiples –Torres de Almagro– o **residencias de carácter social**.

El patrimonio debe ser considerado más como una oportunidad a ser creativo con sus usos, más que un estorbo o impedimento.

#### 4.3.5 Plan Urbano – E. Espacio Público y Verde Urbano

El espacio público, es uno de los principales problemas que tiene el sitio, ya que su mayoría está proyectada para el vehículo particular –tanto para circulación como para estacionamientos al aire libre–, y el espacio público solo comprende a la “Plaza Foch”, el Parque Gabriela Mistral y las aceras (que en su mayoría) son cortas y poco anchas.

Actualmente, el área pública de tránsito –aceras– comprende 3.29 hectáreas de toda la superficie, y en su mayoría no superan el ancho de 3.00m, haciendo difícil la movilización con otro tipo de medio, personas con discapacidades y mucho menos la aplicación de mobiliario urbano.

Es por ello que se **incrementa el área que ocupan las aceras** –reduciendo el espacio otorgado al vehículo particular– para tener un total de 4.58 hectáreas, con espacios suficiente para implementar vegetación, cambiar mobiliario urbano, compartir espacio con el sistema de movilidad alternativa, ya que se consigue aceras de hasta

6m de ancho, donde se puede mejorar tanto la relación visual como la calidad de área pública, y no solo depender de los puntos fijos ya destinados.

#### 4.3.6 Plan Urbano – F. Diseño Urbano, Espacio Público y Elementos Urbanos

Por último, pero no menos importante, tenemos el diseño del espacio urbano, sus elementos y características que lo harán único y fortalecerá el sentimiento de pertenencia y atracción de las personas para que permanezcan más tiempo afuera que adentro.

Para conseguir los objetivos planteados, se busca solucionar la mayor cantidad de problemas con intervenciones arquitectónicas y de diseño urbano, es por ello que se buscó dividir las intervenciones en 9 grupos que enfocan un problema macro y que estos se interconecten con los demás temas tratados en el plan urbano.

El primer grupo busca encontrar nodos de importancia, que permita interconectar los elementos de su entorno, los equipamientos actuales y propuestos, y darles un carácter único al sitio para que se distinga de los otros tipos de intersecciones.

El segundo grupo se enfoca en mejorar la imagen urbana, sobre todo en el enfoque del uso y disponibilidad de los retiros, con una fachada uniforme y/o un cerramiento que responda al sitio como a su función.

El tercer grupo se enfoca en la movilidad de personas, un sistema alternativo y por último el transporte particular, con

el fin de satisfacer y brindar espacios seguros para las personas discapacidades e incrementar el flujo de peatones como ciclistas dentro del área, y por último no obstaculizar la circulación vehicular, pero reduciendo su importancia en el espacio.

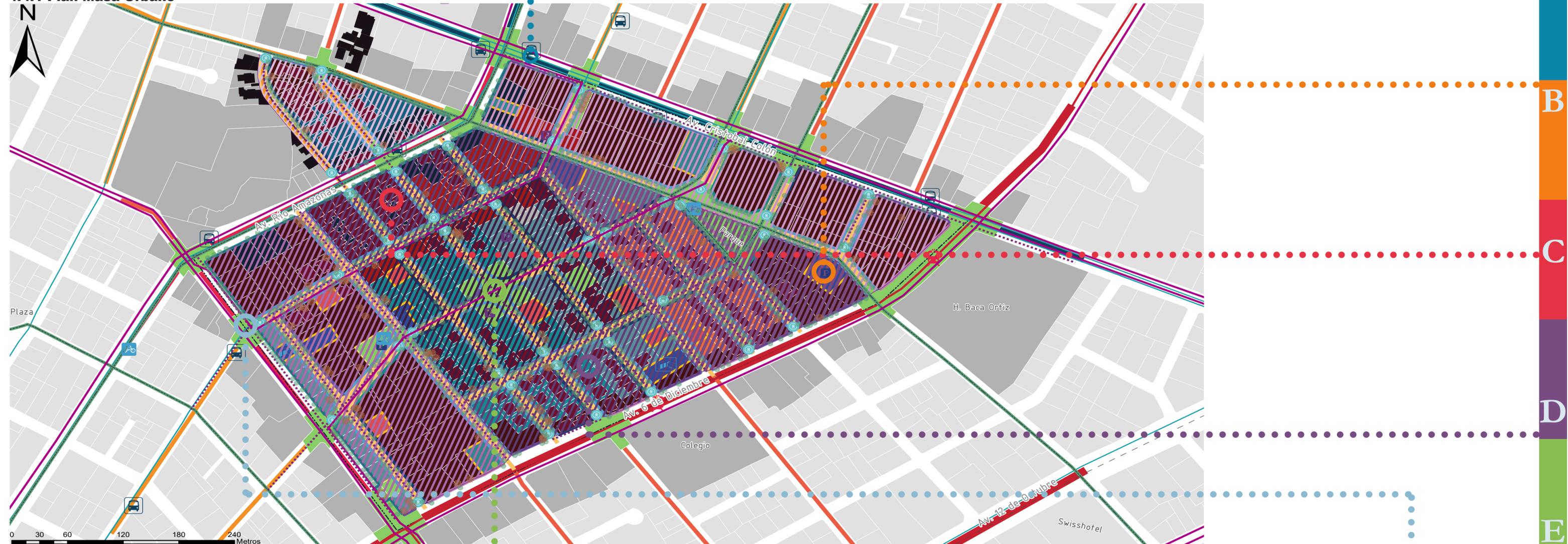
Los grupos consiguientes se enfocan en el uso de luminaria, vegetación, ubicación de mobiliario urbano y señalética, con el objetivo final de hacer el espacio público más atractivo y con un simbolismo y características del área, y con el extra de limpiar las fachadas de publicidad innecesario y contribuyen con la contaminación visual como ambiental.

Los últimos grupos, más se enfocan en cuestiones administrativas. La gestión de desechos, que sea un apoyo extra a la empresa municipal de aseo, y la gestión administrativa para aplicar, conservar, y desarrollar esta propuesta urbana.

Como se planteó en la introducción del capítulo, este trabajo no solo se queda en lo teórico o conceptual, sino es muy aplicable en la realidad, con respaldo de leyes, normativas y las opiniones de los residentes –tanto internos como del resto de La Mariscal–. La intervención urbana y diseño urbano, están íntimamente ligados, ya que no son solo cuestiones estéticas, sino una respuesta real a los problemas y potenciales que el sitio ofrece.

### 4.4 Plan Masa Urbano

#### 4.4.1 Plan Masa Urbano



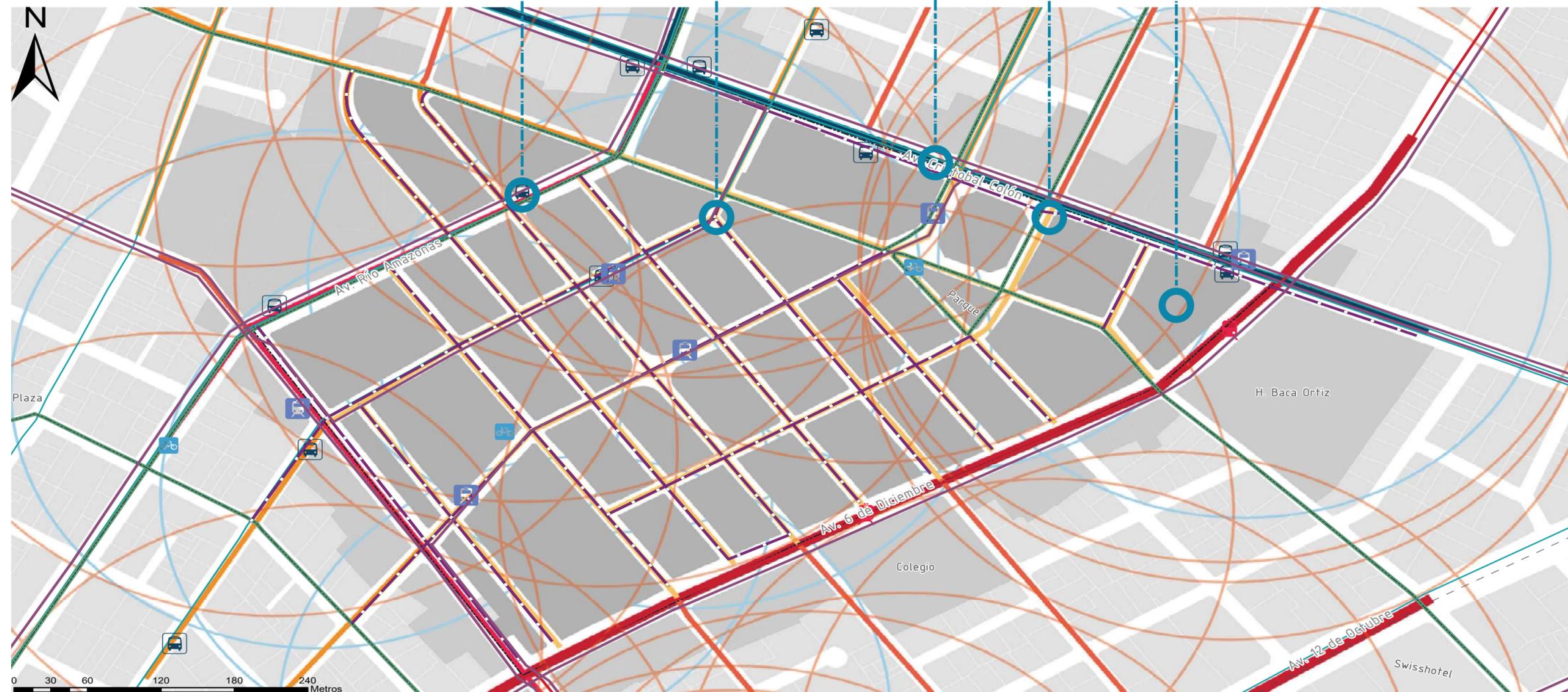
**Leyenda**

<p><b>Verde Urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Espacio Público</li> <li>● Propiedad Privada</li> </ul> <p><b>Espacio Público de Estancia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Parque y Plazas</li> </ul> <p><b>Propuestas de Aceras</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.00 - 2.00</li> <li>2.01 - 3.00</li> <li>3.01 - 4.00</li> <li>4.01 - 6.00</li> <li>6.01 - 10.00</li> </ul>	<p><b>Puntos de cierre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Barreras para bloqueo de calles</li> </ul> <p><b>Etapas de Peatonización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etapa 1</li> <li>Etapa 2</li> <li>Etapa 3</li> <li>Etapa 4</li> <li>Etapa 5</li> <li>Etapa 6</li> </ul> <p><b>Peatonización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Áreas Peatonales</li> </ul>	<p><b>Vías_Propuestas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Calle arterial</li> <li>■ Calle colectora "B"</li> <li>■ Calle local "C"</li> <li>■ Calle local "D"</li> <li>■ Calle local "E"</li> <li>■ Calle local "G" (Plataforma Única)</li> </ul>	<p><b>Transporte Alternativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Transporte Alternativo (Propuesta)</li> </ul> <p><b>Estaciones BiciQ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Estaciones BiciQ</li> </ul> <p><b>Ciclovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rutas Complementarias</li> </ul> <p><b>Ciclovia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ciclovia Existentes</li> </ul>	<p><b>Corredores BRT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Corredores BRT</li> </ul> <p><b>Rutas Urbanas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Rutas Urbana</li> </ul> <p><b>Paradas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Parada Bus</li> <li>■ Parada Ecovia</li> </ul>	<p><b>Parqueaderos y Abasto de Mercancia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Comercio + Parqueadero Público</li> <li>■ Equipamiento + Parqueadero Público</li> <li>■ Puntos de Abasto de mercancía</li> </ul>	<p><b>Propuesta de Uso de Suelo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nuevo Residencial Urbano (RU_2)</li> <li>■ Nuevos Multiples</li> <li>■ Nuevos Equipamientos</li> </ul>	<p><b>Propuesta de Ocupación de Suelo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aislada (A_533)</li> <li>■ Aislada (A_PB)</li> <li>■ Pareada (B_V333)</li> <li>■ Continua (C_503)</li> <li>■ Continua (C_PB)</li> <li>■ Continua (C_V303)</li> <li>■ Línea de Fábrica (D)</li> <li>■ Lotes de Promoción</li> </ul>	<p><b>Patrimonio Externo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conjunto Urbano Exterior</li> </ul> <p><b>Patrimonio Interno</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conjuntos Urbanos</li> </ul>
---	--	--	---	--	--	---	---	--

IMPLANTACIÓN URBANA GENERAL

A  
B  
C  
D  
E  
F  
 Diseño Urbano

4.4.2 Desarrollo de Plan Urbano – A. Estructura de Trazado y Movilidad



**Leyenda**

<p><b>Tipo de Vías Propuestas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Calle arterial</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Calle colectora "B"</li> <li><span style="color: orange;">—</span> Calle local "C"</li> <li><span style="color: green;">—</span> Calle local "D"</li> <li><span style="color: purple;">—</span> Calle local "E"</li> <li><span style="color: yellow;">—</span> Calle local "G" (Plataforma Única)</li> </ul>	<p><b>Ciclo vías Existentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> Ciclo vía Existentes</li> </ul> <p><b>Ciclo vías Complementarias</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">—</span> Rutas Complementarias</li> </ul> <p><b>Paradas BiciQ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Estaciones BiciQ</li> </ul>	<p><b>Transporte Alternativo Propuesto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: purple;">—</span> Ruta de Transporte Alternativo</li> </ul> <p><b>Estaciones Transporte Alternativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Paradas Transporte Alternativo</li> </ul> <p><b>Influencia de Transporte Alternativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Distancia de 250m entre paradas</li> </ul>	<p><b>Sistema de Transporte Tipo BRT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> Rutas de Sistema BRT</li> </ul> <p><b>Sistema de Transporte Urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">—</span> Rutas Urbana</li> </ul> <p><b>Paradas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Parada Bus</li> <li> Parada Ecovía</li> </ul> <p><b>Influencia de Transporte Urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="border: 1px solid orange; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Distancia de 300m entre paradas</li> </ul>
--	--	--	--

- EG - 01** **CONSERVAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EXISTENTE**

MEJORAR LAS PARADAS EXISTENTES DE TRANSPORTE PÚBLICO, CONSERVANDO LAS RUTAS QUE EL MUNICIPIO PROPORCIONA.
- EG - 02** **COMPLETAR EL SISTEMA DE CICLOVÍAS EXISTENTES**

IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD ALTERNATIVO, Y QUE PUEDA COMPLETAR LOS RECORRIDOS COMO COMPARTIR ESPACIO CON PEATONES.
- EG - 03** **IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ALTERNATIVO**

APLICAR UN SISTEMA ALTERNATIVO DE TRANSPORTE PÚBLICO TANTO LUNGTUDINAL COMO TRANSVERSAL PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE USUARIOS
- EG - 04** **CAMBIO DE TIPO DE VÍAS**

SE CAMBIA EL TIPO DE VÍAS PARA QUE EL PEATÓN TENGA UN PRIORIDAD, MÁS SE CONSERVA LA DIRECCIÓN DE MOVILIDAD PARA PRESERVAR LA CONEXIÓN ENTRE EL INTERIOR Y EXTERIOR DEL ÁREA DE ESTUDIO
- EG - 05** **NINGÚN CAMBIO EN EL TAMAÑO O FORMA DE MANZANAS**

SE BUSCA PRESERVAR LA FORMA Y TAMAÑO DE LAS MANZANAS POR NO GENERAR NINGÚN TIPO DE PROBLEMA, Y AL CONTRARIO PERMITE TENER ESPACIOS COMPACTOS Y CAMINABLES SIN GRAN IMPACTO

A  
B  
C  
D  
E  
F

4.4.3 Desarrollo de Plan Urbano – B. Manejo de Uso de Suelo



- Leyenda**
- Equipamientos - Existentes y Propuestos**
- E. Administración Pública
  - E. Administración Pública
  - E. Bienestar Social
  - E. Bienestar Social (Nuevo)
  - E. Cultural (Nuevo)
  - E. Educación
  - E. Plaza
  - E. Recreativo/Deportivo
  - E.Q\_RD\_N
  - E. Salud
  - E. Salud (Nuevo)
  - E. Seguridad
  - E. Transporte (Nuevo)

- Uso de Suelo Propuesto**
- Residencial Urbano
  - Múltiple
  - Residencial Urbano 2 / Comercio de Hospedaje
  - Equipamientos
  - Nuevo Residencial Urbano (RU\_2)
  - Nuevos Múltiples
  - Nuevos Equipamientos

**EG - 06**

**UNIÓN DE LOTES**

SE BUSCA AQUELLOS LOTES QUE PUEDEN UNIRSE PARA QUE PUEDAN ALBERGAR OTRAS FORMAS DE OCUPACIÓN COMO QUE SE PUEDA EDIFICAR NUEVOS PROYECTOS CON UNA NUEVA ÁREA EDIFICABLE.

**EG - 07**

**CAMBIO DE USO DE SUELO**

SE BUSCA INCREMENTAR EL USO DE SUELO PARA RESIDENCIA Y NO LA MONO-FUNCIONALIDAD.

FOMENTAR EL USO DE SUELO MÚLTIPLE, POR LA CONDICIÓN DE EXISTIR RESIDENCIA OBLIGATORIAMENTE.

**EG - 08**

**IMPLANTACIÓN DE NUEVOS EQUIPAMIENTOS**

EQUIPAMIENTOS DE CARACTER DE EMERGENCIA (CENTRO DE SALUD DE EMERGENCIA), INFORMACIÓN, BIENESTAR SOCIAL (ALBERGUE), CULTURAL (MUSEO PARA NIÑOS) Y TRANSPORTE (PUNTOS DE ABASTOS).

**EG - 09**

**CONJUNTOS DE USO DE SUELO**

IDENTIFICAR AQUELLAS ÁREAS DONDE EL COMERCIO DE HOSPEDAJE ESTÁ ACENTADO Y CONSERVARLO (HOSTALES, RESIDENCIAS TEMPORALES, HOSPEDAJE DE MASCOTAS)

**EG - 10**

**CAMBIO DE TIPO DE PROPIEDAD**

CAMBIO DE PROPIEDAD PRIVADA A PÚBLICA PARA IMPLANTAR LOS EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS TANTO EN TALLER COMO EN EL TRABAJO DE TITULACIÓN.

B

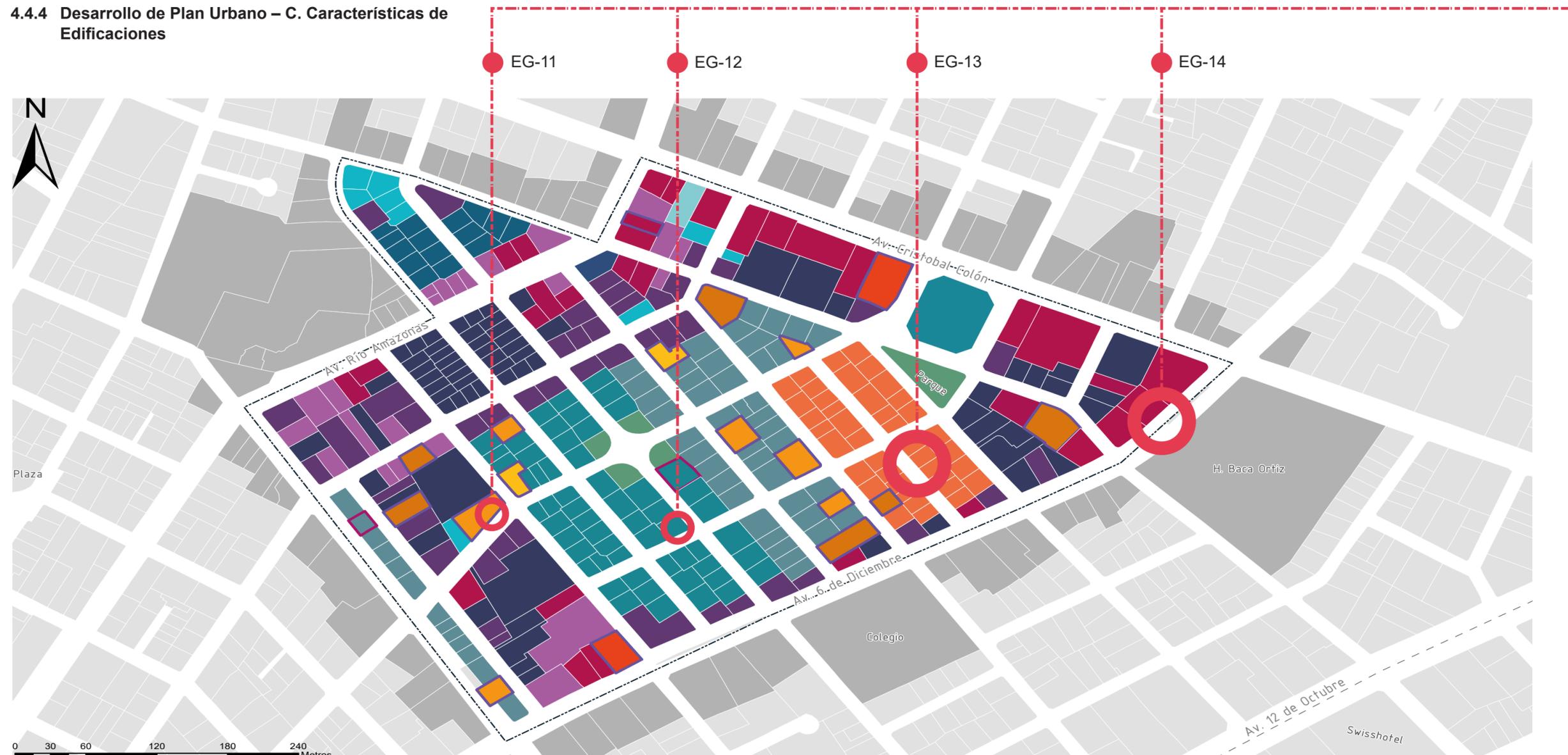
C

D

E

F

4.4.4 Desarrollo de Plan Urbano – C. Características de Edificaciones



- EG - 11** **ALTURA DE EDIFICACIONES**  
 CONSERVAR LA ALTURA DOMINANTE POR LAS EDIFICACIONES PATRIMONIALES.  
  
 OTORGAR ALTURA EN BORDES PARA NUEVAS EDIFICACIONES Y COLINDANTES CON AVENIDAS.
- EG - 12** **ZONIFICACIÓN DE FORMAS DE OCUPACIÓN DE SUELO**  
 RECONOCER LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS CONSTRUCCIONES INTERNAS PARA CONSERVAR O USAR LOS RETIROS FRONTALES.
- EG - 13** **USO DE LOS RETIROS FRONTALES**  
 MODIFICAR LAS CONSTRUCCIONES EN RETIROS FRONTALES PARA MEJORAR LA RELACIÓN VISUALES -SEA CON EL USO DE LA "CAJA DE CRISTAL", FACHADA CONTINUA, RETIROS CON ELEMENTOS SIMILARES, LENGUAJE DE FACHADAS EN LÍNEA DE FÁBRICA  
  
 CONSERVAR Y PRESERVAR AQUELLOS RETIROS FRONTALES QUE ESTAN LIBRE.
- EG - 14** **TRABAJO CON FACHADAS EN CIERTOS NODOS**  
 PARA COMPENSAR LA CARENCIA DE ESPACIOS DE ENCUENTROS, SE PLANTEA TRABAJAR LOS FRENTE PARA GENERAR NUEVOS NODOS CON DISTINTAS CARACTERÍSTICAS.

**Leyenda**

<p><b>Nueva Altura de Edificaciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 Pisos (Nuevo)</li> <li>3 Pisos (Nuevo)</li> <li>4 Pisos (Nuevo)</li> <li>8 Pisos (Nuevo)</li> <li>12 Pisos</li> <li>12 Pisos (Nuevo)</li> <li>13 Pisos</li> <li>17 Pisos</li> <li>18 Pisos</li> </ul>	<p><b>Nueva Forma de Ocupación de Suelo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pareada (B_V333)</li> <li>Pareada (B_V333) - Propuesta</li> <li>Continua (C_503)</li> <li>Continua (C_PB)</li> <li>Continua (C_PB) - Propuesta</li> <li>Continua (C_V303)</li> <li>Continua (C_V303) - Propuesta</li> </ul>	<p><b>Uso de los Retiros Frontales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No aplica cambio</li> <li>Eliminar las construcciones en retiros</li> <li>Modificar las construcciones en retiros</li> <li>Conservar las construcciones en retiros</li> <li>Mantener los retiros</li> <li>Espacio para construir en línea de fábrica</li> <li>Espacio Público</li> </ul>
--	--	--



4.4.5 Desarrollo de Plan Urbano – D. Permanencias Históricas



EG - 15

**ACTUALIZAR EL INVENTARIO PATRIMONIAL**

CONSERVAR AQUELLAS EDIFICACIONES QUE ESTAN EN BUEN/REGULAR ESTADO.

ELIMINAR AQUELLAS QUE FUERON DERROCADAS O EN DETERRIORO.

PROPONER NUEVAS EDIFICACIONES PARA EL INVENTARIO POR SUS CARACTERISTICAS SIMILARES A LAS DE INVENTARIO ACTUAL O CON CARACTERÍSTICAS ÚNICAS Y DE EJEMPLO.

EG - 16

**IDENTIFICAR Y PROTEGER CONJUNTOS URBANO-ARQUITECTÓNICO**

AGRUPAR A LAS EDIFICACIONES QUE COMPARTEN CARACTERISTICAS MORFOLÓGICAS.

DELIMITAR ZONAS PARA QUE NUEVAS CONSTRUCCIONES TENGAN ELEMENTOS SIMILARES

**Leyenda**

- Clasificación de Patrimonio Propuesto**
- Patrimonio Conservado
  - Patrimonio Eliminado
  - Patrimonio Propuesto
  - Lotes No Contables

- Conjuntos Urbanos
- Conjunto Urbano Exterior

**Conjuntos Arquitectónicos**

- Conjunto Urbano-Arquitectónico 1
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 2
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 3
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 4
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 5
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 6
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 7
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 8
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 9

D

E

F

Plan Urbano

4.4.6 Desarrollo de Plan Urbano – E. Espacio Público y Verde Urbano



Leyenda

- Aceras
- Vías
- Barreras para bloqueo de calles
- Peatonal

Etapa

- Etapa 1
- Etapa 2
- Etapa 3
- Etapa 4
- Etapa 5
- Etapa 6

Parques y Plazas

Ubicación de Vegetación

- Espacio Público
- Propiedad Privada

- EG - 17**

**REDUCCIÓN DE ESPACIO PARA EL VEHÍCULO PARTICULAR**

CAMBIO DE TIPO DE VÍAS Y MATERIALES. REDUCCIÓN A SOLO UN ESPACIO DE CIRCULACIÓN SIN ESTACIONAMIENTOS
- EG - 18**

**PREDOMINIO DEL PEATÓN**

REDUCIR EL ÁREA DEL VEHÍCULO PARTICULAR Y DAR LIBERTAD DE MOVIMIENTO Y DESPLAZAMIENTO PEATONAL.
- EG - 19**

**AUMENTAR EL ÁREA DE ESPACIO PÚBLICO TANTO DE CIRCULACIÓN COMO PERMANENCIA**

ELIMINAR PARQUEADEROS EN EL ESPACIO PÚBLICO Y DEVOLVER ESTA ÁREA A LAS ACERAS Y BUSCAR LOTE O ÁREAS QUE PUEDA GENERARSE PUNTOS DE ENCUENTRO Y/O ESTANCIA
- EG - 20**

**EMPEZAR UN PROCESO DE PEATONIZACIÓN**

BLOQUEAR EL INGRESO Y SALIDA DE VEHÍCULOS PARTICULARES EN HORARIOS NO APROVADOS.
- EG - 21**

**ETAPAS PARA IMPLEMENTAR EL PLAN**

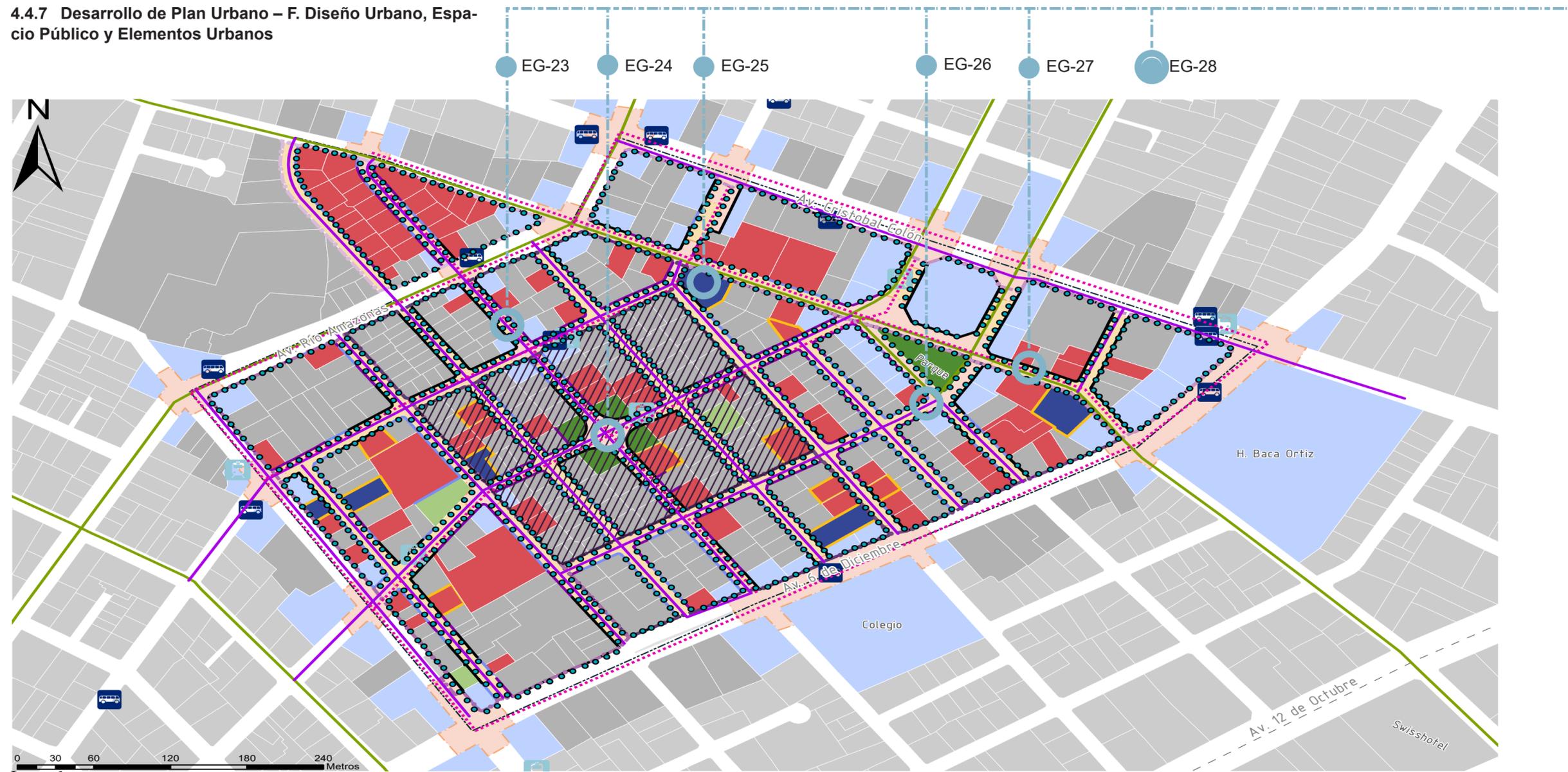
SE PRESENTAN 6 ETAPAS PARA PEATONIZAR EL ÁREA DE INTERVENCIÓN, ADEMÁS DE SER APLICADO PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO URBANO.
- EG - 22**

**INCREMENTAR LA PRESENCIA DE VEGETACIÓN**

CAMBIAR Y AUMENTAR LA VEGETACIÓN DENTRO DEL ÁREA PARA MITIGAR LA ISLA DE CALOR. PARTICIPACIÓN DEL CUIDADO DE LA MISMA POR LA POBLACIÓN.

B  
C  
D  
E  
F

4.4.7 Desarrollo de Plan Urbano – F. Diseño Urbano, Espacio Público y Elementos Urbanos



**Leyenda**

<p><b>Vegetación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Vegetación</li> </ul> <p><b>Ejes_Espacio_Público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Unión entre nudos</li> </ul>	<p><b>Espacio Público</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Existente</li> <li>■ Nuevo</li> <li>■ Intersección</li> </ul>	<p><b>Fachadas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Cerramiento</li> <li>— Fachada</li> <li>— Sin Intervención</li> </ul>	<p><b>Ruta Complementaria de Ciclovía</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ruta Complementaria de Ciclovía</li> <li>— Ruta Existente de Ciclovía</li> </ul> <p><b>Paradas de Transporte Urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Paradas de Transporte Urbano</li> </ul> <p><b>Paradas de Transporte Alternativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Paradas de Transporte Alternativo</li> </ul>	<p><b>Lotes Colindantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lotes Colindantes</li> </ul> <p><b>Nuevo Uso de suelo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nuevos Equipamientos</li> <li>■ Residencial Urbano</li> <li>■ Nuevo Residencial Urbano (RU_2)</li> </ul>	<p><b>Pedonización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Áreas Peatonales (Propuesta)</li> </ul> <p><b>Etapas de Pedonización</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Etapa 1 - Área de Detalle</li> <li>■ Etapa 2</li> <li>■ Etapa 3</li> <li>■ Etapa 4</li> <li>■ Etapa 5</li> <li>■ Etapa 6</li> </ul>
--	--	---	---	--	---

**EG - 17**

**IDENTIFICACIÓN EL TIPO DE ELEMENTOS EN LOS RETIROS FRONTALES**

UNIFORMIDAD EN LOS RETIROS FRONTALES (FACHADA CORRIDA O CERRAMIENTO)

**EG - 18**

**SELECCIÓN DE INTERSECCIONES**

IDENTIFICACIÓN DE CALLES E INTERSECCIONES DE IMPORTANCIA PARA DARLES UN TRATAMIENTO.

**EG - 19**

**SEÑALETICA Y MOBILIARIO URBANO**

DISEÑO PENSADO NO SOLO PARA VISITANTES, TAMBIÉN PARA RESIDENTES, PEATONES, DISCAPASITADOS Y FAUNA URBANA, GENERANDO INCOMODIDADES PARA LAS ACTIVIDADES INFORMALES O ILEGALES.

**EG - 20**

**IDENTIFICACIÓN DE VEGETACIÓN EXISTENTE Y NUEVA**

AUMENTO, PRESERVACIÓN Y REEMPLAZO DE LA VEGETACIÓN (ALTA, MEDIANA Y BAJA) DENTRO DEL ÁREA

**EG - 21**

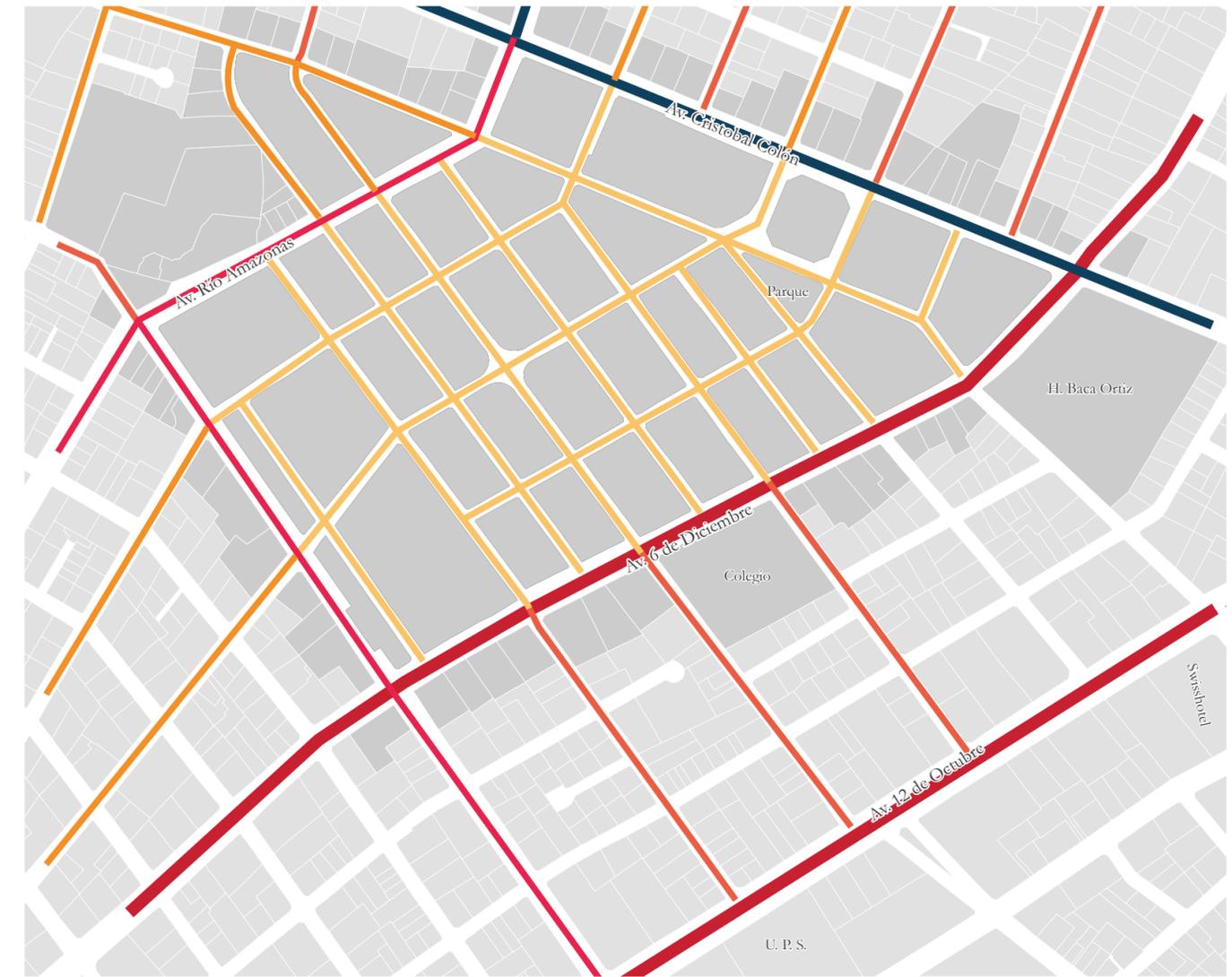
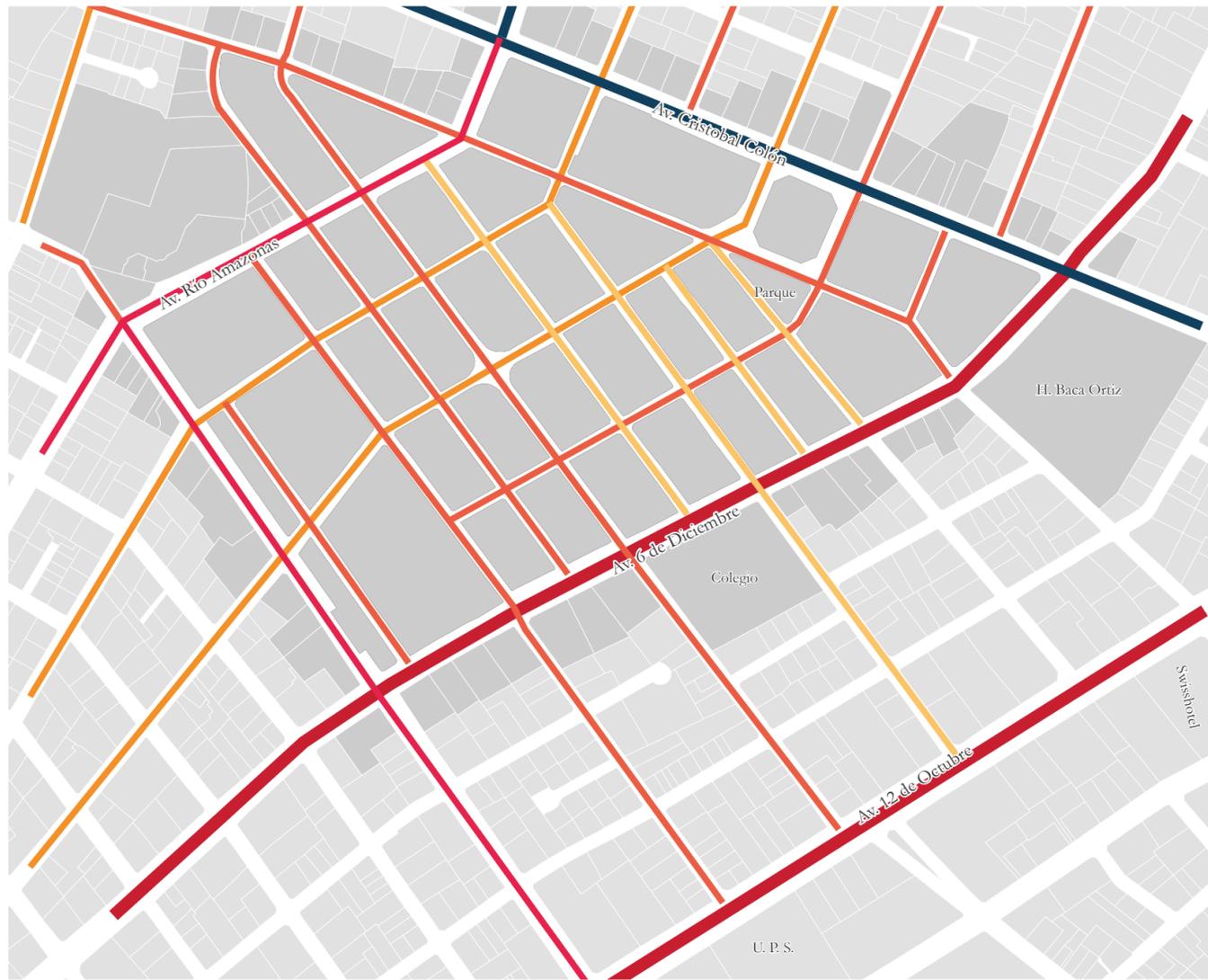
**GESTIÓN DE DESECHOS Y CONSUMO ENERGÉTICO**

DEJAR PLANTEADA UN PROGRAMA DE MANEO DE RESIDUOS AUTOGESTIONADA POR LOS MORADORES Y CON UNA CLASIFICACIÓN DE 7 GRUPOS.

**EG - 22**

**PLANTEAMIENTO DE UNA GESTIÓN ADMINISTRATIVA**

PARA IMPLEMENTAR, CONSERVAR Y DIFUNDIR LA INTERVENCIÓN SE NECESITA DEJAR PARAMETROS PARA QUE NO SE CORTE EL PROGRAMA, SE INVOLUCRE A LA COMUNIDAD Y AUTORIDADES.



**Leyenda**

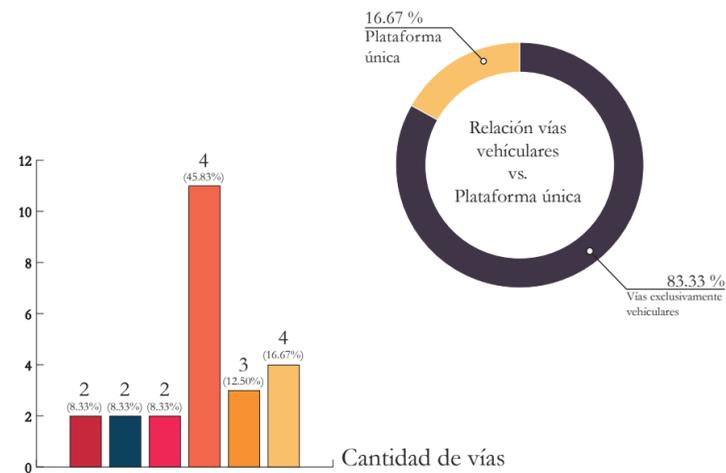
- Calle arterial
- Calle colectora "B"
- Calle local "C"
- Calle local "D"
- Calle local "E"
- Calle local "G" (Plataforma Única)

**Leyenda**

- Calle arterial
- Calle colectora "B"
- Calle local "C"
- Calle local "D"
- Calle local "E"
- Calle local "G" (Plataforma Única)

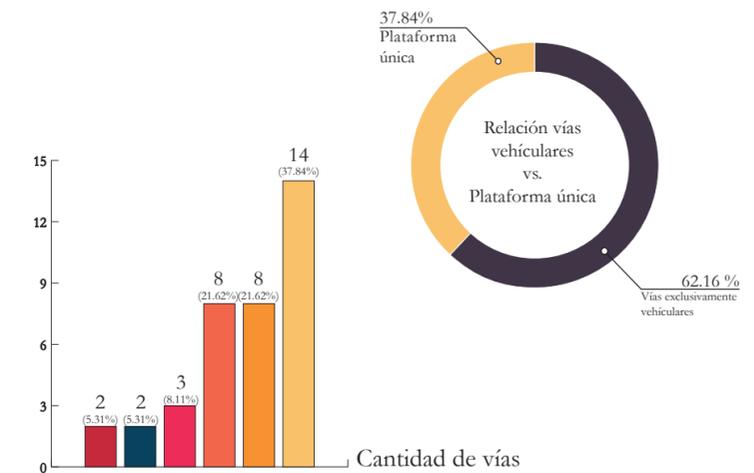
**Estado Actual**

TIPO DE VÍAS				
No.	Tipo	Número	%	Ancho
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Calle Arterial	2	8,33	35,90
2	Calle Colectora "B"	2	8,33	25,40
3	Calle Local "C"	2	8,33	16,00
4	Calle Local "D"	11	45,83	14,00
5	Calle Local "E"	3	12,50	12,00
6	Calle Local "G"	4	16,67	8,00
TOTAL		24	100,00	



**Propuesta**

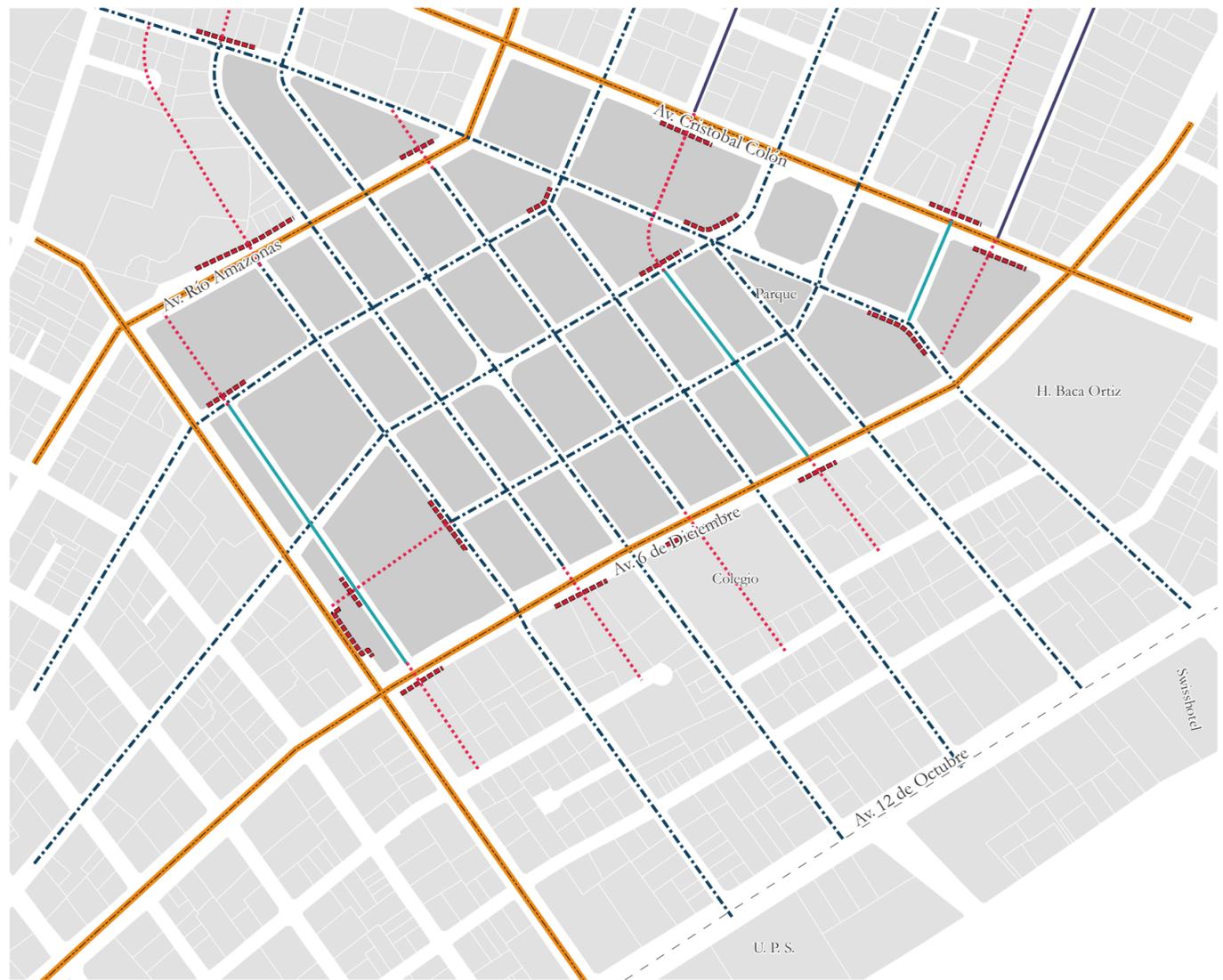
TIPO DE VÍAS - PROPUESTA				
No.	Tipo	Número	%	Ancho
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Calle Arterial	2	5,41	35,90
2	Calle Colectora "B"	2	5,41	25,40
3	Calle Local "C"	3	8,11	16,00
4	Calle Local "D"	8	21,62	14,00
5	Calle Local "E"	8	21,62	12,00
6	Calle Local "G"	14	37,84	8,00
TOTAL		37	100,00	



160

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS

<p>TEMA</p> <p>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</p> <p>CONTENIDO</p> <p>PROPUESTA DE TRAZADO/MOVILIDAD</p> <p>TIPO DE VÍAS Y RELACION CON EL PEATÓN</p>	<p>TIPO DE LÁMINA</p> <p>PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA</p> <p>ESCALA</p> <p>1:4000</p>
<p>CODIGO LAMINA</p> <p>PROP_URB</p> <p>01</p>	
<p>UBICACIÓN</p>	



**Leyenda**

- ▬▬▬ Doble Sentido
- ▬▬▬ Uni Direccional - Norte-Sur
- ▬▬▬ Uni Direccional - Sur-Norte
- ▬▬▬ Uni Direccional - Este-Oeste
- ▬▬▬ Unidireccional - Oeste-Este

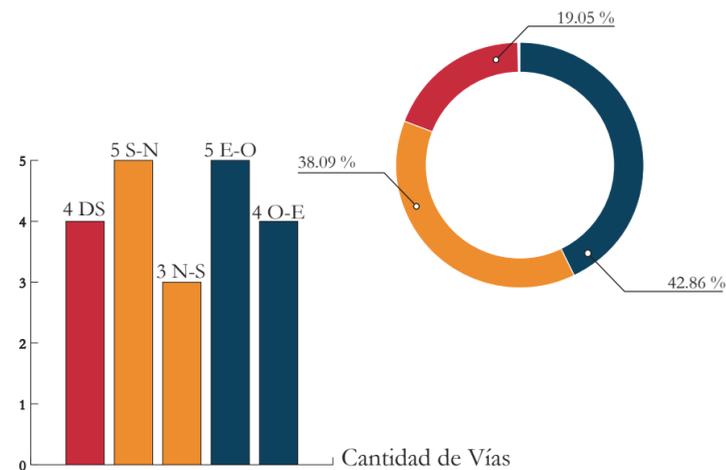
**Leyenda**

- ▬▬▬ Ruptura
- ▬▬▬ Costura
- ▬▬▬ Ruptura/Costura
- ▬▬▬ Externa
- ▬▬▬ Interna
- ▬▬▬ Proyección

**Estado Actual - Conservación**

DIRECCIÓN DE VÍAS			
No.	Dirección DENOMINACIÓN	Número Ud/s	%
1	Doble sentido	4	19,05
2	Norte - Sur	5	23,81
3	Sur - Norte	3	14,29
4	Este - Oeste	5	23,81
5	Oeste - Este	4	19,05
TOTAL		21	100,00

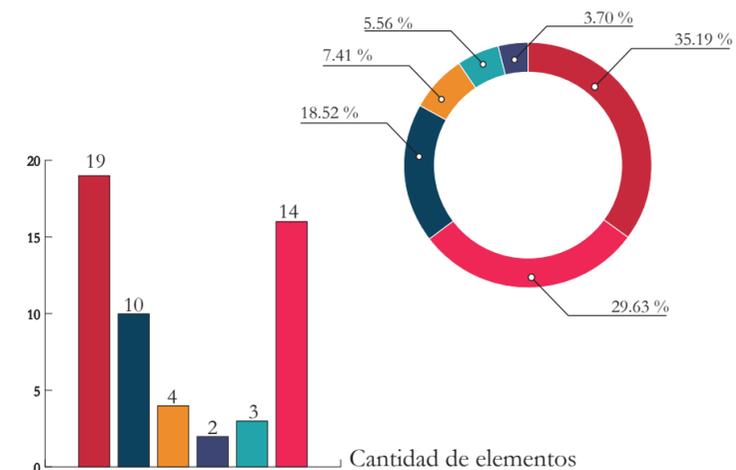
Se conserva la dirección de vías, porque no solo responden al concepto de bucle y es de fácil lectura, sino que también permite tanto la entrada-salida como conexión del área con La Mariscal como con el resto de la ciudad.



**Estado Actual - Conservación**

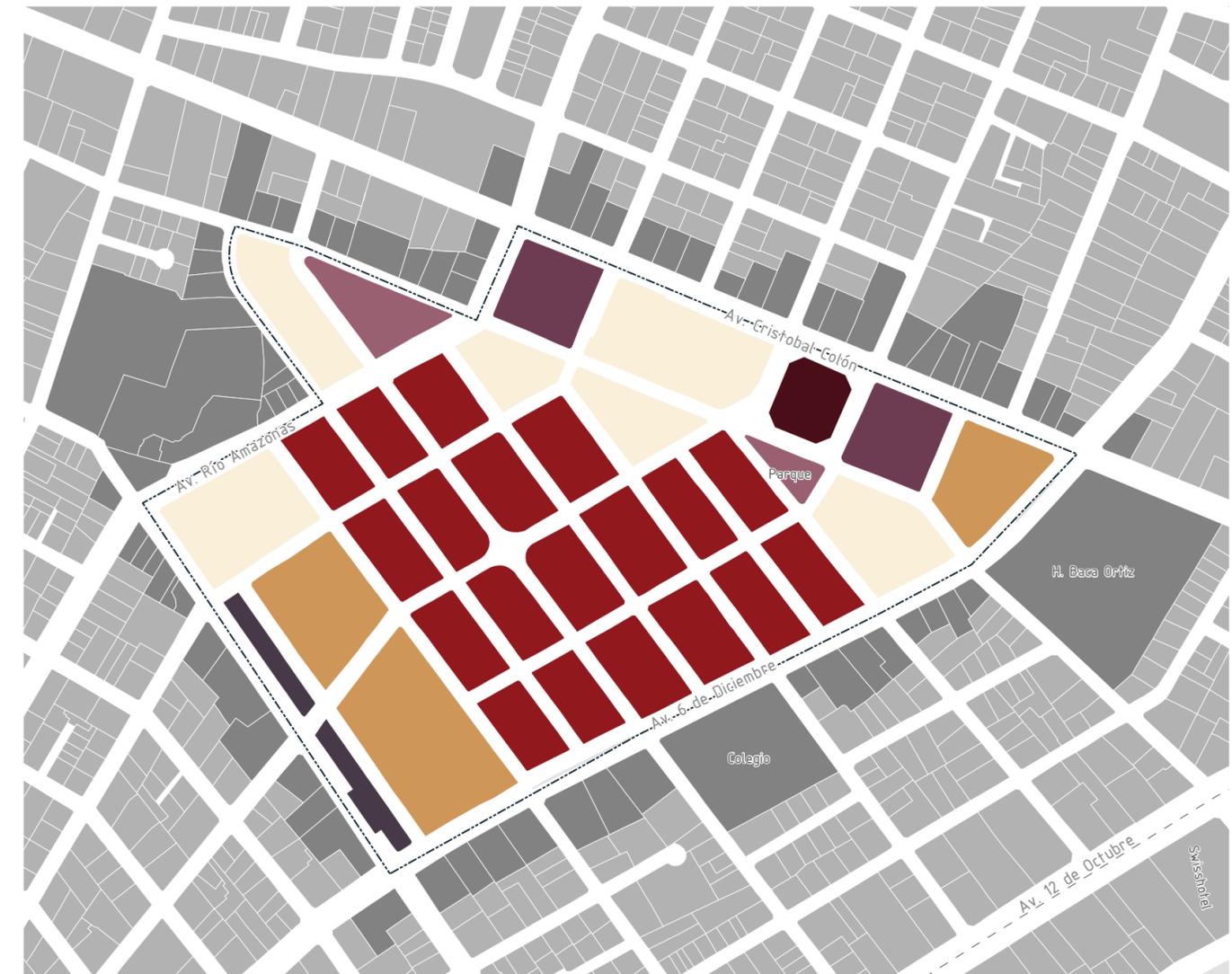
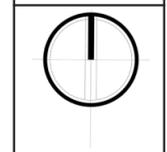
VÍAS DE COSTURA Y RUPTURA			
No.	Clasificación DENOMINACIÓN	Número Ud/s	%
1	Ruptura	19	36,54
2	Costura	10	19,23
3	Ruptura/Costura	4	7,69
4	Externas	2	3,85
5	Internas	3	5,77
6	Proyección	14	26,92
TOTAL		52	100,00

A pesar que se expresó en el análisis la posibilidad de prolongar las vías existentes para tener una mayor cantidad de intersecciones, sería contraproducente al destruir la compacidad urbana que solo existe dentro de la ciudad. Y además que las vías existentes crean una red de suturas y rupturas que no rompen con el tejido urbano del área.



161

<p>TEMA <b>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</b></p> <p>CONTENIDO <b>PROPUESTA DE TRAZADO/MOVILIDAD SENTIDO DE LAS VÍAS Y CONTINUIDAD</b></p>	<p>TIPO DE LAMINA <b>PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA</b></p> <p>ESCALA <b>1:4000</b></p>
<p>CODIGO LAMINA <b>PROP_URB 02</b></p>	
<p>UBICACIÓN</p>	

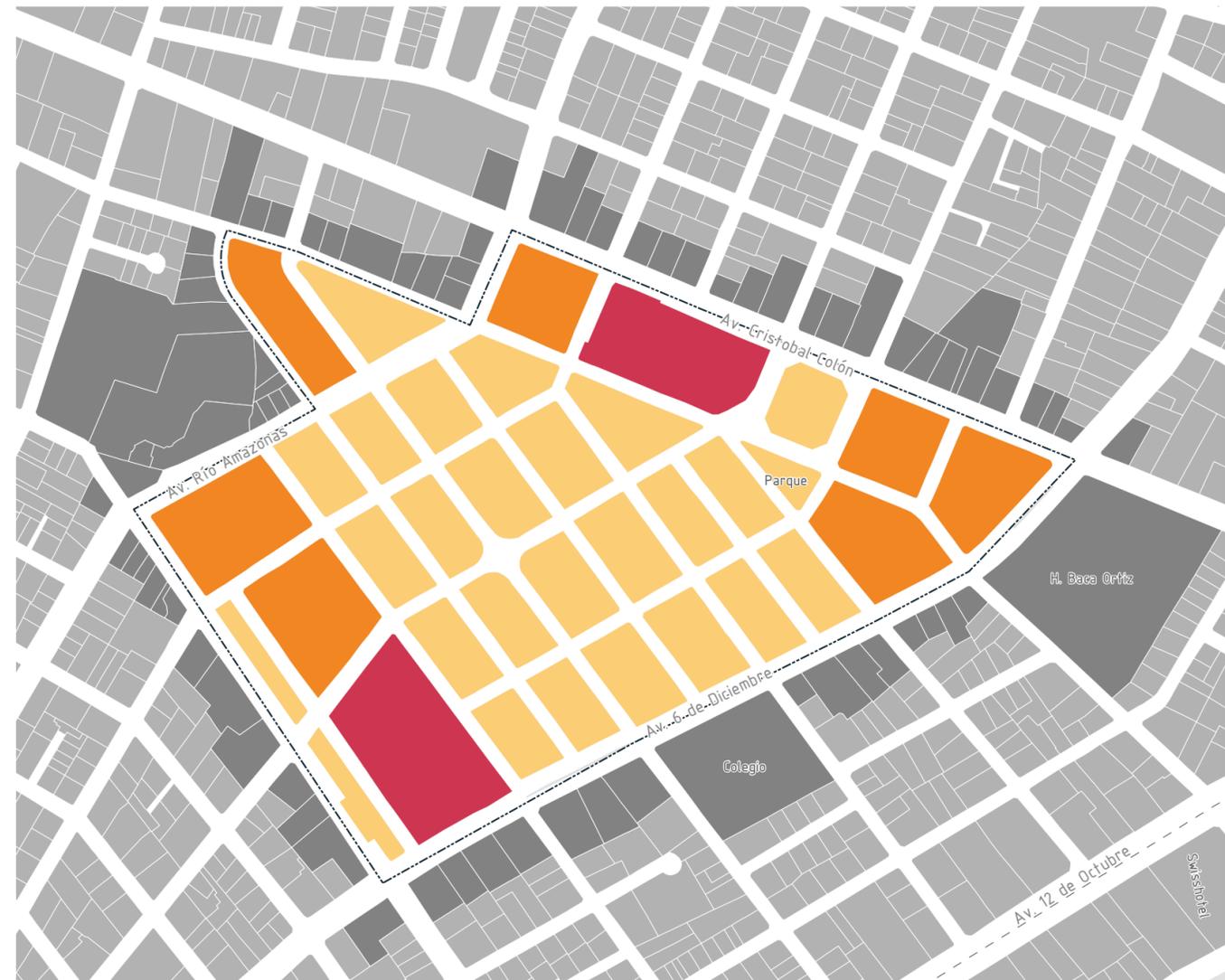
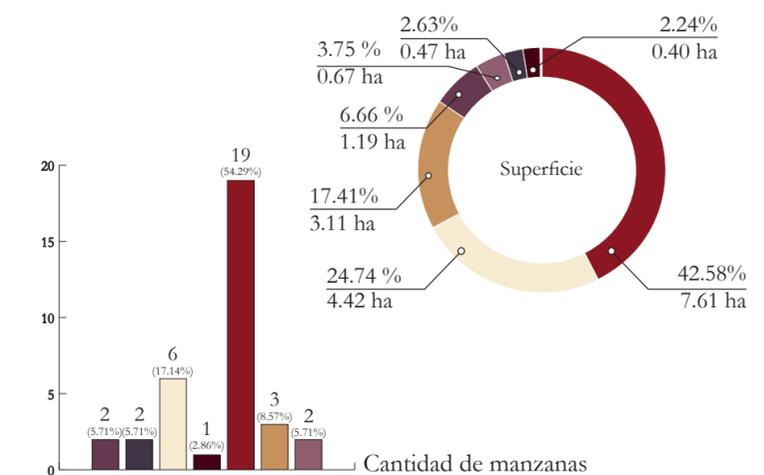


**Legenda**

- Cuadrada
- Estrechas
- Irregular
- Octagonal
- Rectangular
- Trapezoide
- Triangular

**Estado Actual - Conservación**

FORMA DE MANZANAS					
No.	Forma	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	Cuadrada	2	5,71	1,19	6,66
2	Estrecha	2	5,71	0,47	2,63
3	Irregular	6	17,14	4,42	24,74
4	Octagonal	1	2,86	0,40	2,24
5	Rectangular	19	54,29	7,61	42,58
6	Trapezoide	3	8,57	3,11	17,41
7	Triangular	2	5,71	0,67	3,75
TOTAL		35	100,00	17,87	100,00



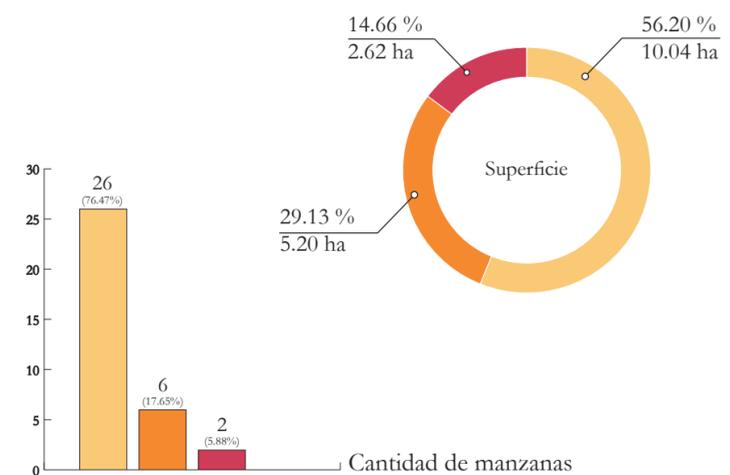
**Legenda**

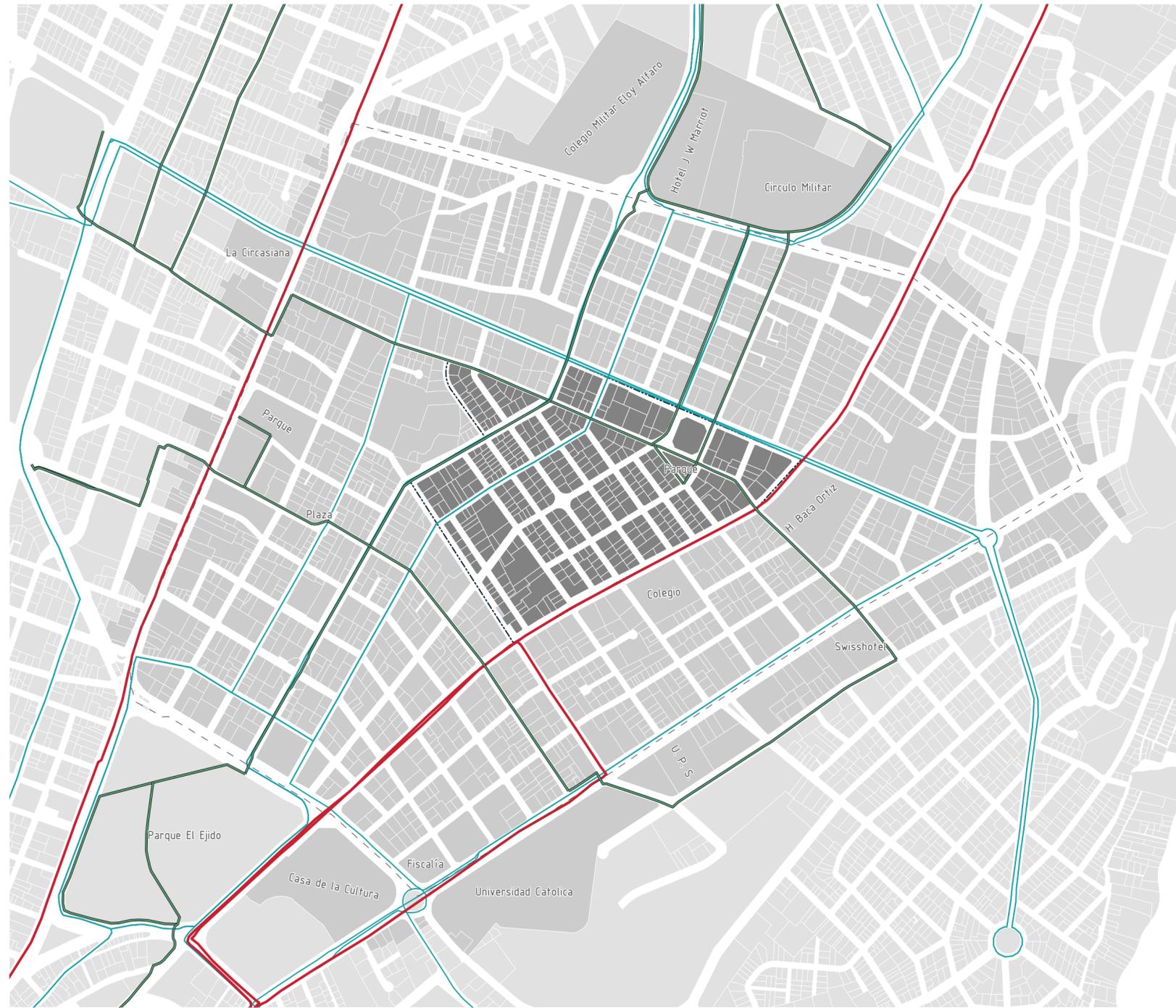
- 1000.00 - 5000.00
- 5000.01 - 10000.00
- 10000.01 - 15000.00

**Estado Actual - Conservación**

TAMAÑO DE MANZANAS					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	1,00 - 5000,00	26	76,47	10,04	56,20
2	5000,01 - 10000,00	6	17,65	5,20	29,13
3	10000,01 - 15000,00	2	5,88	2,62	14,66
TOTAL		34	100,00	17,87	100,00

Se conserva tanto la forma como el tamaño de las manzanas existentes, por tener medidas adecuadas tanto para un parcelamiento homogéneo como con distancias caminables sin la necesidad de generar un nuevo fraccionamiento.





Estado Actual

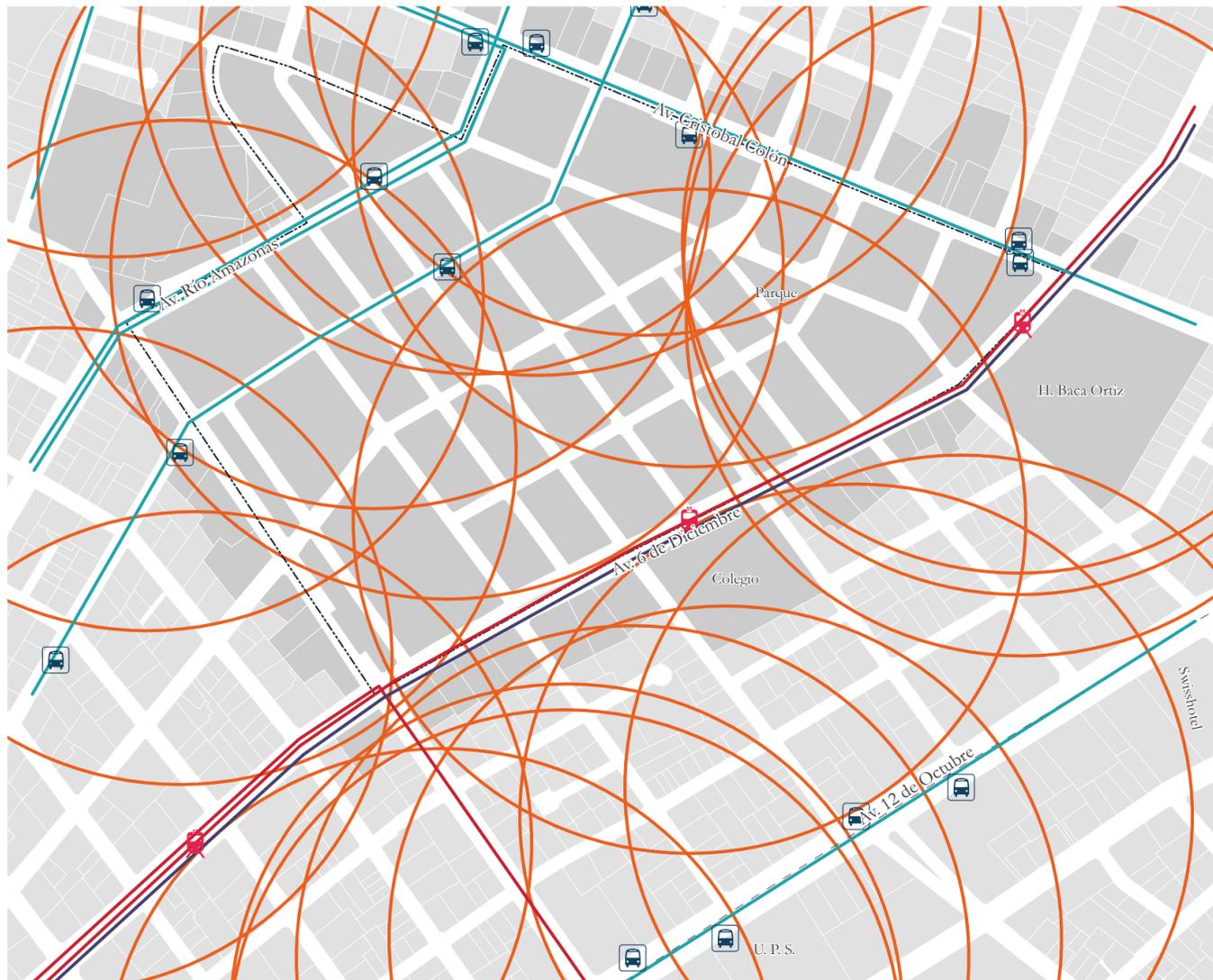
- Legenda**
- Ciclovía Existente
  - Corredores BRT
  - Rutas Urbana



Propuesta

- Legenda**
- Transporte Alternativo (Propuesta)
  - Parada Bus
  - Parada Ecovía
  - Parada Metro
  - Ciclovía Existente
  - - - Ciclovía Complementaria (Propuesta)
  - Corredores BRT
  - Rutas Urbana
  - Áreas Peatonales (Propuesta)

163			
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CONTRIBUCIÓN	PROPUESTA DE TRAZADO/NOVEDAD SISTEMA COMPLETO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y ALTERNATIVO	ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA		PROP_URB	
04			
UBICACIÓN			

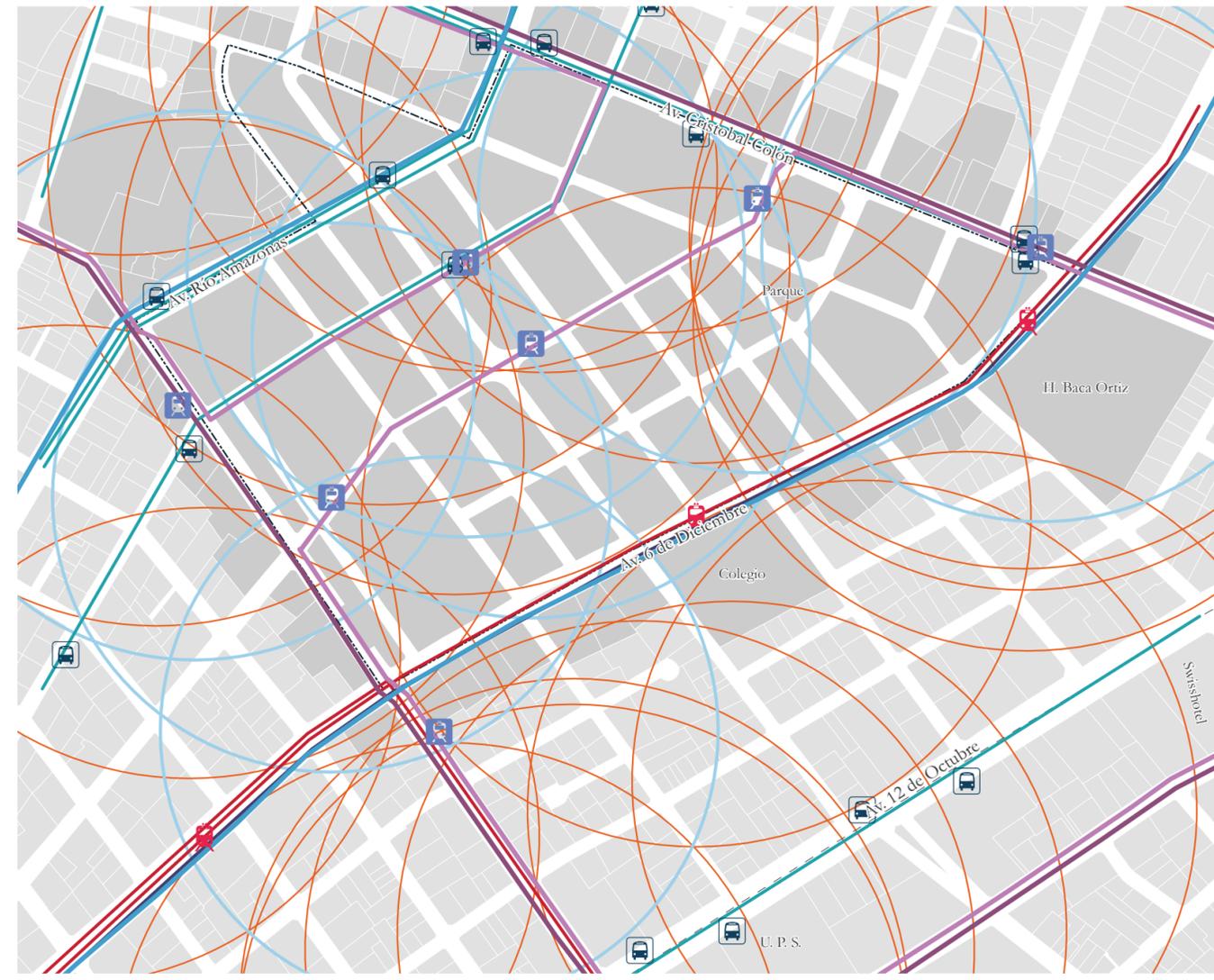
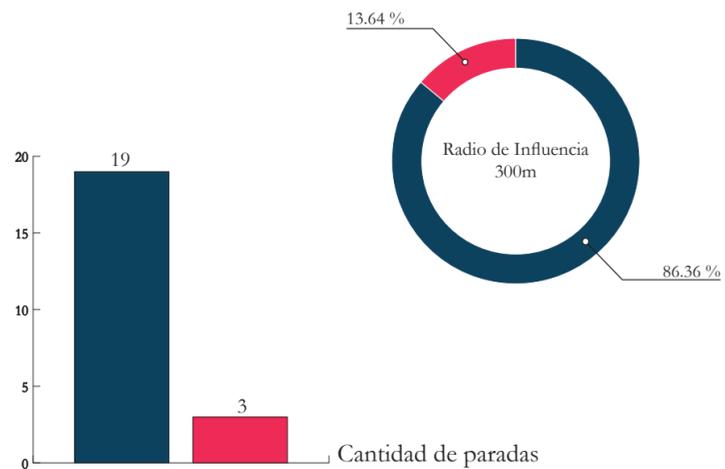


**Leyenda**

- Bus
- Bus-Corredor Occidental
- Ecovía
- Parada Bus
- Parada Ecovía
- 300m

**Estado Actual**

INFLUENCIA DE PARADAS				
No.	Rango	Número	%	Radio de influencia
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Parada de Bus	19	86,36	300,00
2	Parada de Ecovía	3	13,64	300,00
TOTAL		22	100,00	300,00

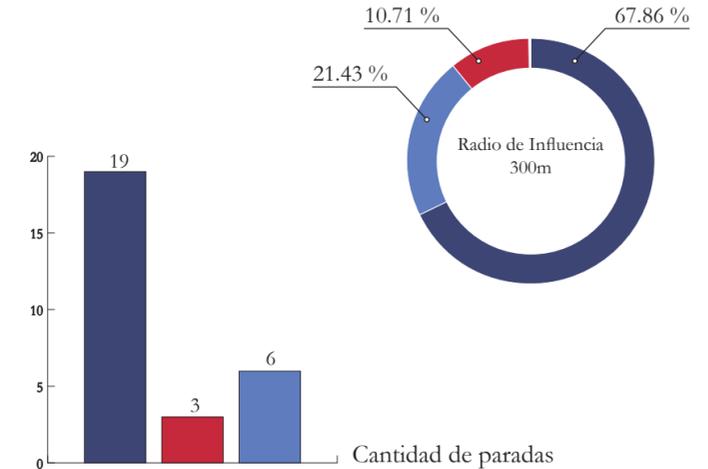


**Leyenda**

- Paradas Transporte Alternativo
- Transporte alternativo - Este/Oeste
- Transporte alternativo - Norte/Sur
- Bus
- Ecovía
- Parada Bus
- Parada Ecovía
- Influencia Paradas (300m)
- Influencia Paradas T. Alternativo (250m)
- Transporte alternativo - Este/Oeste - Interno
- Bus-Corredor Occidental

**Propuesta**

INFLUENCIA DE PARADAS - PROPUESTA				
No.	Rango	Número	%	Radio de influencia
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Parada de Bus	19	67,86	300,00
2	Parada de Ecovía	3	10,71	300,00
3	Parada de Transporte Alternativo	6	21,43	250,00
TOTAL		28	100,00	



Se plantea mantener el sistema de transporte público existente e implementar una ruta alternativa que pase por el área de estudio y conecte los extremos de La Mariscal

164

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS

<p>TEMA</p> <p style="text-align: center;">REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</p> <p>CONTENIDO</p> <p style="text-align: center;">PROPUESTA DE TRAZADO/MOVILIDAD SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO</p>	<p>TIPO DE LAMINA</p> <p style="text-align: center;">PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA</p> <p>ESCALA</p> <p style="text-align: center;">1:4000</p>
<p>CODIGO LAMINA</p> <p style="text-align: center;">PROP_URB 05</p>	
<p>UBICACIÓN</p>	



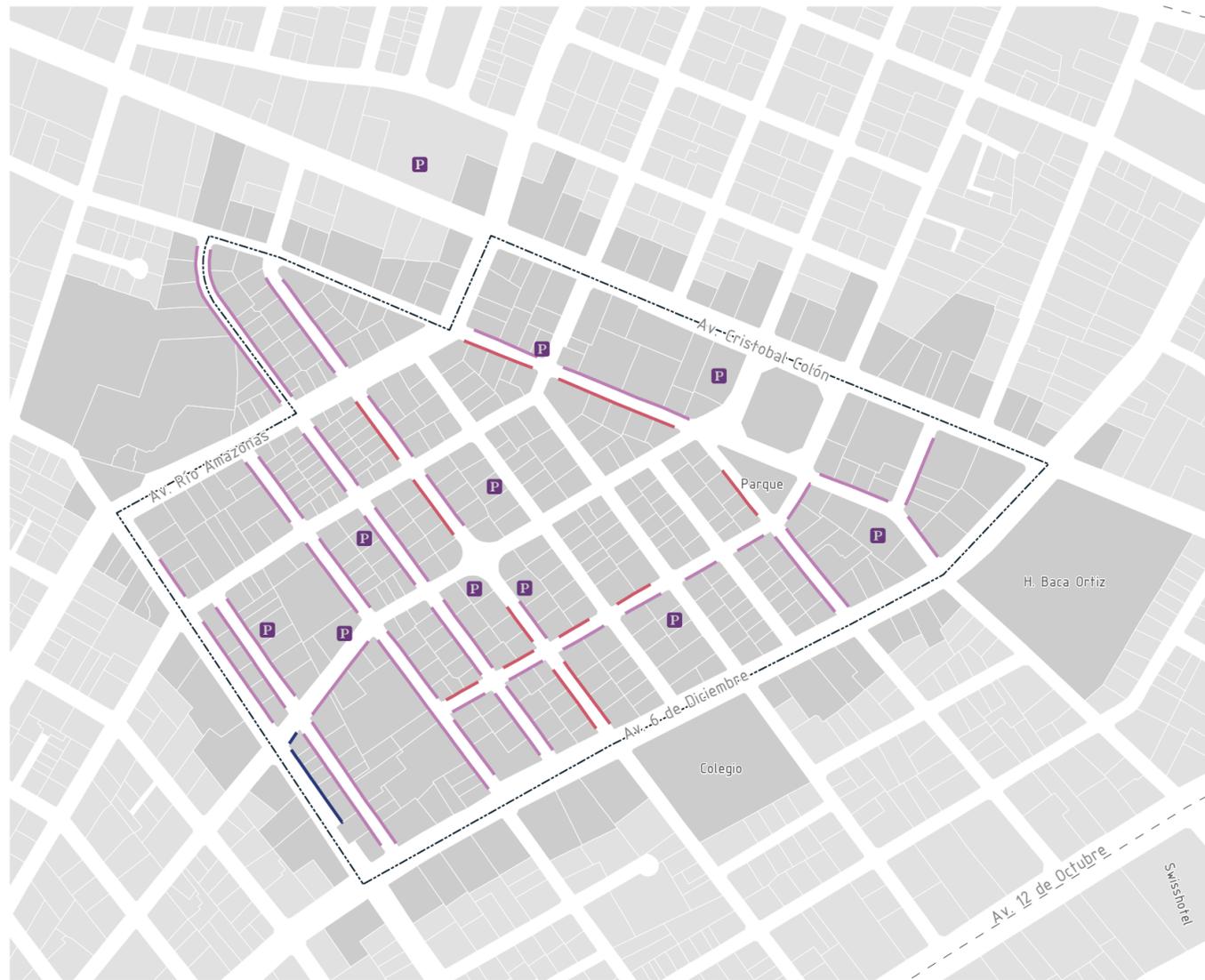
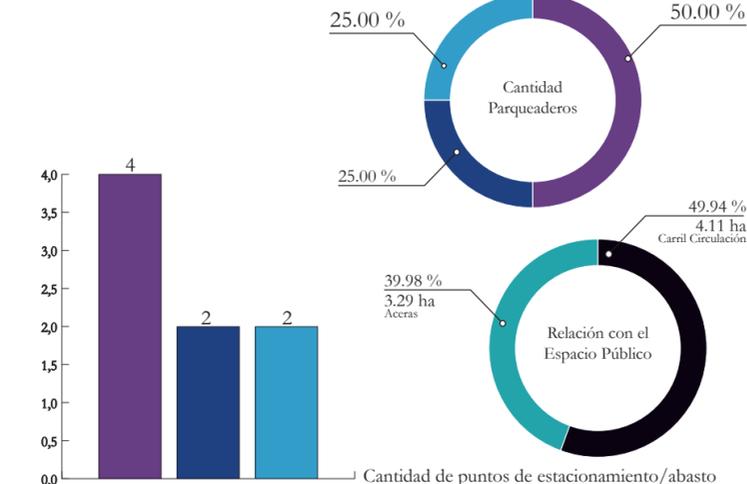
**Leyenda**

- Influencia de Puntos de Abastos (300m)
- Comercio + Parqueadero Público
- Equipamiento + Parqueadero Público
- Puntos de Abasto de mercancía

**Propuesta**

ESTACIONAMIENTOS Y ABASTO DE MERCANCIA - PROPUESTA			
No.	Tipo	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	Comercio + Parqueadero Público	4	50,00
2	Equipamiento + Parqueadero Público	2	25,00
3	Puntos de Abastos	2	25,00
TOTAL		8	100,00
Estacionamiento en Espacio Público		Número	Nº de Plazas de Estacionamientos
		0	0
		Área Usada Ha	% de calle usado
		0	0,00%

Se buscar eliminar los parqueaderos en el espacio público, y mantener ciertos estacionamientos que esten abiertos al público pero tengan un uso adicional

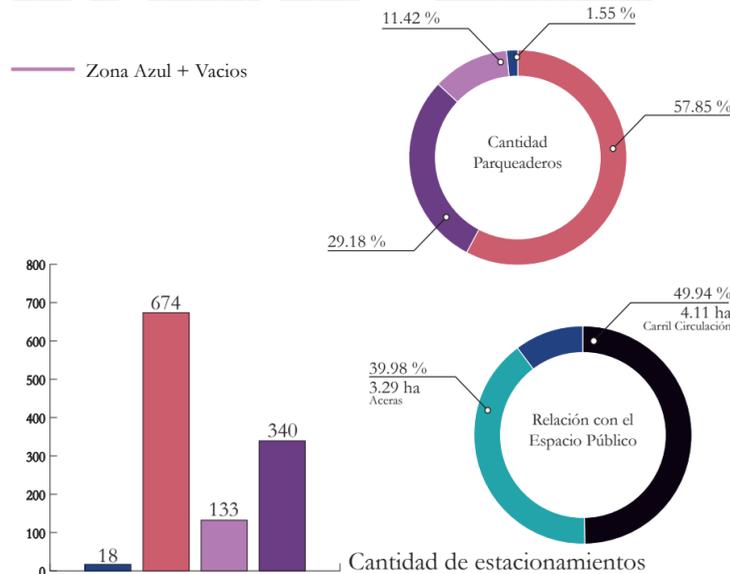


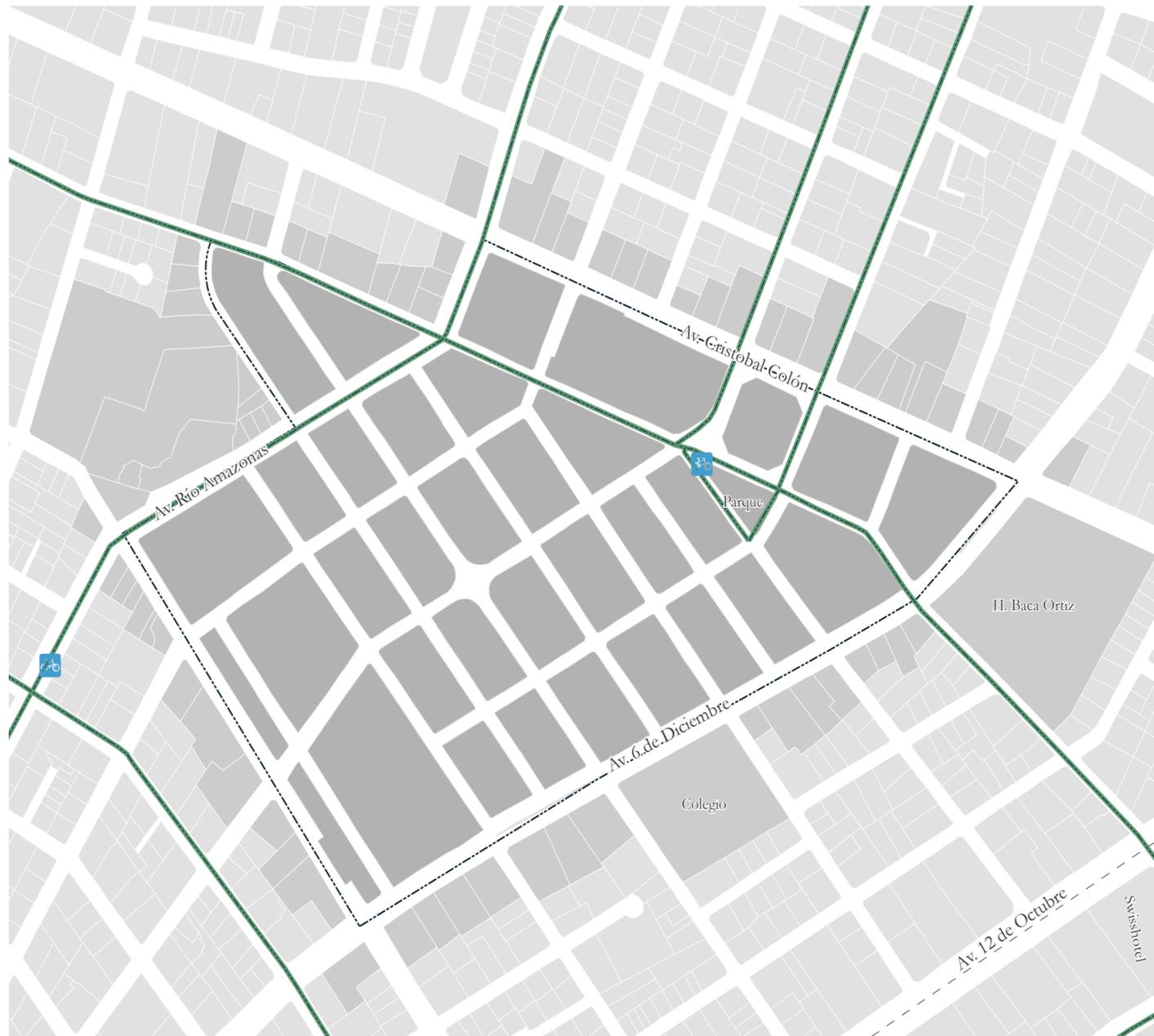
**Leyenda**

- Parqueaderos
- Parqueo Improvisado
- Zona Azul
- Zona Azul + Vacios

**Estado Actual**

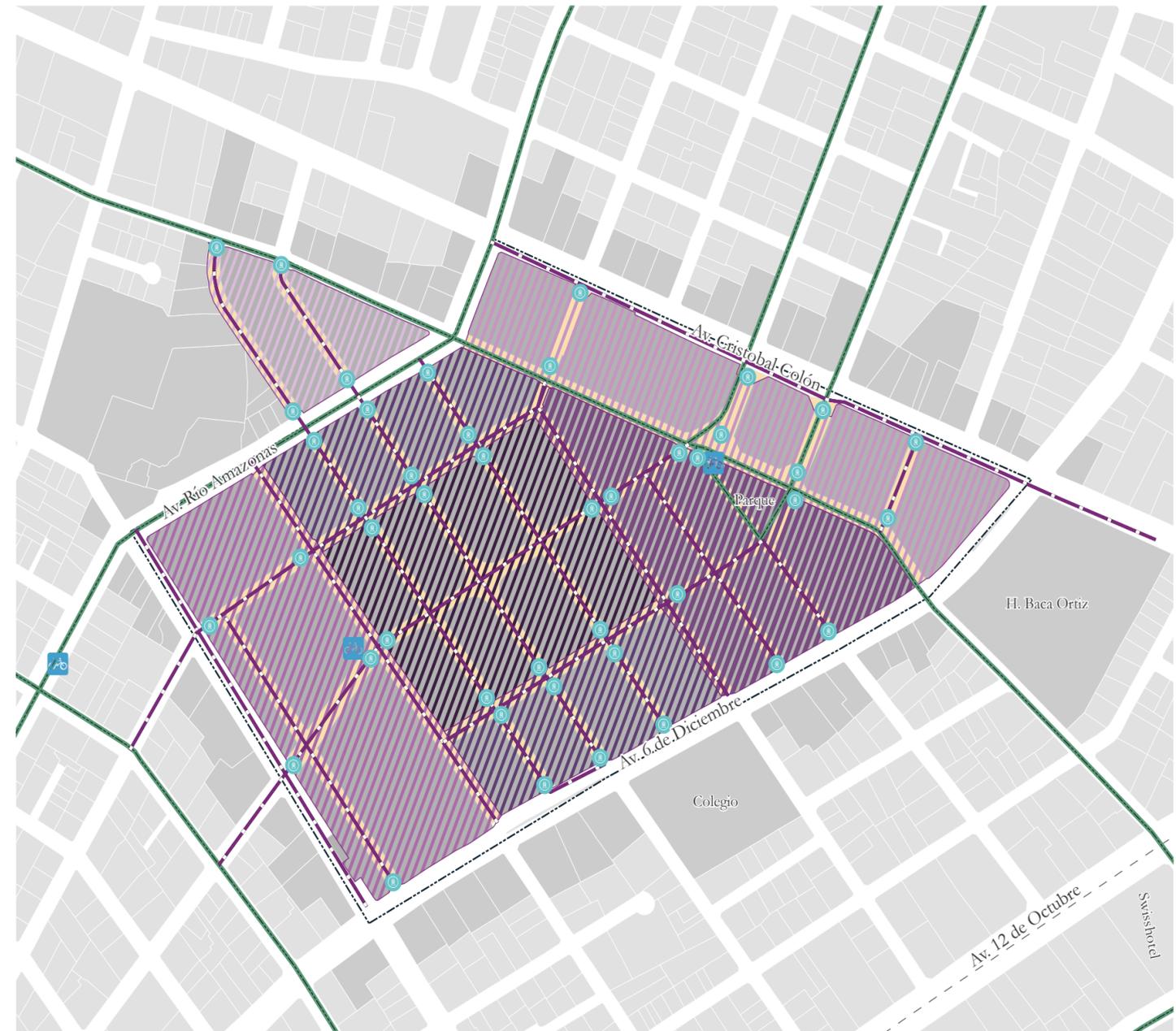
PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO					
No.	Tipo	Número	%	Nº de plazas de estacionamiento	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ud/s	
1	Zona Azul	12	16,22	18	1,55
2	Zona Azul + Vacios	2	2,70	674	57,85
3	Parqueo Improvisado	43	58,11	133	11,42
4	Parqueaderos en lotes privados	17	22,97	340	29,18
TOTAL		74	100,00	1165	100,00
Estacionamiento en Espacio Público		Número	Nº de Plazas de Estacionamientos	Área Usada Ha	% de calle usado
		57	825	0,83	16,80%





**Leyenda**

- Estaciones BiciQ
- Ciclovía Existente



**Leyenda**

- Ciclovía Existente
- Estaciones BiciQ
- Rutas Complementarias
- Etapa 1
- Etapa 3
- Etapa 5
- Peatonal
- Barreras para bloqueo de calles
- Etapa 2
- Etapa 4
- Etapa 6

Se plantea implementar un plan ambicioso, en donde se realiza en 6 etapas un cierre total del área de intervención para ser peatonizada, por donde, solo pueda ingresar el transporte público, vehículos de emergencia y residentes del área.

Sin embargo, tomando en cuenta los equipamientos y horarios laborales, se considera generar horarios de paso libre y acceso restringido, en donde el peatón, sea cualquiera de los casos, tenga prioridad.

**Horario**

**Domingo - Miercoles**

Acceso libre: 00h00 - 8h30 / 13h00 - 15h00 / 17h00 - 19h00

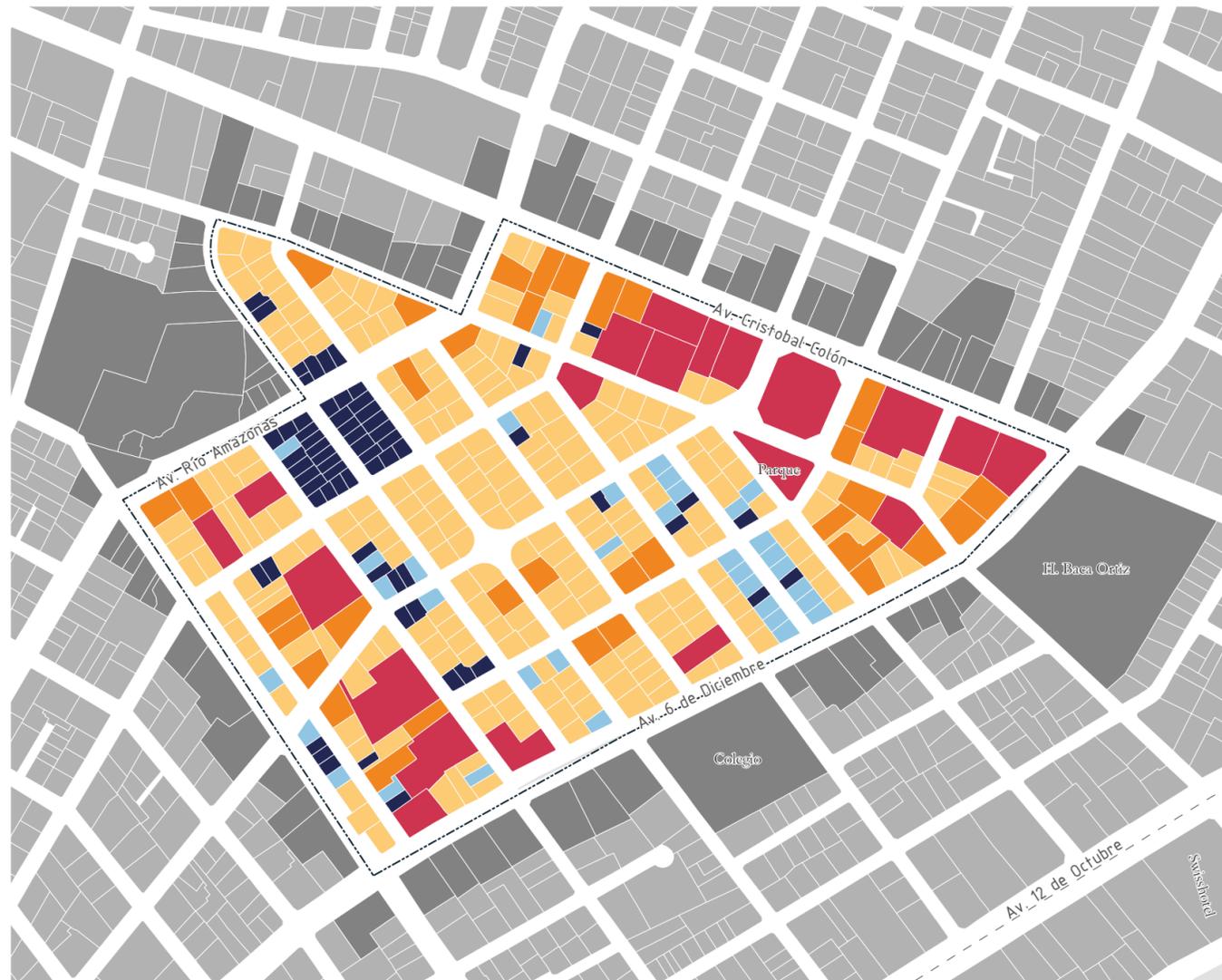
Acceso restringido: 8h31 - 12h59 / 15h01 - 16h59 / 19h01 - 23h59

**Jueves - Sabado**

Acceso libre: 2h00 - 8h30 / 13h00 - 15h00 / 17h00 - 19h00

Acceso restringido: 8h31 - 12h59 / 15h01 - 16h59 / 19h01 - 1h59

166	 UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS
TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	TIPO DE LÁMINA PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CONTENIDO PROPUESTA DE TRAZADO/MOVILIDAD SISTEMA DE MOVILIDAD ALTERNATIVA Y PEATONAL	ESCALA 1:4000
CODIGO LÁMINA PROP_URB 07	
UBICACIÓN 	

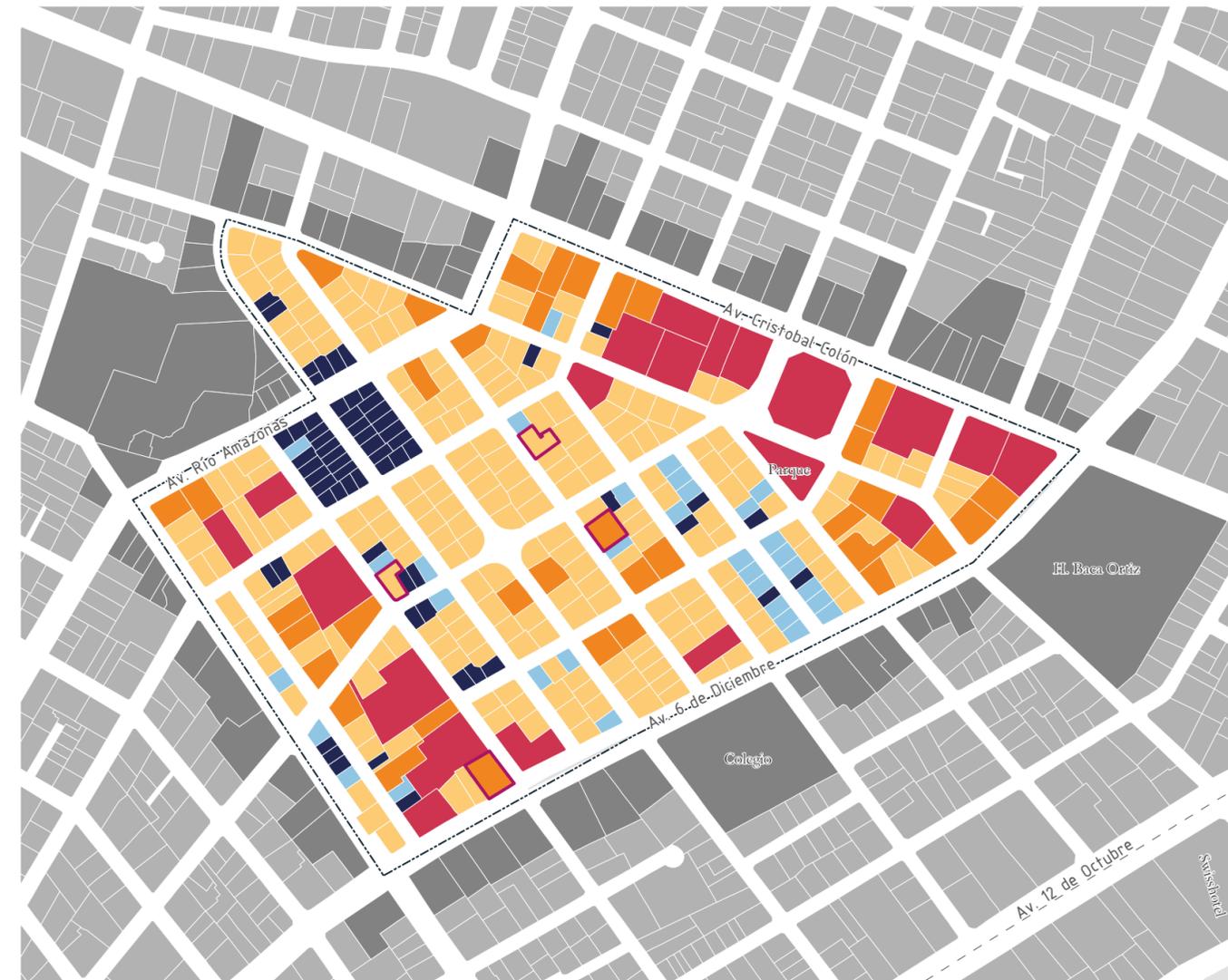
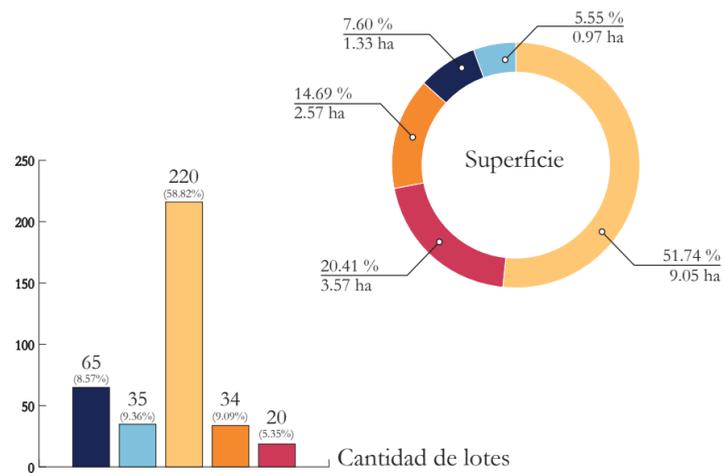


**Leyenda**



**Estado Actual**

TAMAÑO DE LOTES					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	100,00 - 250,00	65	17,62	1,33	7,60
2	250,01 - 300,00	35	9,49	0,97	5,55
3	300,01 - 600,00	216	58,54	9,05	51,74
4	600,01 - 1000,00	34	9,21	2,57	14,69
5	1000,01 - 4000,00	19	5,15	3,57	20,41
TOTAL		369	100,00	17,49	100,00

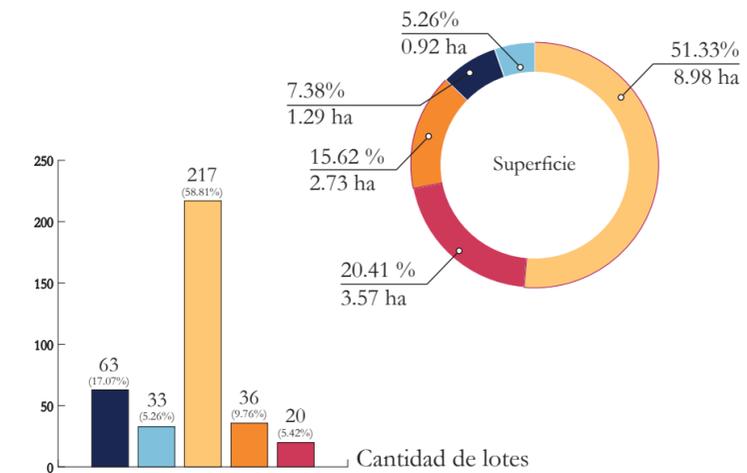


**Leyenda**



**Propuesta**

TAMAÑO DE LOTES - PROPUESTA					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	100,00 - 250,00	63	17,07	1,29	7,38
2	250,01 - 300,00	33	8,94	0,92	5,26
3	300,01 - 600,00	217	58,81	8,98	51,33
4	600,01 - 1000,00	36	9,76	2,73	15,62
5	1000,01 - 4000,00	20	5,42	3,57	20,41
TOTAL		369	100,00	17,49	100,00



167

**udla**  
UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

TEMA: REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

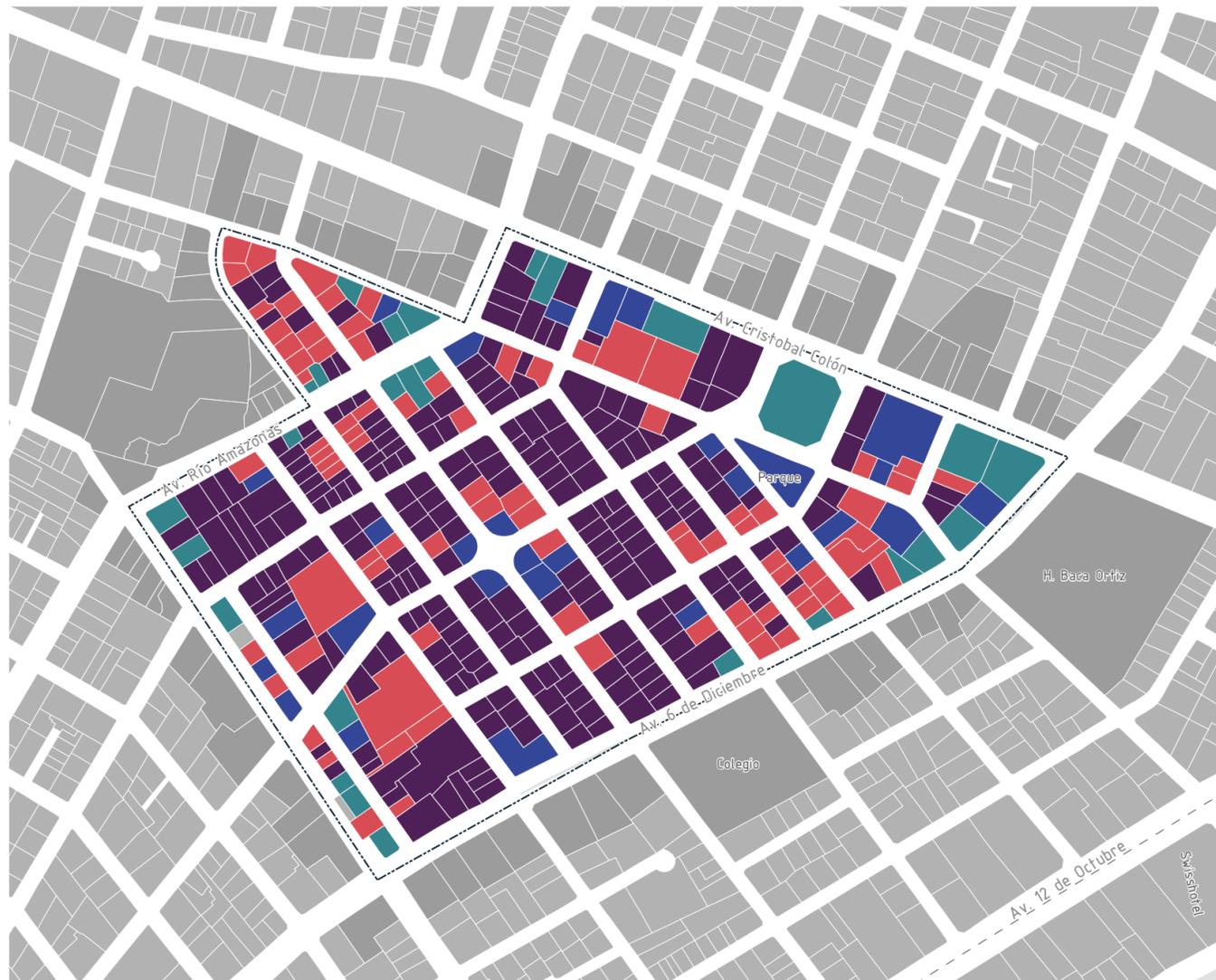
CONTENIDO: PROPOSTA DE USO DE SUELO TAMAÑO DE LOTES

ESCALA: 1:4000

TIPO DE LAMINA: PROPOSTA URBANA-ARQUITECTÓNICA

CODIGO LAMINA: PROP\_URB 08

UBICACIÓN

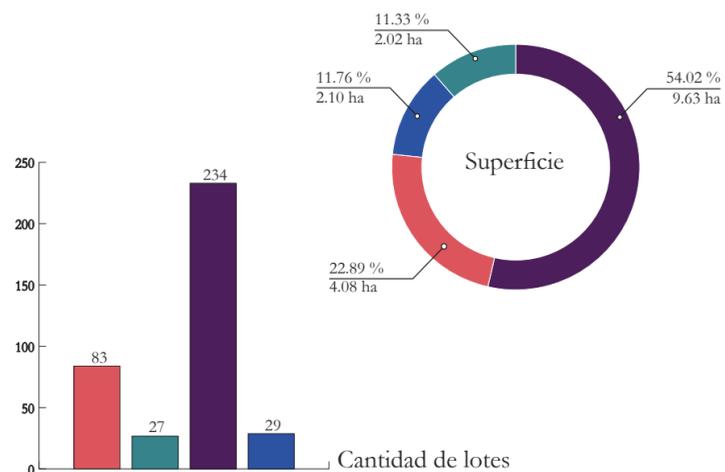


**Leyenda**



**Estado Actual**

USO DE SUELO EN LOTES - ACTUAL						
No.	USO	CÓDIGO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN		Ud/s		Ha/s	
1	RESIDENCIAL URBANO	RU	83	22,25	4,08	22,89
	Subtotal		83	22,25	4,08	22,89
2	MÚLTIPLE	M	27	7,24	2,02	11,33
	Subtotal		27	7,24	2,02	11,33
3	COMERCIO Y SERVICIO	COL_BA	30	8,04	1,01	5,67
		COL_M	139	37,27	5,68	31,86
		COL_SE	65	17,43	2,94	16,49
		COL_Z	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal		234	62,73	9,63
4	INDUSTRIA	L_1	0	0,00	0,00	0,00
		L_2	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal		0	0,00	0,00
5	EQUIPAMIENTOS	EQ	29	7,77	2,30	11,76
		Subtotal		29	7,77	2,30
TOTAL			373	100,00	17,85	100,00

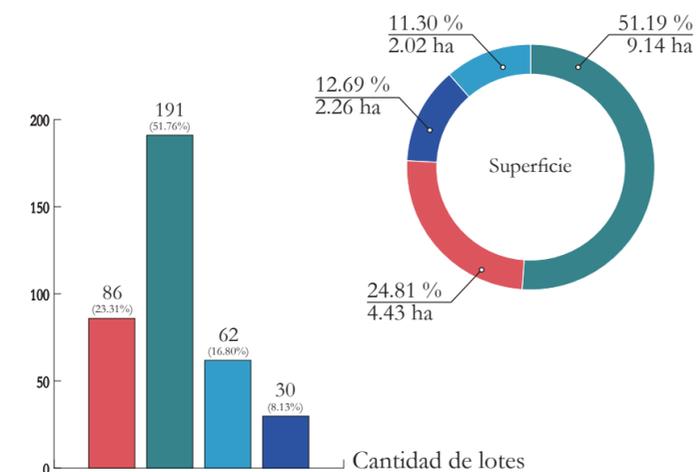


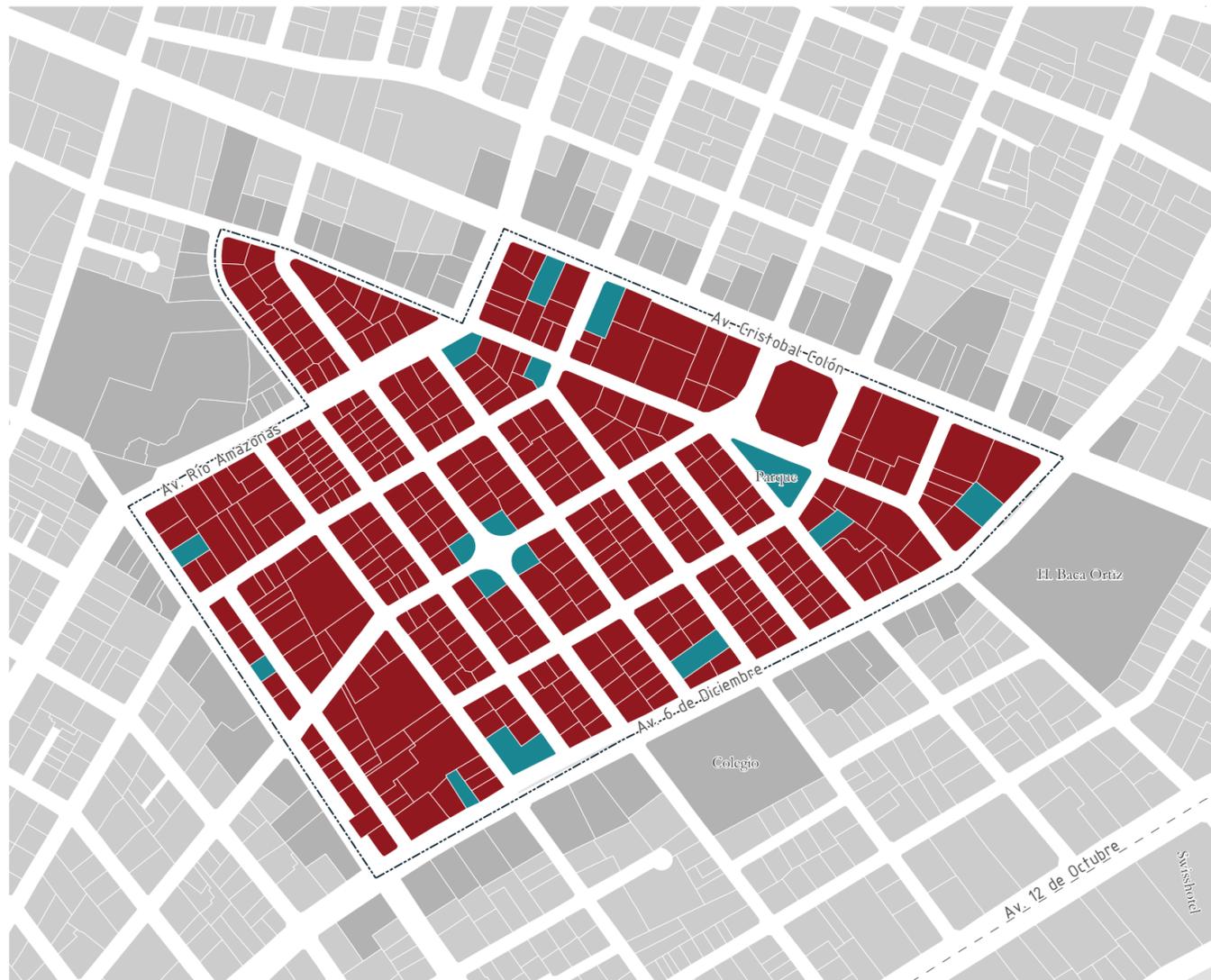
**Leyenda**



**Propuesta**

USO DE SUELO EN LOTES - PROPUESTA						
No.	USO	CÓDIGO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN		Ud/s		Ha/s	
1	RESIDENCIAL URBANO	RU	86	23,31	4,43	24,81
	Subtotal		86	23,31	4,43	24,81
2	MÚLTIPLE	M	191	51,76	9,14	51,19
	Subtotal		191	51,76	9,14	51,19
3	RESIDENCIAL URBANO / COMERCIO DE HOSPEDAJE	RU_2 / CO_HOSPEDAJE	62	16,80	2,02	11,30
	Subtotal		62	16,80	2,02	11,30
4	INDUSTRIA	L_1	0	0,00	0,00	0,00
		L_2	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal		0	0,00	0,00
5	EQUIPAMIENTOS	EQ	30	8,13	2,26	12,69
		Subtotal		30	8,13	2,26
TOTAL			369	100,00	17,85	100,00



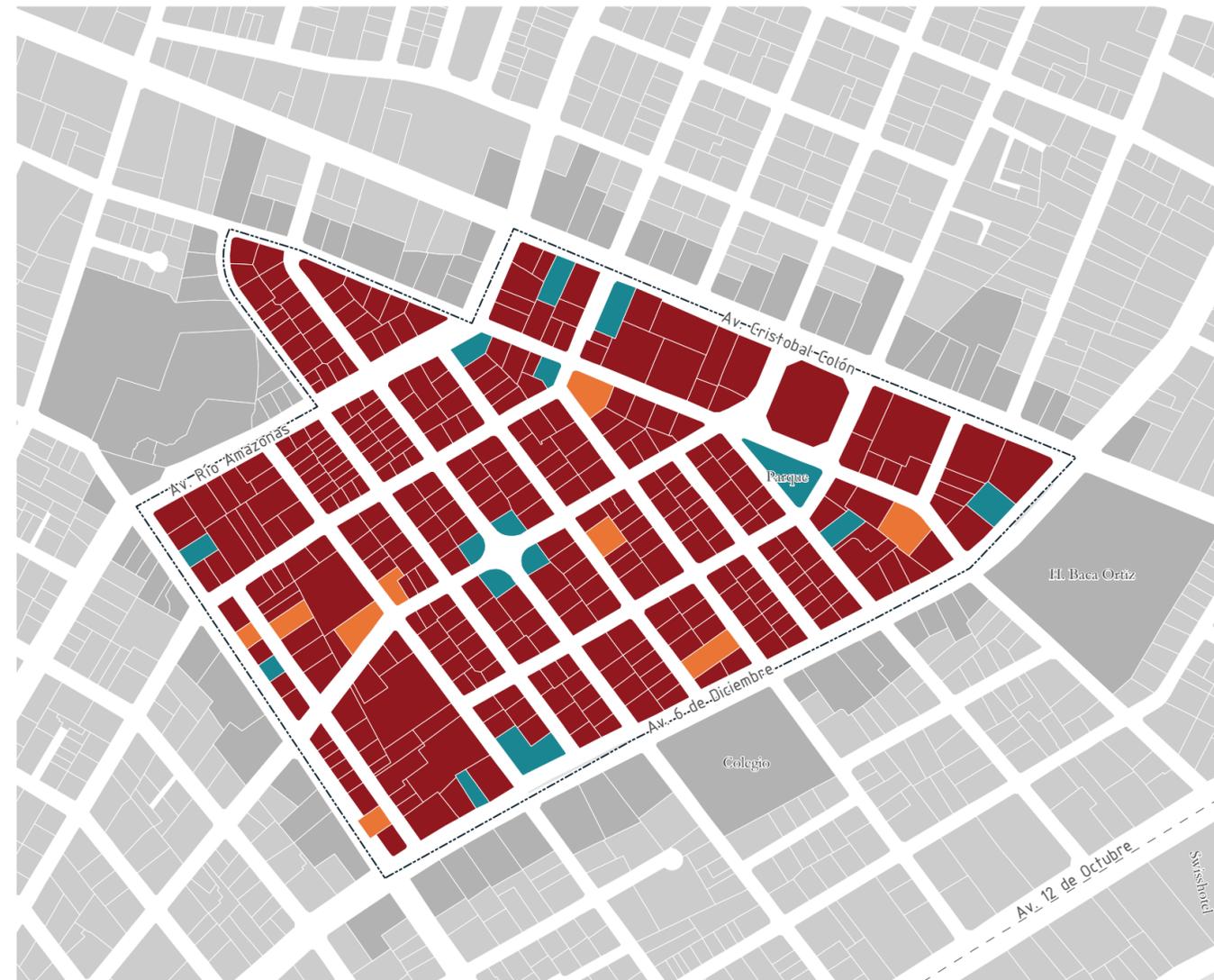
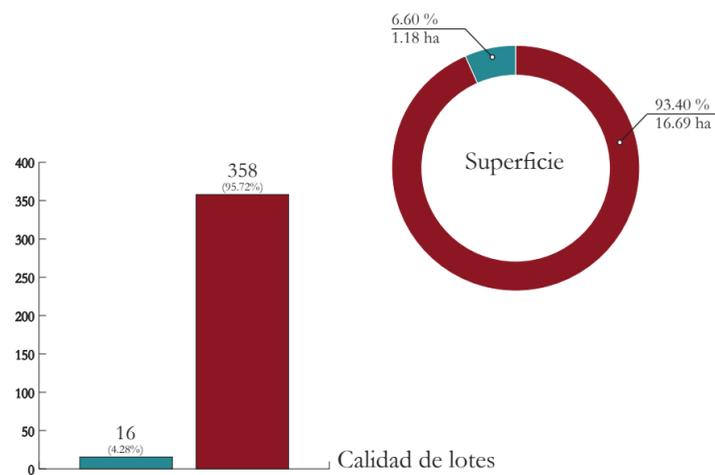


**Leyenda**

- Propiedad Privada
- Propiedad Pública

**Estado Actual**

TIPO DE PROPIEDAD					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	Propiedad Pública	16	4,28	1,18	6,61
2	Propiedad Privada	358	95,72	16,69	93,39
<b>TOTAL</b>		374	100,00	17,87	100,00

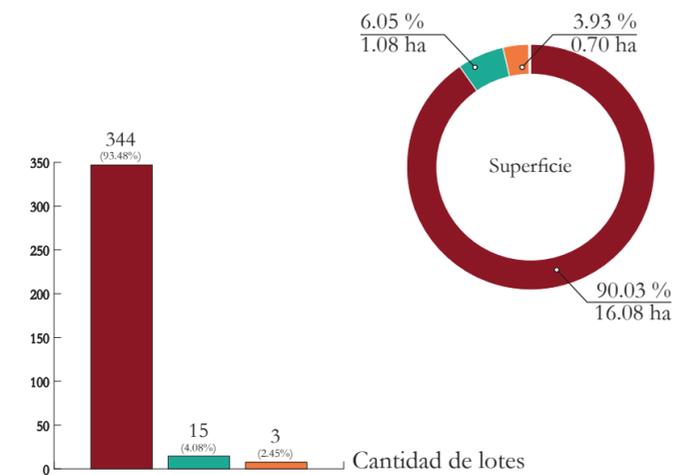


**Leyenda**

- Propiedad Privada
- Propiedad Pública
- Cambio de Tipo de Propiedad

**Propuesta**

PROPIEDAD EN LOS LOTES - PROPUESTA					
No.	DENOMINACIÓN	Número	%	Superficie	%
		Ud/s		Ha/s	
1.	Propiedad Privada	344	93,48%	16,08	90,03%
2.	Propiedad Pública	15	4,08%	1,08	6,05%
3.	Cambio de Tipo de Propiedad	9	2,45%	0,70	3,93%
<b>TOTAL</b>		368	100%	17,86	100%





**Leyenda**

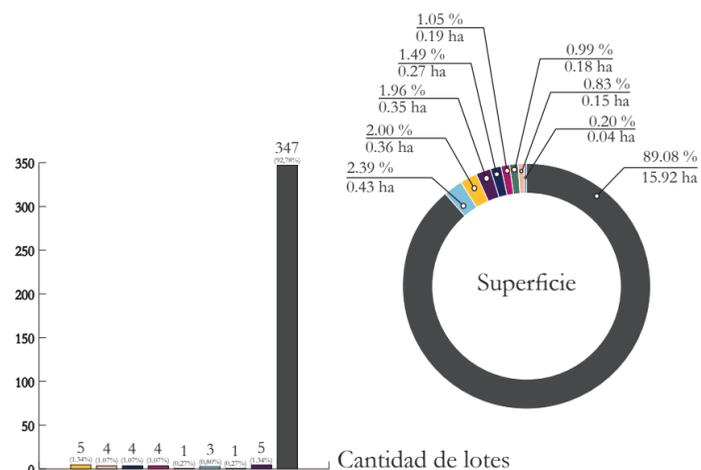


**Leyenda**



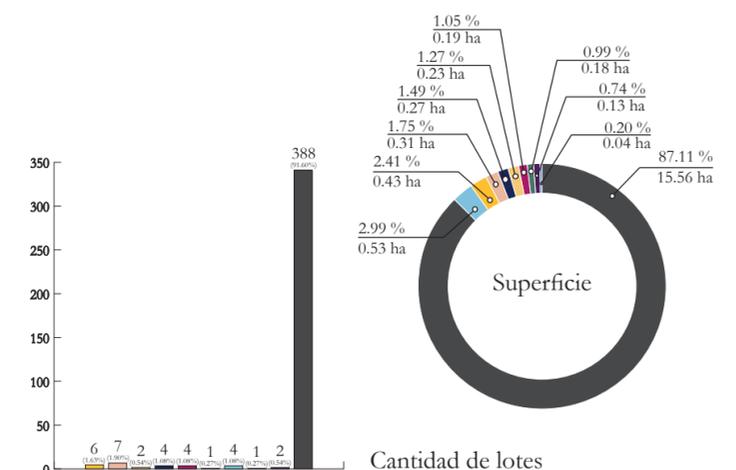
**Estado Actual**

EQUIPAMIENTOS EN LOTES - ACTUAL							
No.	EQUIPAMIENTO	CÓDIGO	Número	%	Superficie	%	Total
			Edif		Ha/1		Ha/1
1.	E. Administración Pública	EQZ.AP	5	1,34	0,36	2,00	374
		Subtotal	5	1,34	0,36	2,00	
2.	E. Bienestar Social	EQZ.BS	4	1,07	0,15	0,83	
		Subtotal	4	1,07	0,15	0,83	
3.	E. Educación	EQZ.ED	4	1,07	0,27	1,49	
		Subtotal	4	1,07	0,27	1,49	
4.	E. Plaza	EQZ.PL	4	1,07	0,19	1,05	
		Subtotal	4	1,07	0,19	1,05	
5.	E. Recreativo Deportivo	EQZ.RD	1	0,27	0,19	0,19	
		Subtotal	1	0,27	0,19	0,19	
6.	E. Salud	EQZ.SA	3	0,80	0,43	2,39	
		Subtotal	3	0,80	0,43	2,39	
7.	E. Seguridad	EQZ.SE	1	0,27	0,04	0,20	
		Subtotal	1	0,27	0,04	0,20	
8.	E. Transporte	EQZ.TR	3	1,34	0,35	1,56	
		Subtotal	3	1,34	0,35	1,56	
9.	LOTES SIN EQUIPAMIENTOS	-	347	92,79	15,92	89,08	17,87
	Subtotal		347	92,79	15,92	89,08	



**Propuesta**

EQUIPAMIENTOS EN LOTES - PROPUESTA							
No.	EQUIPAMIENTO	CÓDIGO	Número	%	Superficie	%	Total
			Edif		Ha/1		Ha/1
1.	E. Administración Pública	EQZ.AP	5	1,63	0,43	2,94	388
		Subtotal	5	1,63	0,43	2,94	
2.	E. Bienestar Social	EQZ.BS	1	1,99	0,23	1,75	
		Subtotal	1	1,99	0,23	1,75	
3.	E. Cultural	EQZ.CU	2	6,34	0,23	1,27	
		Subtotal	2	6,34	0,23	1,27	
4.	E. Educación	EQZ.ED	4	1,98	0,27	1,49	
		Subtotal	4	1,98	0,27	1,49	
5.	E. Plaza	EQZ.PL	4	1,98	0,19	1,05	
		Subtotal	4	1,98	0,19	1,05	
6.	E. Recreativo Deportivo	EQZ.RD	1	0,27	0,19	0,19	
		Subtotal	1	0,27	0,19	0,19	
7.	E. Salud	EQZ.SA	4	1,98	0,33	2,39	
		Subtotal	4	1,98	0,33	2,39	
8.	E. Seguridad	EQZ.SE	1	0,27	0,04	0,20	
		Subtotal	1	0,27	0,04	0,20	
9.	E. Transporte	EQZ.TR	2	6,34	0,33	1,74	
		Subtotal	2	6,34	0,33	1,74	
10.	LOTES SIN EQUIPAMIENTOS	-	338	95,60	15,56	87,11	17,86
	Subtotal		338	95,60	15,56	87,11	



170

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO INTERNACIONAL UNIVERSITARIO

TEMA: REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO: PROYECTO DE USO DE SUELO DETALLE DE EQUIPAMIENTOS

ESCALA: 1:4000

TIPO DE LAMINA: PROYECTO URBANO-ARQUITECTÓNICO

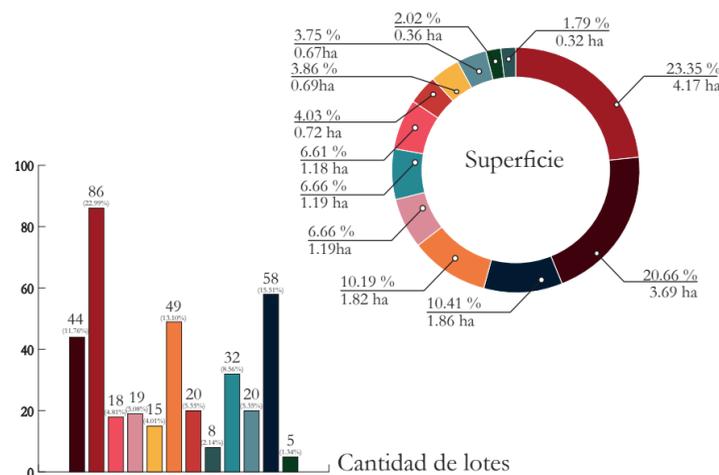
CODIGO LAMINA: PROP\_URB 11

UBICACIÓN



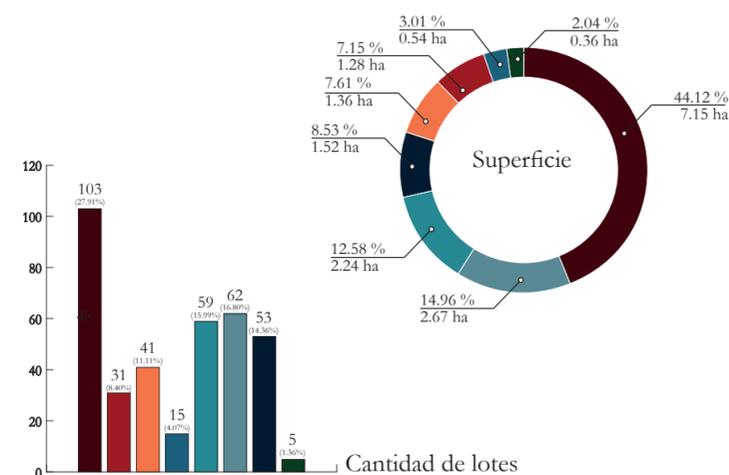
**Estado Actual**

FORMA DE OCUPACIÓN DE SUELO EN LOTES O PARCELAS						
No.	USO	Código	Número	%	Superficie	%
	denominación	ítem	lotes		hectáreas	
1	AISLADA	A_533	44	15,3%	3,89	20,63
		A_PB	86	22,89	4,17	23,32
		A_PA	18	4,81	1,18	6,63
		A_V333	19	5,08	1,19	6,64
		Subtotal	167	44,05	10,22	57,22
		Subtotal	15	4,01	0,89	3,88
2	PARCELADA	B_533	49	13,30	1,82	10,15
		B_PB	20	5,35	0,92	4,93
		B_V333	20	5,35	0,92	4,93
		Subtotal	89	23,99	3,66	20,01
		Subtotal	8	2,14	0,32	1,81
		Subtotal	32	8,54	1,19	6,65
3	CONTINUA	C_PB	20	5,35	0,87	3,76
		C_V303	20	5,35	0,87	3,76
		Subtotal	40	10,70	1,74	9,52
		Subtotal	58	15,51	1,86	10,42
4	LÍNEA DE FÁBRICA	D	58	15,51	1,86	10,42
		Subtotal	58	15,51	1,86	10,42
5	LOTES DE PROMOCIÓN	Z_VVV	5	1,34	0,36	2,04
		Subtotal	5	1,34	0,36	2,04
		TOTAL	314	100,00	19,87	100,00



**Propuesta**

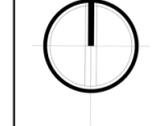
FORMA DE OCUPACIÓN DE SUELO EN LOTES O PARCELAS - PROPUESTA						
No.	USO	Código	Número	%	Superficie	%
	denominación	ítem	lotes		hectáreas	
1	AISLADA	A_533	93	21,91	7,87	44,12
		A_PB	31	8,64	1,28	7,15
		A_PA	0	0,00	0,00	0,00
		A_V333	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal	124	30,55	9,15	51,27
		Subtotal	9	0,00	0,00	0,00
2	PARCELADA	B_533	9	0,00	0,00	0,00
		B_PB	9	0,00	0,00	0,00
		B_V333	41	11,1	1,36	7,61
		Subtotal	51	11,1	1,36	7,61
		Subtotal	15	4,07	0,54	3,01
		Subtotal	59	15,99	2,24	12,58
3	CONTINUA	C_PB	42	10,80	2,67	14,96
		C_V303	42	10,80	2,67	14,96
		Subtotal	84	21,60	5,45	30,95
		Subtotal	53	14,36	1,52	
4	LÍNEA DE FÁBRICA	D	53	14,36	1,52	8,53
		Subtotal	53	14,36	1,52	8,53
5	LOTES DE PROMOCIÓN	Z_VVV	5	1,34	0,36	2,04
		Subtotal	5	1,34	0,36	2,04
		TOTAL	389	100,00	19,85	100,00



171

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO INTERNACIONAL UNIVERSITARIO

TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CONTENIDO	PROPUESTA DE OCUPACIÓN DE SUELO FORMA DE OCUPACIÓN DE SUELO	ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA	PROP_URB	12	
UBICACIÓN			

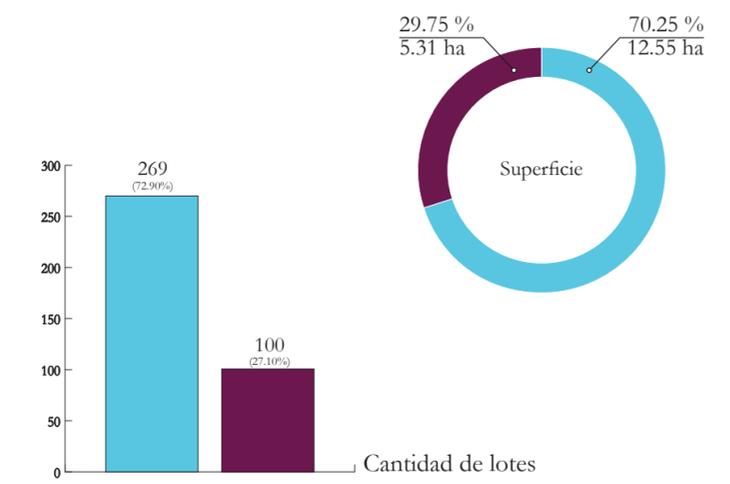


Leyenda

- Mantener el estado de los retiros actuales
- Eliminar o Modificar la situación de los retiros actuales

Propuesta

USO DE RETIROS EN LOTES - PROPUESTA					
No.	RETIROS	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ha/s	
1.	Mantener el Estado de los Retiros Actuales	269	72,90%	12,55	70,25%
2.	Eliminar o Modificar la situación de los Retiros Actuales	100	27,10%	5,31	29,75%
<b>TOTAL</b>		369	100%	17,87	100%

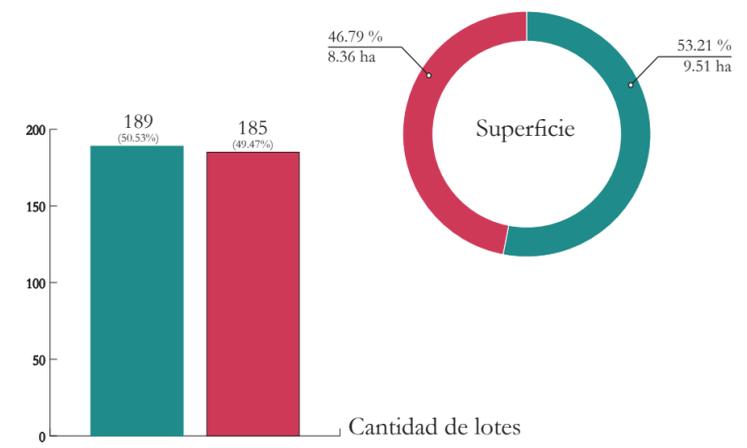


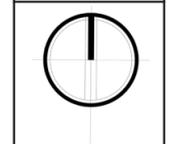
Leyenda

- Retiros Libres
- Retiros Ocupados

Estado Actual

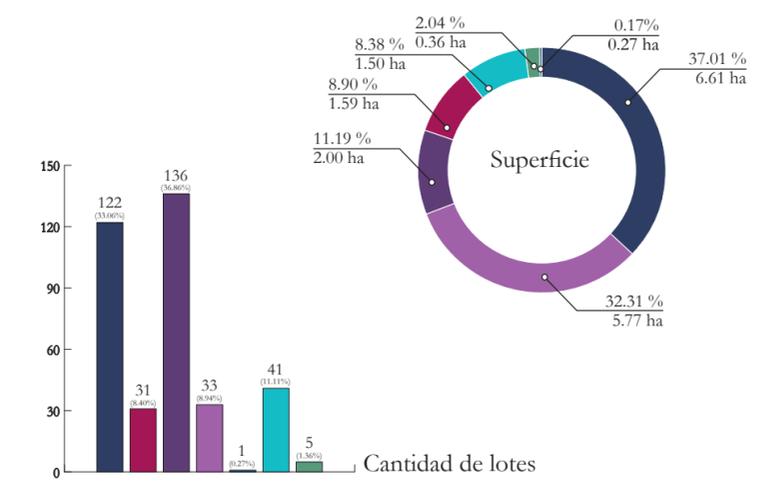
USO DE RETIROS EN LOTES					
No.	RETIROS	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ha/s	
1.	Retiros Libres	189	50,53%	9,51	53,21%
2.	Retiros Ocupados	185	49,47%	8,36	46,79%
<b>TOTAL</b>		374	100%	17,87	100%





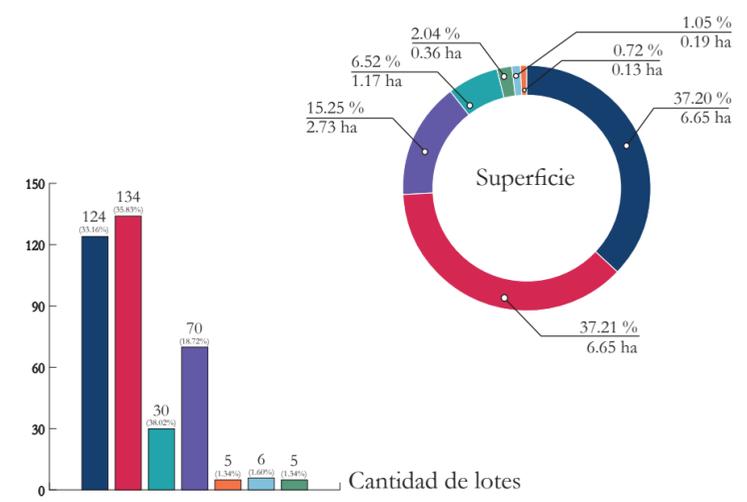
Propuesta

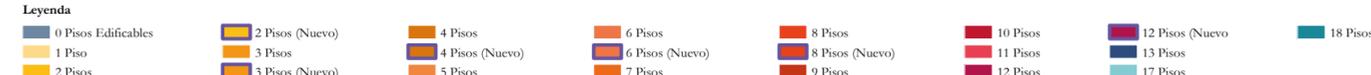
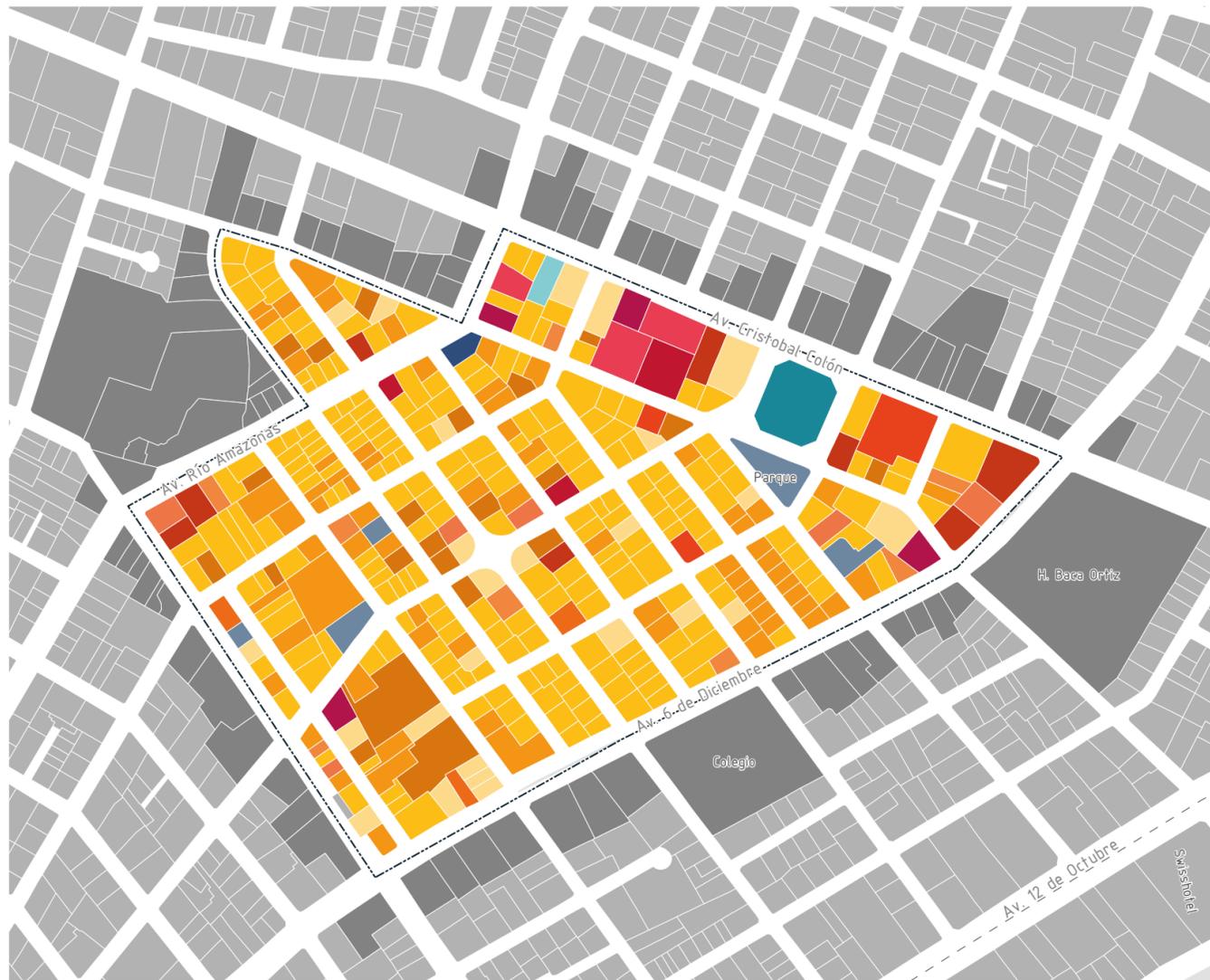
ESTADO DEL USO DE RETIROS EN LOTES - PROPUESTA					
No.	RETIROS	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ud/s	
1.	No aplican cambios	122	33,06%	6,61	37,01%
2.	Eliminar las construcciones en retiros	31	8,40%	1,59	8,90%
4.	Modificar las construcciones en retiros	136	36,86%	2,00	11,19%
5.	Conservar las construcciones en retiros	33	8,94%	5,77	32,31%
6.	Construir para cumplir con línea de fábrica	1	0,27%	0,03	0,17%
7.	Mantener los retiros	41	11,11%	1,50	8,38%
8.	Espacio Público	5	1,36%	0,36	2,04%
TOTAL		369	100%	17,86	100%



Estado Actual

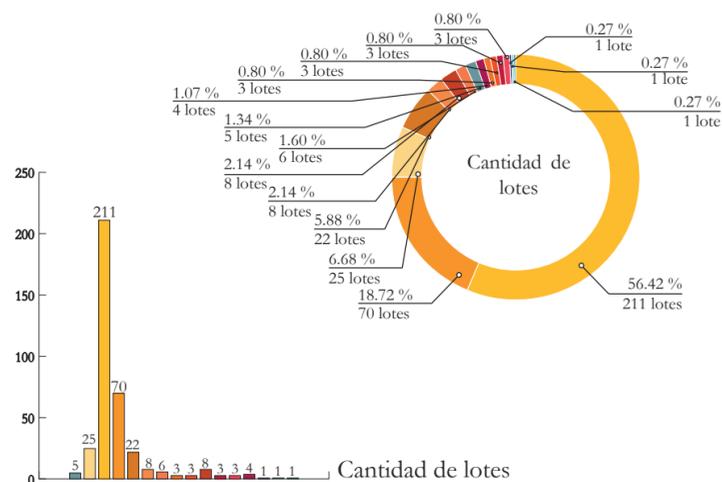
ESTADO DEL USO DE RETIROS EN LOTES					
ÁREA	RETIROS	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ud/s	
1.	No aplica el uso de los retiros	124	33,16%	6,65	37,20%
2.	Retiros invadidos	134	35,83%	6,65	37,21%
3.	Retiros libres para usar	30	8,02%	1,17	6,52%
4.	Retiros ocupados	70	18,72%	2,73	15,25%
5.	Retiros adaptados para línea de fábrica	5	1,34%	0,13	0,72%
6.	Retiros disponibles para línea de fábrica	6	1,60%	0,19	1,05%
7.	Espacio Público	5	1,34%	0,36	2,04%
TOTAL		374	100%	17,86	100%





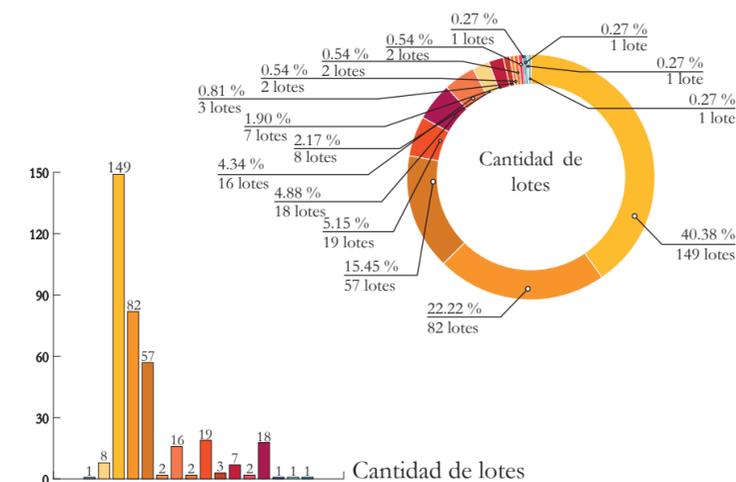
**Estado Actual**

ALTURA DE EDIFICACIONES EN LOTES				
AREA	Nº Piso	Número Udi/a	%	
ACTUAL	0 Pisos Edificables	5	1,34%	
	1 Piso	25	6,68%	
	2 Pisos	211	56,42%	
	3 Pisos	70	18,72%	
	4 Pisos	22	5,88%	
	5 Pisos	8	2,14%	
	6 Pisos	6	1,60%	
	7 Pisos	3	0,80%	
	8 Pisos	3	0,80%	
	9 Pisos	8	2,14%	
	10 Pisos	3	0,80%	
	11 Pisos	3	0,80%	
	12 Pisos	4	1,07%	
	13 Pisos	1	0,27%	
	17 Pisos	1	0,27%	
	18 Pisos	1	0,27%	
	TOTAL		374	100%



**Propuesta**

ALTURA DE EDIFICACIONES EN LOTES - PROPUESTA				
AREA	Nº Piso	Número Udi/a	%	
ACTUAL	0 Pisos Edificables	1	0,27%	
	1 Piso	8	2,17%	
	2 Pisos	149	40,38%	
	3 Pisos	82	22,22%	
	4 Pisos	57	15,45%	
	5 Pisos	2	0,54%	
	6 Pisos	16	4,34%	
	7 Pisos	2	0,54%	
	8 Pisos	19	5,15%	
	9 Pisos	3	0,81%	
	10 Pisos	7	1,90%	
	11 Pisos	2	0,54%	
	12 Pisos	18	4,88%	
	13 Pisos	1	0,27%	
	17 Pisos	1	0,27%	
	18 Pisos	1	0,27%	
	TOTAL		369	100%



174

**udla**  
UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

TEMA: REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO: PROPUESTA DE OCUPACIÓN DE SUELO ALTURA DE EDIFICACIONES

ESCALA: 1:4000

TIPO DE LAMINA: PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA

CODIGO LAMINA: PROP\_URB 15

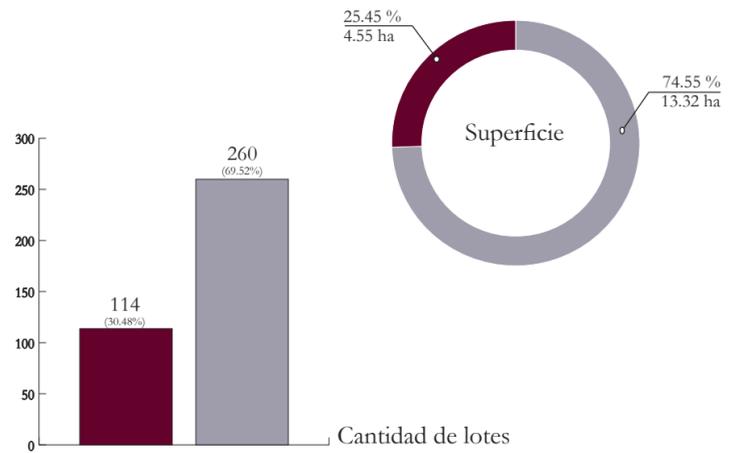
UBICACIÓN



**Leyenda**  
 Patrimonio Inventariado      No Contable

**Estado Actual**

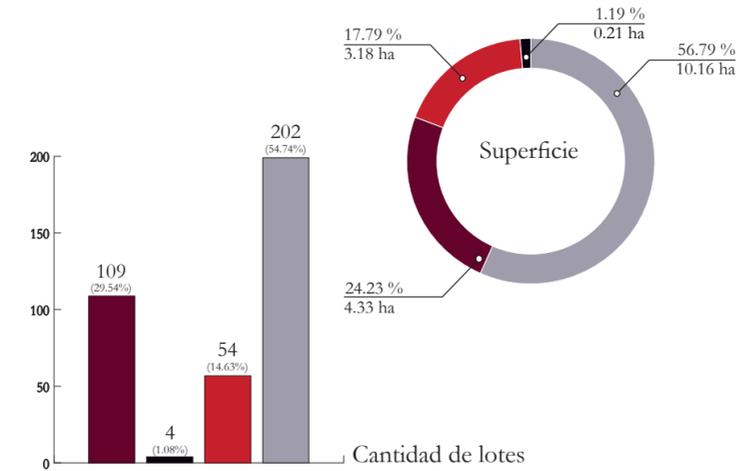
PATRIMONIO EN LOTES O PARCELAS					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ud/s	
1	Patrimonio Inventariado	114	30,48	4,55	25,45
2	Lotes No Contables	260	69,52	13,32	74,55
TOTAL		374	100,00	17,86	100,00

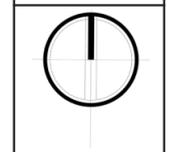


**Leyenda**  
 Patrimonio Conservado      Patrimonio Eliminado      Patrimonio Propuesto      Lotes No Contables

**Propuesta**

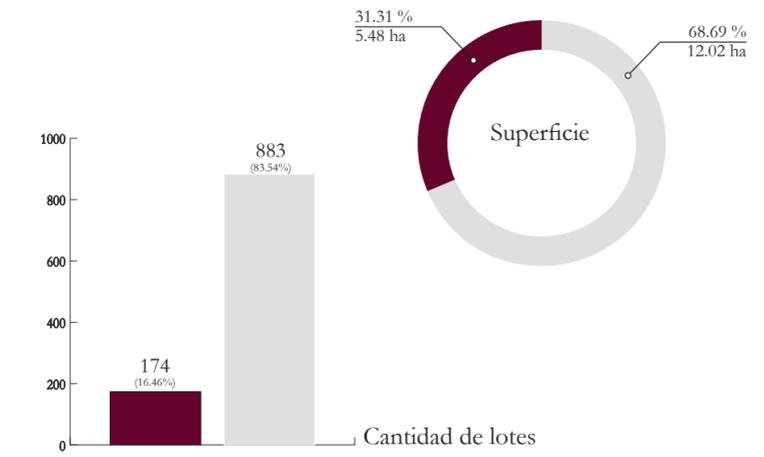
PATRIMONIO EN LOTES O PARCELAS - PROPUESTA					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN			Ud/s	
1	Patrimonio Conservado	109	29,54%	4,33	24,23%
2	Patrimonio Eliminado	4	1,08%	0,21	1,19%
3	Patrimonio Propuesto	57	15,45%	3,18	17,79%
4	Lotes No Contables	199	53,93%	10,16	56,79%
TOTAL		369	100%	17,88	100%





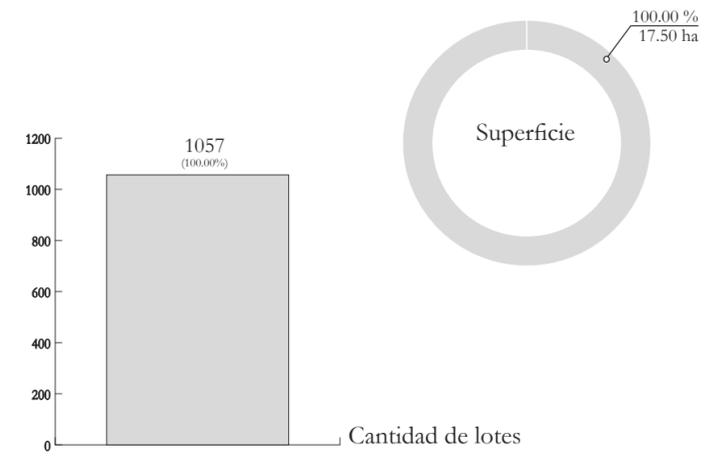
**Propuesta**

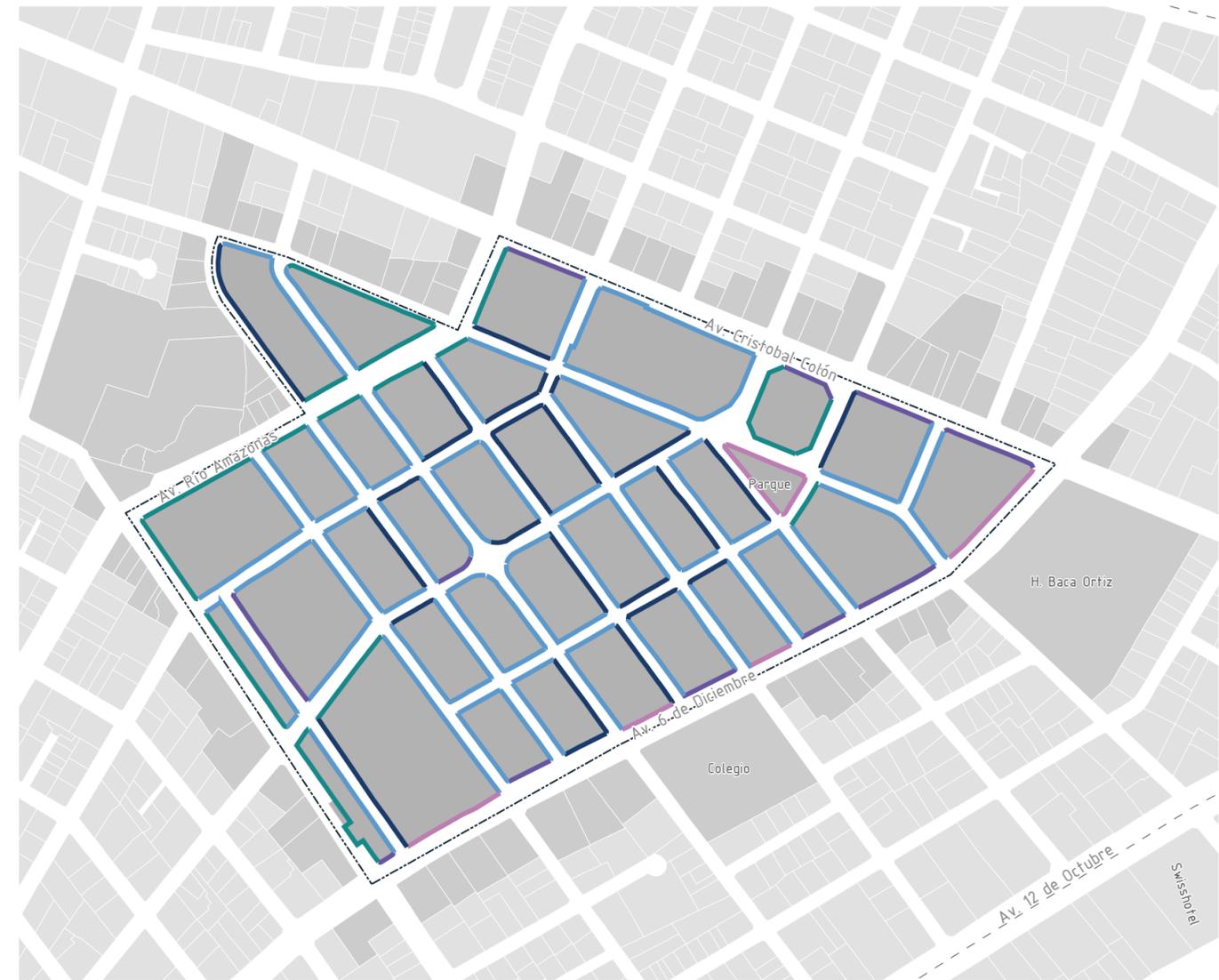
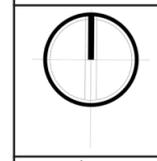
CONJUNTOS URBANOS EN LOTES O PARCELAS - PROPUESTA					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	Edificaciones en Conjuntos Urbanos	174	16,46	5,48	31,31
2	Edificaciones Fuera de Conjuntos Urbanos	883	83,54	12,02	68,69
TOTAL		1057	100,00	17,50	100,00



**Estado Actual**

CONJUNTOS URBANOS EN LOTES O PARCELAS					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	Edificaciones en Conjuntos Urbanos	0	0,00	0,00	0,00
2	Edificaciones Fuera de Conjuntos Urbanos	1057	100,00	17,50	100,00
TOTAL		1057	100,00	17,50	100,00



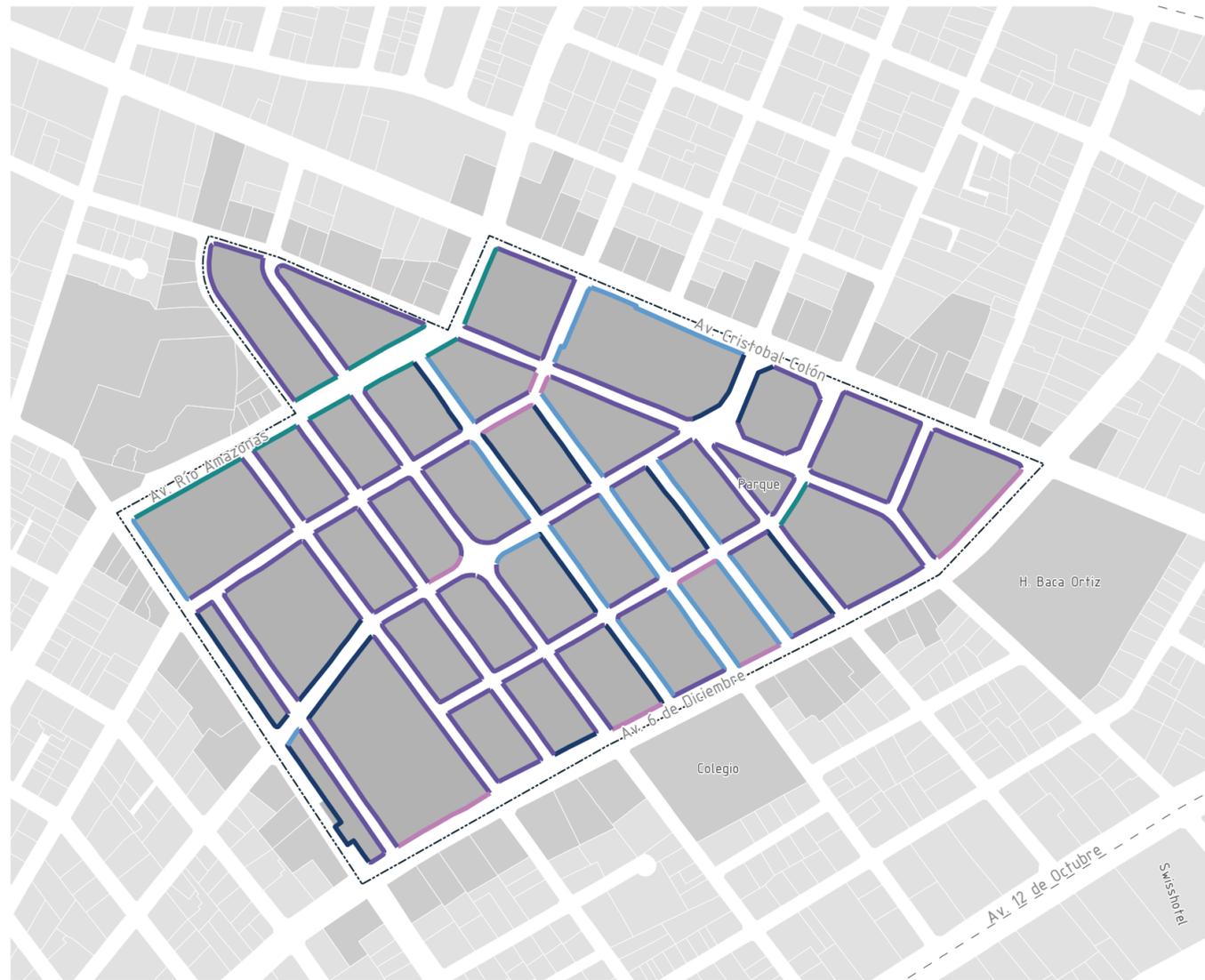
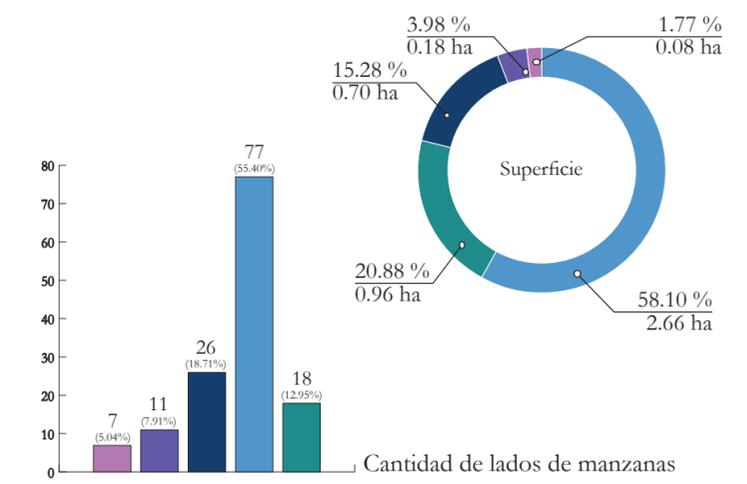


**Leyenda**



**Propuesta**

ANCHO DE ACERAS - PROPUESTA					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	0,90 - 2,00	7	5,04	0,08	1,77
2	2,01 - 3,00	11	7,91	0,18	3,98
3	3,01 - 4,00	26	18,71	0,70	15,28
4	4,01 - 6,00	77	55,40	2,66	58,10
5	6,01 - 9,00	18	12,95	0,96	20,88
TOTAL		139	100,00	4,58	100,00

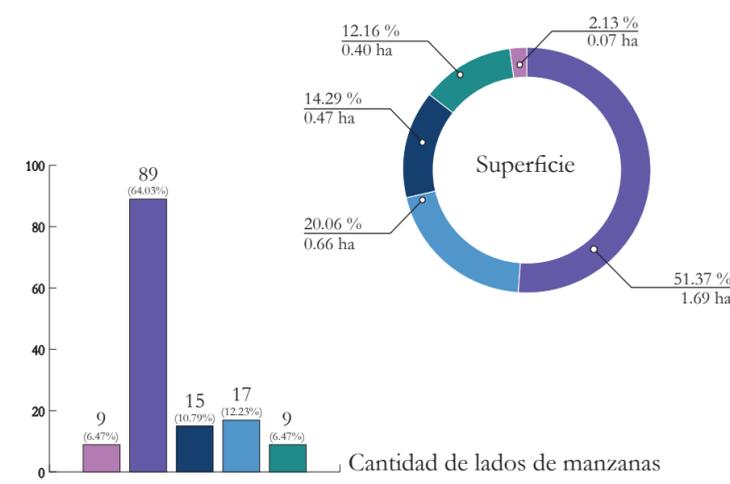


**Leyenda**

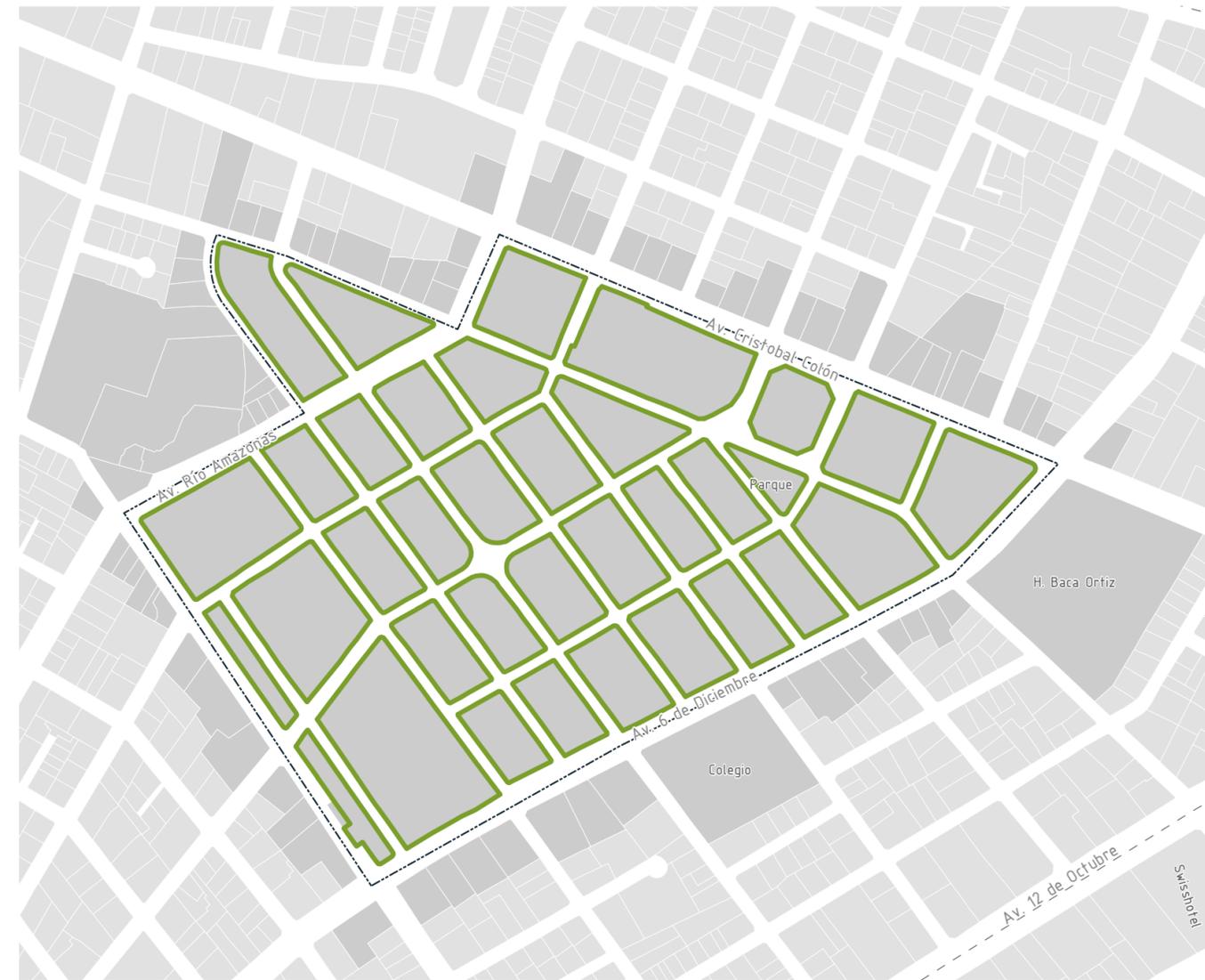


**Estado Actual**

ANCHO DE ACERAS					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	0,90 - 2,00	9	6,47	0,07	2,13
2	2,01 - 3,00	89	64,03	1,69	51,37
3	3,01 - 4,00	15	10,79	0,47	14,29
4	4,01 - 6,00	17	12,23	0,66	20,06
5	6,01 - 9,00	9	6,47	0,40	12,16
TOTAL		139	100,00	3,29	100,00



Cantidad de lados de manzanas

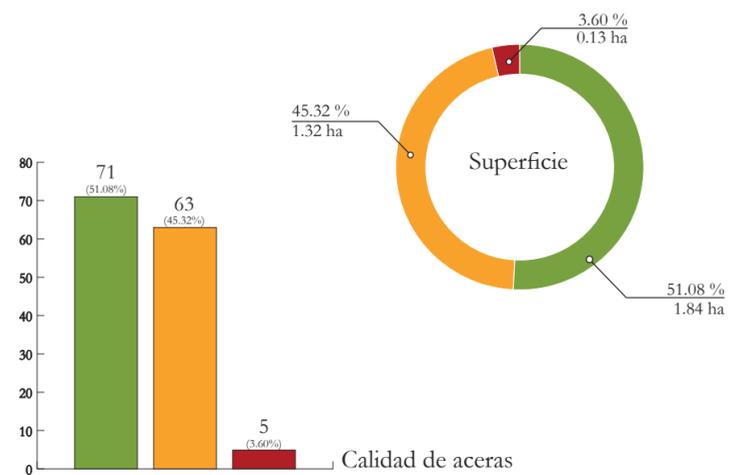


**Leyenda**

— Bueno — Regular — Malo

**Estado Actual**

CALIDAD DE ACERAS						
No.	CATEGORÍA		Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	CALIFICACIÓN	Ud/s		Ha	
1	ESTADO DE LAS ACERAS	BUENO	71	51,08	1,84	55,93
		REGULAR	63	45,32	1,32	40,12
		MALO	5	3,60	0,13	3,95
TOTAL			139	100,00	3,29	100,00

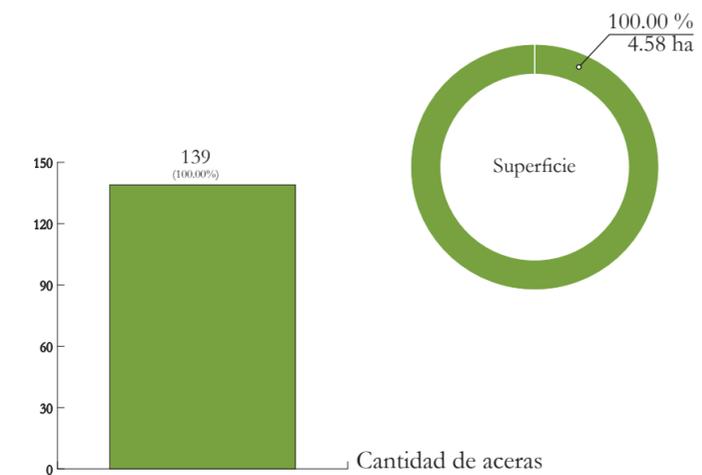


**Leyenda**

— Bueno

**Propuesta**

CALIDAD DE ACERAS - PROPUESTA						
No.	CATEGORÍA		Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	CALIFICACIÓN	Ud/s		Ha	
1	ESTADO DE LAS ACERAS	BUENO	139	100,00	4,58	100,00
		REGULAR	0	0,00	0,00	0,00
		MALO	0	0,00	0,00	0,00
TOTAL			139	100,00	4,58	100,00

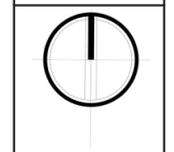


178



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

<p>TEMA</p> <p>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</p> <p>CONTENIDO</p> <p>PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO CALIDAD DE ACERAS</p>	<p>TIPO DE LAMINA</p> <p>PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA</p> <p>ESCALA</p> <p>1:4000</p>
<p>CODIGO LAMINA</p> <p>PROP_URB</p> <p>19</p>	
	
<p>UBICACIÓN</p> 	

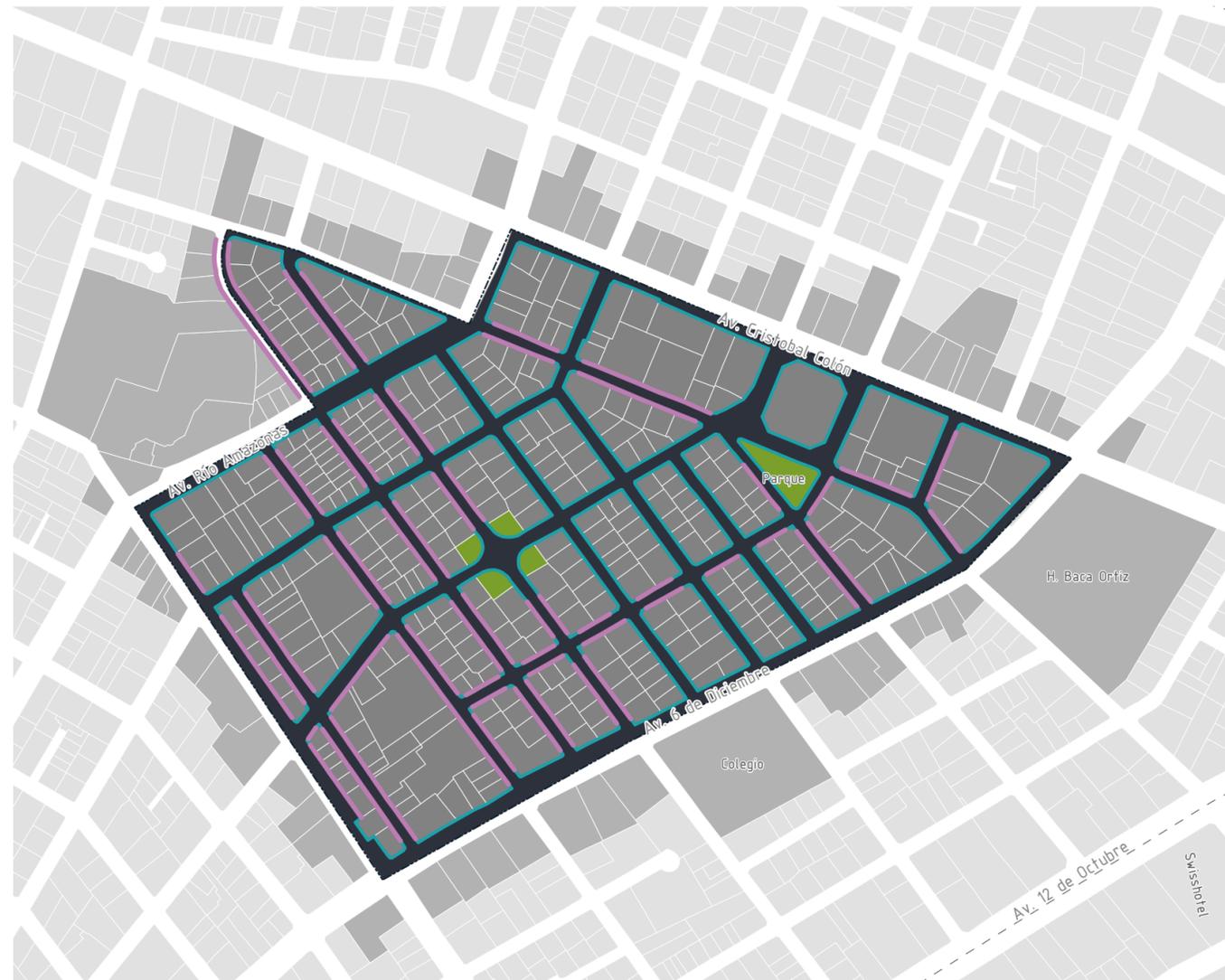
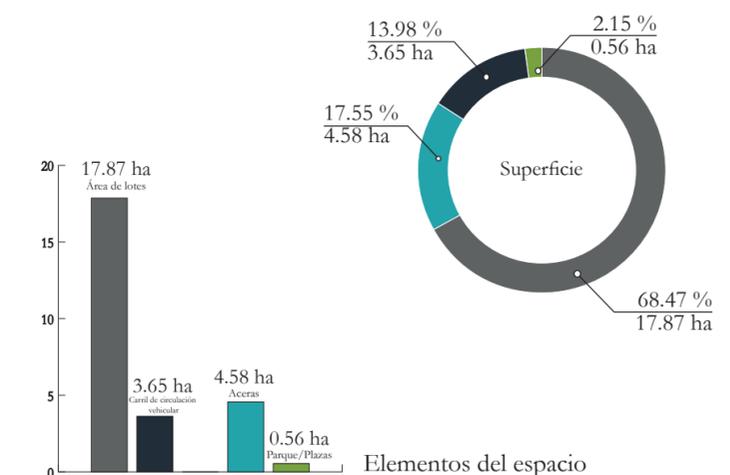


Leyenda

- Aceras
- Parque/Plazas Existentes
- Parques/Plazas Propuestas
- Vías

Propuesta

ESPACIO PÚBLICO - PROPUESTA			
No.	Rango	Superficie	%
DENOMINACIÓN		Ha/s	
1	ÁREA DE ESTUDIO	26,10	100,00
2	ÁREA MANZANAS	17,87	68,47%
3	CARRIL CIRCULACIÓN VEHICULAR	3,65	13,98%
4	ÁREA DE PARQUEADEROS	0,00	0,00%
5	ACERAS	4,58	17,55%
6	PARQUES/PLAZAS	0,56	2,15%
TOTAL		26,10	100,00%

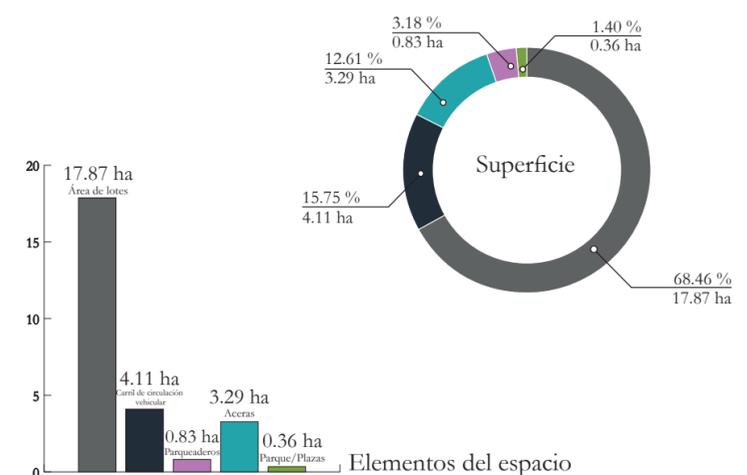


Leyenda

- Parqueaderos en el espacio público
- Aceras
- Parque y Plazas
- Vías

Estado Actual

ESPACIO PÚBLICO			
No.	Rango	Superficie	%
DENOMINACIÓN		Ha/s	
1	ÁREA DE ESTUDIO	26,10	100,00
2	ÁREA MANZANAS	17,87	68,46%
3	CARRIL CIRCULACIÓN VEHICULAR	4,11	15,75%
4	ÁREA DE PARQUEADEROS	0,83	3,18%
5	ACERAS	3,29	12,61%
6	PARQUES/PLAZAS	0,36	1,40%
TOTAL		26,10	100,00%



## 4.5 Plan Masa de Diseño Urbano

En este ítem, no se buscó el realizar un proyecto arquitectónico tradicional, más bien, se enfocó en el enfoque del **Diseño Urbano** –compréndase que son todos aquellos elementos que se encuentran en los espacios libres entre edificios e infraestructura.

Ahora, si bien el sitio tuvo sus intervenciones en el pasado, y actualmente se encuentra en un estado relativamente bueno, su estructura y elementos no son los más adecuados para que sea usado libremente por cualquier persona sin importar su condición, atenuando o impedimentos físicos.

Con el objetivo final de tener un espacio urbano diverso, inclusivo, poli-funcional y atractivo, se tomó en consideración varios factores, como, teorías de diseño urbano, tiempos, opiniones de usuarios y residentes y la disponibilidad del espacio para que cada una de las intervenciones sean las más adecuadas.

### 4.5.1 Estrategias de Diseño

Se buscó mejorar las condiciones existentes e implementar los recursos necesarios para complementar estos espacios. Por tal motivo se aplican las siguientes macro estrategias:

- **Integrar y conectar**
- **Reorganización del tráfico**
- **Ver, oír y encontrarse**
- **Vivir como peatón**
- **Rediseño de plantas bajas**
- **Prioridades**

Las mismas que serán usadas como guía para ir proponiendo cada elemento dentro del espacio público y el entorno urbano.

#### 4.5.1.1 Integrar y Conectar

Se interesa implementar 4 estrategias para conseguir que las personas quieran ingresar dentro del área y mejorar la calidad de vida y espacio dentro del área de intervención.

**Ver Figura 125. Diagramas de estrategias**

1. Diversificación de actividades para atraer diferentes grupos de personas, relaciones económicas, interacciones sociales e incrementar la sensación de seguridad.
2. Diseño para la seguridad de los peatones como para ciclistas.
3. Abrir las relaciones visuales entre lo público y privado para una mejor interacción entre los dos.
4. Incrementar la cantidad y calidad del espacio público, para que las personas pasen la mayor parte de su tiempo libre afuera y disfruten del diseño como de las cosas más simples que ofrece la ciudad libremente.

#### 4.5.1.2 Reorganización del tráfico

El dominio del peatón en el espacio urbano, es indispensable hoy en día, por tal motivo, se aplica la '**vía compartida**', que busca que no se corte la circulación vehicular pero que el peatón tiene la prioridad y el mayor dominio del espacio. **Ver Figura 126. Diagramas de cambio de relación vehículo/peatón.**

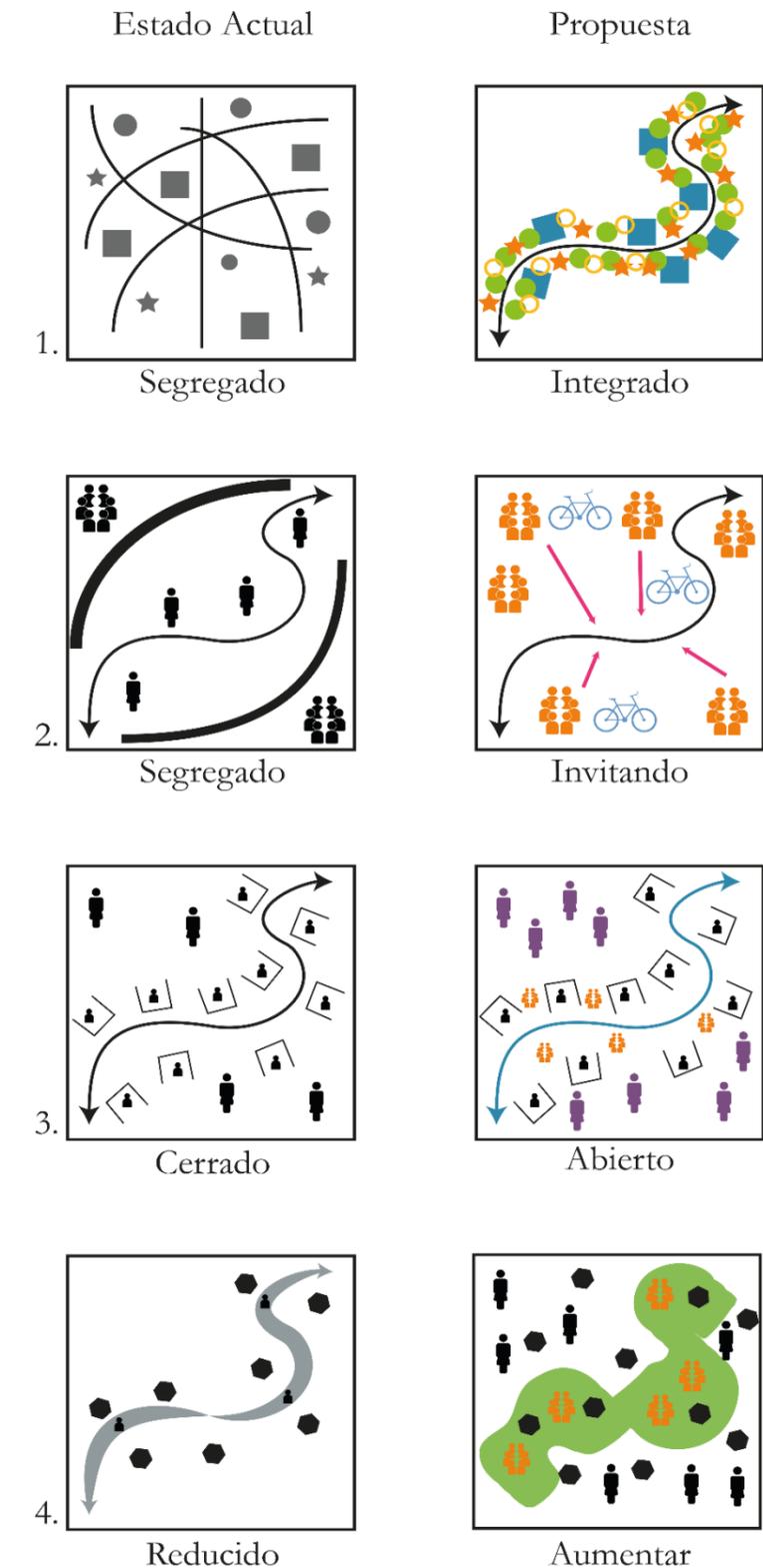


Figura 125. Diagramas de estrategias  
Adaptado de: "Cities for People", Gehl, J., 2018

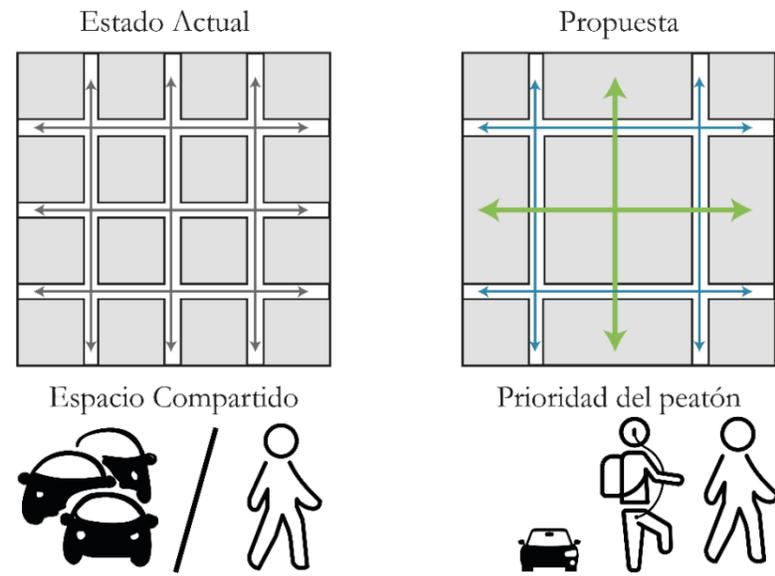


Figura 126. Diagramas de cambio de relación vehículo/peatón  
Adaptado de: "Cities for People", Gehl, J., 2018

#### 4.5.1.3 Ver, Oír y Encontrarse

Las personas tienen el instinto de ir a los sitios en donde son bienvenidos, dónde hay personas, donde se sienten seguros. Por tal motivo, se busca eliminar la mayor cantidad de obstáculos que impidan este tipo de relaciones, sean visuales, como de interacción social y que se puedan oír este tipo de interacciones. Ver Figura 127. Diagramas de relaciones sociales en el espacio.

#### 4.5.1.4 Rediseño de plantas bajas

Las plantas bajas son el atractivo más grande para un peatón y un visitante. Por tal motivo, se busca liberar o abrir la mayor cantidad de las fachadas para que se pueda tener una mejor relación –sea para comercio como para residencia. Ver Figura 128. Diagramas de tipo de plantas bajas.

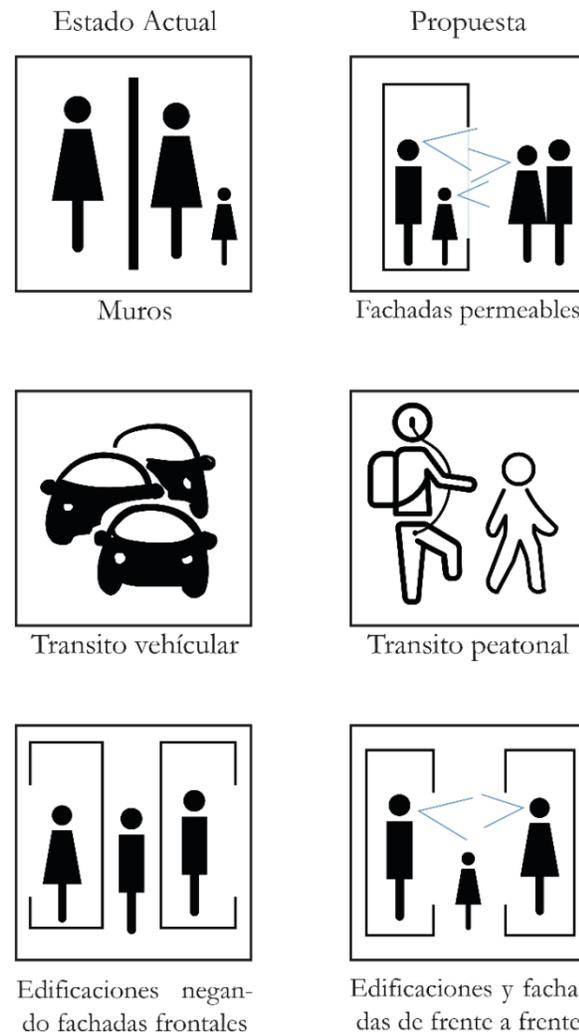


Figura 127. Diagramas de relaciones sociales en el espacio  
Adaptado de: "Cities for People", Gehl, J., 2018

#### 4.5.1.5 Condiciones de diseño

Se propone conseguir no solo un espacio urbano bien diseñado, también se busca conseguir que las personas se sientan a gusto en el mismo, por ello se busca conseguir **protección en el espacio**, **confort usando el espacio** y **placer al estar en el espacio**. Ver Figura 129. Diagramas de condiciones para el diseño del espacio.

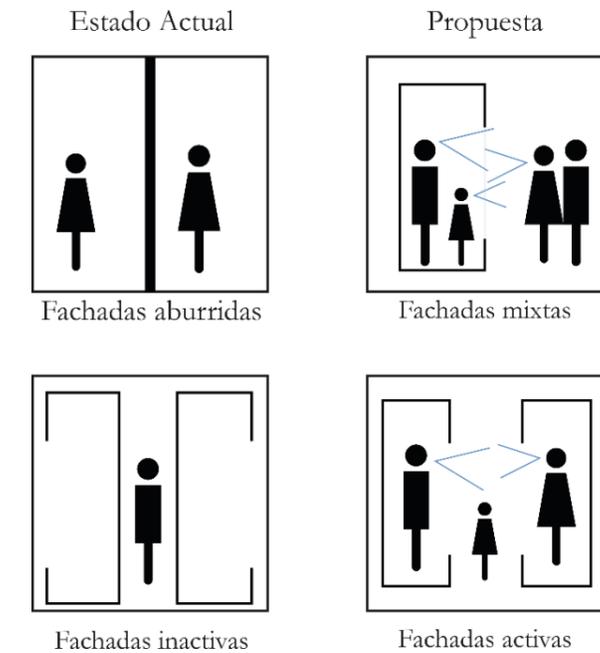


Figura 128. Diagramas de tipo de plantas bajas  
Adaptado de: "Cities for People", Gehl, J., 2018

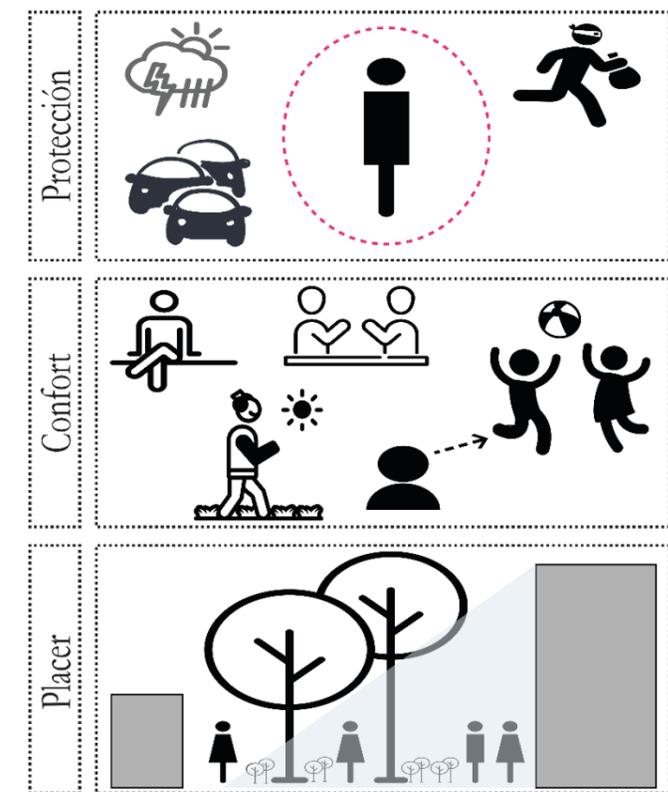


Figura 129. Diagramas de condiciones para el diseño del espacio  
Adaptado de: "Cities for People", Gehl, J., 2018

## 4.6 Desglosamiento del Diseño Urbano

El tomar solo los lineamientos más adecuados no son la respuesta más adecuada para el sitio de intervención, es por ello que la decisión de que elementos, su ubicación, materiales, alturas, tiempo y características, van a aportar o restar al espacio para bien o para mal.

Por tal motivo es que en la primera etapa se armó un plan urbano, basándose en las características del sitio, sus residentes, usuarios y actores que muchas veces son desapercibidos (fauna urbana –perros, gatos, aves–, trabajadores de aseo del municipio y recicladores), con el fin último de hacer que las personas estén cómodas en el sitio, no tenga la obligación de consumir en los locales o se vean con el tapujo psicológico y complejo de decir “vamos a La Mariscal solo para divertirnos”, y sobre todo, que sea un sitio atractivo para vivir y no solo visitarlo durante un horario y en marcados días.

Es por ello que se conformó un plan de estrategias de diseño del espacio urbano –no confundirlo con el plan urbano general que habla de parámetros más técnicos, jurídicos y normativos –en dónde se busca satisfacer la mayor cantidad de demandas que tiene el espacio público y no cumple actualmente.

Todo esto, sumando los potenciales existentes, normas técnicas y razonamiento lógico, se marcaron ciertos parámetros que marcan un límite entre lo que es propiedad privada y propiedad pública, dando un enfoque más centrado en lo que comprende al espacio público, los nuevos elementos del sitio –equipamientos y proyectos de

residencia–, y el manejo del concepto de usar lo existe, conservar y rescatar lo patrimonial, y ofrecer soluciones contemporáneas al sitio –buscando cambiar aquellos elementos que solo molestan visual como técnicamente- y como última solución derrocar todo aquello que está en mal estado, con el fin de rescatar la identidad poli-cultural y poli-funcional y darle una nueva visión hacia su futuro.

### 4.6.1 Elementos del Diseño Urbano

Para completar esta etapa de diseño de elementos urbanos, se tuvo en cuenta los elementos que más impacto tienen del plan urbano, y como estos se deben acoplar a los cambios que se quieren dar en espacio público.

Con estas marcas, se empezó a dividir el espacio público, a dar importancia a sus elementos, ver cuáles son sus fallas, que les falta y que se debe mejorar para que el sitio sea más atractivo y no haya el divorcio que existe en la relación entre lo público y privado.

Como se mencionó anteriormente, los cambios realizados en el espacio público, van a servir de laboratorio e indicadores, tanto del comportamiento de los usuarios (humano y animal), como de las actividades que se harán presentes, cuando se les da la oportunidad y espacios de calidad y democráticos, con el fin de que el comportamiento se moldee al espacio brindado y no a la inversa, que es la situación actual, tanto a nivel del área de intervención como a nivel de ciudad.

### 4.6.1.1 Antecedentes de impacto del Plan Urbano

Para poder diseñar un espacio público de calidad que no choque con el plan urbano, se escogieron ciertos factores que van a marcar la dirección del mismo, y que van a dictar como la relación entre lo construido y lo vacío interactuarán.

**1. Movilidad.** Como se busca reducir el uso del vehículo particular y controlar que deambulen el servicio de taxis dentro del área, se planteó *la reducción del área de calzada vehicular y parqueaderos en el espacio público*, marcando parqueaderos de borde, puntos de abastecimiento, y complementar el sistema de transporte público como alternativo y hacer un espacio más inclusivo para las personas con discapacidad.

**2. Uso de suelo.** El área esta abastecida con diferentes tipos de equipamientos, sin embargo, se les puede incorporar nuevos que el área –dada su actual vocación– carecen. Con ello, se plantea la presencia de un equipamiento de atención de emergencia de salud, actividades lúdicas e interactivas, puntos de abasto para los comercios y nuevas áreas abiertas para el uso público. estos nuevos equipamientos siempre deben dejar sus retiros para el uso público.

Adicionalmente, se plantean 12 nuevos proyectos de residencia tanto permanente como temporal, y el cambio de “urbano 3” (UR\_3) a ser “múltiple”, con la condición de existir residencia o una oficina, para generar nuevos horarios y una rotación permanente de usuarios todos los días.

**3. Edificabilidad.** Al ser un sitio consolidado y estar casi en su totalidad ocupado, lo que se busca es liberar el espacio de los retiros frontales o por lo menos cambiar sus fachadas para que tengan una lectura más sencilla y limpia. Y para aquellos que no usaron su retiro con fin comercial o lo cerraron, que se los mantengan.

**4. Patrimonio.** Con la presencia de edificaciones patrimoniales y de carácter patrimonial en el área, se busca rescatarlas, que sean usadas, pero que sus modificaciones sean mínimas, para mantener una historia latente y sean un nuevo enganche para visitar y admirar el sitio, sin que sea un freno para atraer nuevas actividades al área.

**5. Espacio Público.** Por último, pero el tema más importante, esta capa ha sido la que más relegada se ha quedado en las diferentes intervenciones que se han dado, y ahora son la base de esta etapa de diseño, que busca rescatarlo, potenciarlo y hacer que la gente pase más tiempo afuera, sea apropiado por sus residentes y que sea el incentivo más grande para que los otros barrios de La Mariscal quieran cambiar también.

**6. Inclusión e impacto social como ambiental.** A diferencia de muchos proyectos de intervención urbana, en este caso se buscó ser lo más inclusivos posibles, es decir, no solo se buscó a los residentes y los usuarios cotidianos, también se pensó en aquellos que tienen algún tipo de discapacidad física o mental. Y se quiere reducir el impacto ambiental que tiene el sitio en relación con la ciudad, lo más posible con la

implementación de estrategias que permitan limitar la isla de calor, mitigar la acumulación de agua cuando hay tormentas y ser más conscientes con el manejo de materiales y que los elementos permitan hacer este tipo de cambios.

#### 4.6.1.2 Incremento de espacios públicos de estancia

Uno de los mayores problemas en el área con respecto al espacio público es la carencia del mismo, no solo en el aspecto de espacios de tránsito peatonal, sino en puntos de encuentro y/o contemplación. Los únicos sitios de carácter público y estancia es el Parque Gabriela Mistral y la Plaza Quinde (Plaza Foch).

Es por tal motivo que se plantea liberar algunos lotes y en lugar de construir una nueva infraestructura ahí, se decide tenerlos libres y cada uno con una característica única; adicionalmente con una remodelación de la Plaza Quinde – que a pesar de llevar el nombre de plaza no funciona como tal y puede funcionar tranquilamente cada esquina de manera independiente pero interconectada de manera visual.

En el plano de propuesta, se localizaron 3 lotes idóneos para tales cambios.

- *No. 19: Parque Frutal + Casa Patrimonial* (la construcción actual está en deterioro y no está dentro del registro de patrimonio, además de rescatar la idea de tener huertos urbanos para los miembros del barrio).
- *No. 20: Parque de Tortura* (lote disponible, y a diferencia

a lo que el nombre sugiere es un parque para liberar el estrés mediante el uso de texturas y elementos naturales como artificiales).

- *No. 21: Plaza Quinde* (remodelación de cada cuarto para que responda a lo que sucede en sus frentes colindantes sin forzar ninguna actividad).
- *No. 22: Biergarten* (rescatar el concepto del mismo, y brindar un espacio donde puedan consumir bebidas alcohólicas en el espacio público, pero de una manera ordenada, segura y pública sin ningún tipo de tapujo).
- *No. 23: Parque Gabriela Mistral* (parque duro de carácter contemplativo y donde se puede hacer un santuario para las aves del sitio y controlar la proliferación de sitios de anidación que pongan en peligro tanto a la fauna como a las personas o infraestructura).

#### 4.6.1.3 Identificación de elementos en los retiros frontales

El segundo problema latente y controversial es el uso de los retiros comerciales con fines comerciales y como dichos elementos han hecho que las casas –patrimoniales o no– se pierdan o sean modificadas a un nivel que son irreconocibles o simplemente se han reemplazado de manera brusca para poder seguir haciendo modificaciones sin tomar en cuenta estética o algún aporte al espacio público.

Es por ello que se identificó que tipo de uso le han dado al retiro frontal, se les da el espacio para una construcción o si

al contrario han optado por conservar el retiro original.

Después de dicha identificación se llegó a la conclusión de que existen tres tipos de retiros frontales: **Ocupación del retiro frontal con comercio, Preservación del retiro frontal sin ningún tipo de construcción y Edificaciones que no cuentan** (línea de fábrica o nuevas construcciones).

Al final se llegó a la conclusión de que de los 10031.1648 m lineales dentro del área de intervención, 3472.8453 m (34.62%) corresponde a elementos que deben cambiar sus fachadas por un modelo más limpio y sencillo. Otros 2257.28365 m (22.50%) son aquellos que son cerramientos y que conservan su retiro frontal –sin importar que tenga o no un uso comercial la edificación. Por último, los 4301.0359 m (42.88%) restantes son de aquellas edificaciones que no pueden ser modificadas por varios factores.

Es por esto que se planteó un sistema de módulo, que se pueda repetir en cada uno de los retiros y se le domino a este sistema **Fachada Corrida** –rescate de la idea del municipio de un *Caja de Cristal* alrededor de la edificación patrimonial. Se presenta en el cerramiento, un modelo, sencillo, bajo y con la posibilidad de usar vidrio o hierro forjado en la parte superior para conservar la permeabilidad del mismo. Por último, en el caso de tener ambos sistemas combinados se le denominó a este conjunto como **Fachada Lineal**.

#### 4.6.1.4 Selección de intersecciones de interés

Se tomó como ejemplo lo que se realizó en la Plaza Quinde, sin embargo, también se observó que no se puede replicar

esto en cada una de las intersecciones, pero si darle una característica única a cada una de estas.

Para hallar las intersecciones más adecuadas, se planteó primero en ubicar que calles tienen mayor impacto en el área –Reina Victoria, Juan León Mera, Mariscal Foch, Luis Cordero y las avenidas de borde. Con esto se sacó un total de 18 intersecciones en toda el área y cada una de estas conlleva sus elementos únicos que dan un carácter único a cada intersección.

Estas intersecciones son una mezcla de actividades, como residencia con comercio, residencia con equipamientos, comercio y equipamientos, patrimonio con un nuevo proyecto, e incluso la integración de ambos lados de una avenida como estos no pueden conectarse, pero comparten elementos visuales y se nota que están “unidas”.

#### 4.6.1.5 Señalética y mobiliario urbano

Después de haber sido marcadas las intersecciones, los cambios de fachadas y los nuevos espacios públicos de estancia, es necesario identificar el espacio público y complementarlo con ciertos elementos de mobiliario urbano para que el espacio público como tal sea más atractivo.

Para ello, la señalética no solo fue considerada a nivel de peatón con carteles o letreros, sino también a nivel de piso y sobre todo con la idea de ser lo más inclusivos posibles.

Para tal acometida, a nivel de piso, se usa diferentes materiales para identificar cada área y a donde corresponde, sistema de guías para no videntes (con

asistencia o sin asistencia), manejo de colores opacos y rugosos para evitar una absorción excesiva de radiación y reducir el factor de reflejo en las superficies.

Dentro de lo que comprende al área de peatonización o plataforma única –que se localiza en toda el área– se utilizan un total de 8 elementos de distintas medidas, con diferentes colores para designar un espacio para espacio que abarcan estos cambios –peatón, vehículo, cruces peatonales, intersecciones, cruce de ciclovías.

Adicionalmente, se implementa los bloques de guías para no videntes, entre estos están los canales de dirección, marcadores de zonas de peligro, cruce o advertencia (pupitos), texturas rugosas para indicar que espacio es peatonal y cual es de uso de bicicletas. El uso de estos elementos, no se los puede plantear al azar, ni tampoco usar cualquier medida, se debe considerar tener una guía para su ubicación, color, medidas básicas, de esta manera se evita crear inconveniencias a los otros usuarios y que haya confusión para dichas personas.

Con el objetivo de hacer un espacio que mitigue la isla de calor dentro del área, es necesario incrementar una franja verde, en dicho caso se usa un bloque ecológico, que permita el crecimiento de vegetación baja junto con las raíces de la vegetación alta.

En el área de señalética a nivel de peatón como carteles y/o letreros, se busca que sea lo más limpio y sencillo, que se pueda entender desde lejos como de cerca, y lo más importante, empezar a limpiar la contaminación visual que

existe en el área cortesía de los negocios que usan todo tipo de publicidad. Por tal motivo se escogió un modelo de letrero colgante y cuya placa se pueda realizar o con madera o acero corte con la tipografía llamada PANIROCK.

El mobiliario urbano, es uno de los elementos que más se ha pasado cambiando en el área de estudio y casi ninguno ha sobrevivido al maltrato de varios factores. Y a pesar que existe un gran catálogo de los mismos, se planteó un nuevo modelo que sea flexible, que nazca de un modelo más grande y que se lo pueda mover dentro del área de estudio. Los materiales más adecuados para dicho mobiliario son de hormigón y fibra de vidrio, para reducir los daños que se puedan causar al estar en la intemperie la igual que el uso que este mobiliario tendrá por parte de los usuarios.

Aparte del mobiliario que se ve, también se implementa un sistema más ordenado del soterramiento, no solo enfocándose en el sistema de electricidad, telecomunicaciones, datos, GLP, y un sistema de riego y mantenimiento para la vegetación.

#### 4.6.1.6 Identificación y complementación de la vegetación existente

El área de intervención, tienen la característica única de tener un conjunto de árboles de carácter patrimonial (Calle Juan Rodríguez con árboles platán). Es por ello que se busca incrementar la presencia de vegetación alta, para contribuir con la reducción de la isla de calor y hacer el suelo un poco más permeable a comparación con la situación actual.

Por esto, se conformó dos grupos, **vegetación existente** – *platán, álamo blanco, ficus, sauco y cepillos blancos*– y **vegetación nueva** –*arupo rosado, arupo blanco, olivo rosado, olivo blanco, jacaranda, acasea purpurea y arrayan*–. Esta vegetación fue escogida por su mínimo mantenimiento, resistencia al cambio de estaciones, colores, olores y frutos. Junto con la vegetación alta, se plantea dentro del mobiliario urbano, usar una vegetación baja, como *lavanda, paja blanca, lupino, pencos, violetas, colsa, jacintos, geranio, hierba de vainilla, salvia, romero*.

La ubicación de dicha vegetación alta está dispuesta a ser una especie por cada calle y de esta manera hacer otro tipo de señalética, que es más visual. Mientras que la vegetación baja en el mobiliario urbano, tranquilamente puede ser reemplazada por vegetación de cultivo.

#### 4.6.1.7 Gestión de desechos y consumo energético

El manejo de residuos es uno de los temas que más interesa a las personas, tanto por su impacto ambiental como el cambio de comportamiento que tiene las personas de manera diario y su consumo.

Lamentablemente, dentro de la ciudad de Quito, se ha intentado implementar diferentes programas de reciclaje o separación de desechos, pero no han tenido mayor éxito y el problema más grande que aparece es la presencia de los contenedores dentro del espacio público.

Por tal motivo, se está planteando eliminar los basureros dentro del espacio público, puesto que el comportamiento de las personas dentro del Ecuador es llenar los basureros

con cualquier tipo de basura con la esperanza de que las autoridades limpien por ellos.

Siguiendo esta línea, se plantea un programa más agresivo de clasificación de basura, de esta manera tanto residentes y/o comerciantes deben aprender a reconocer su consumo y los recolectores o recicladores, no se verán en la triste tarea de escarbar y vaciar las fundas de la basura mezclada, exponiendo su salud en riesgo y dar una imagen desordenada de este tipo de actividades.

El programa comprendería de sacar 3 veces por semana la basura de **materia orgánica** –no mezclar con los desechos de animales– y de **basura común** –desechos que no se pueden reciclar. Los componentes de reciclaje –**vidrio, metales, plásticos (botellas pet), empaques tetra pack, papel/cartón**– se sacarían un material por día, y las personas asignadas para recoger dichos elementos solo pasarían retirando sin exponerse a ningún tipo de peligro.

Al existir un equipamiento de refugio, en este sitio se pueden hacer una recepción de donaciones de prendas de ropa, juguetes para distribución o venta de segunda mano para darse una auto sustentación a este programa. En esta misma línea de refugio, se planteó un banco de comida, en donde los restaurantes pueden donar los alimentos que estén a punto de expirar, al igual que comidas preparadas; esto es con el fin de reducir el desperdicio de alimentos en buen estado y darles una última oportunidad de servir y no solo servir de relleno para los botaderos.

Simultáneamente, en caso de no haber personas

interesadas en reciclar algún tipo de material, las personas residentes, podrían recolectarlo y venderlo directamente a las plantas de reciclaje, de esta manera se podría empezar un fondo para dar nuevas mejoras o mantenimiento del espacio público, consiguiendo un poco más de autonomía y no solo depender de las intendencias del municipio, y ser un modelo urbano tangible de autogestión con un tema muy delicado que es el manejo de desechos.

Obviamente, este sistema solo funciona con dichos elementos que son reciclables o materias orgánicas vegetal o animal, pero no abarca desechos hospitalarios (humano o animal), al igual que algún tipo de sustancia toxica o químicos expuestos al ambiente.

En el hilo de ser más consiente con el consumo de recursos, se planteó un sistema disimulado que permita el mantenimiento del área verde más sencilla, y también se está planteando cambiar el tipo de luminarias que actualmente están presentes en el área.

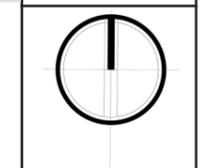
El consumo promedio de las lámparas proporcionadas por la empresa eléctrica es de un promedio de 250w, y al ser de alógeno, no solo hay un exceso de consumo energético también hay un potencial de daño químico en el entorno y atmosfera. Es por ello que se busca usar energías alternativas o por lo menos iluminarias públicas de menor consumo, pero con mejores resultados al momento de iluminar el espacio público.

Con una buena iluminación, los espacios se vuelven más atractivos y se reduce en un porcentaje el índice de

criminalidad, y el espacio público se vuelve más atractivo de permanecer en él y no solo tener que usarlo para desplazarse dentro del área.

#### **4.6.1.8 Planos de estrategias de Diseño Urbano y Elementos**

A continuación, se muestra un resumen en planos las estrategias implementadas, su ubicación, características, cuadros informativos y/o imágenes para dar una aproximación más clara a los elementos y estrategias que se están implementando en el área.



**Leyenda**

**Fachadas**

- Cerramiento
- Fachada
- Sin Intervención
- - - Unión entre nudos

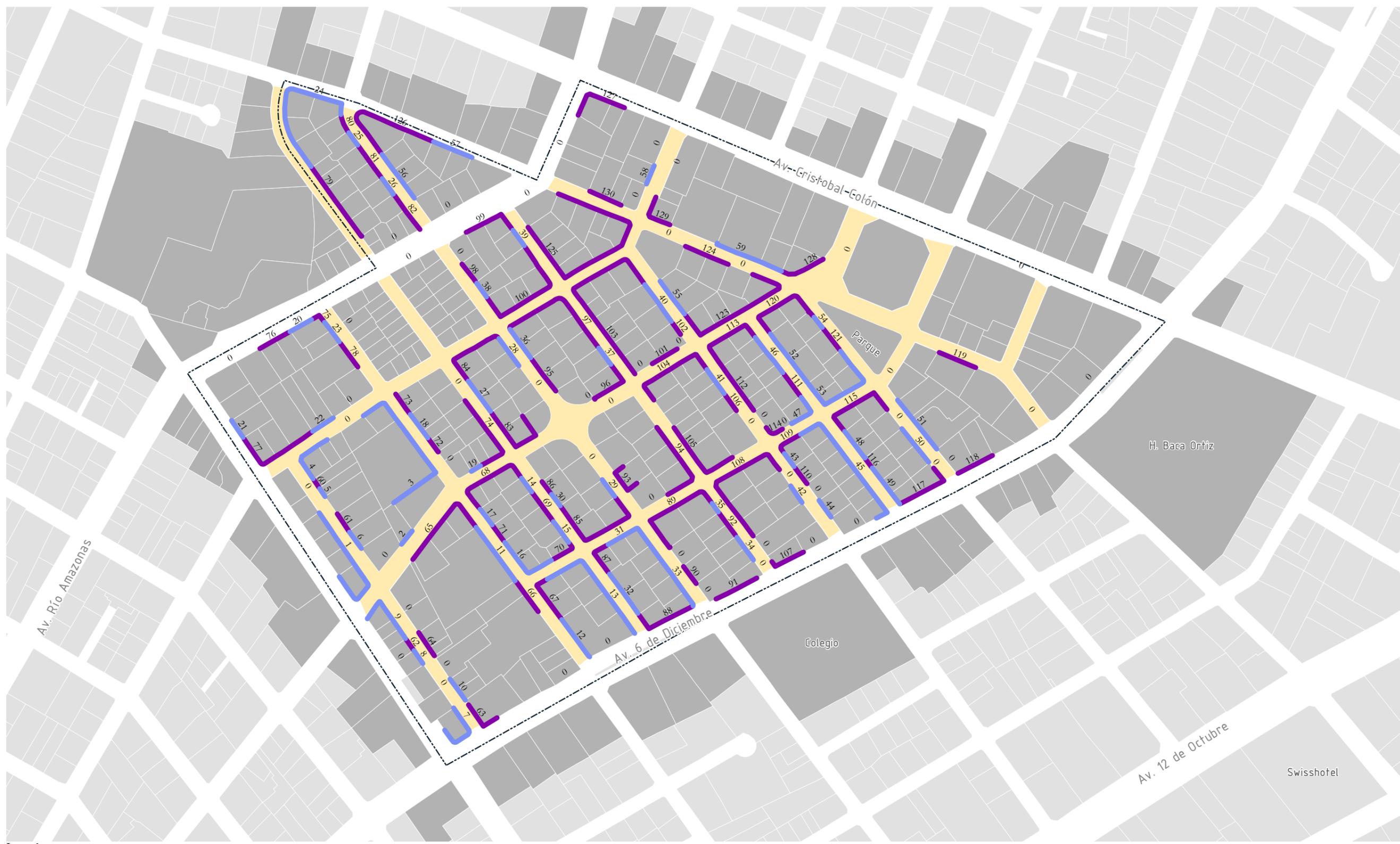
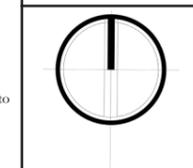
**Espacio Público**

- Existente
- Nuevo
- Nudo

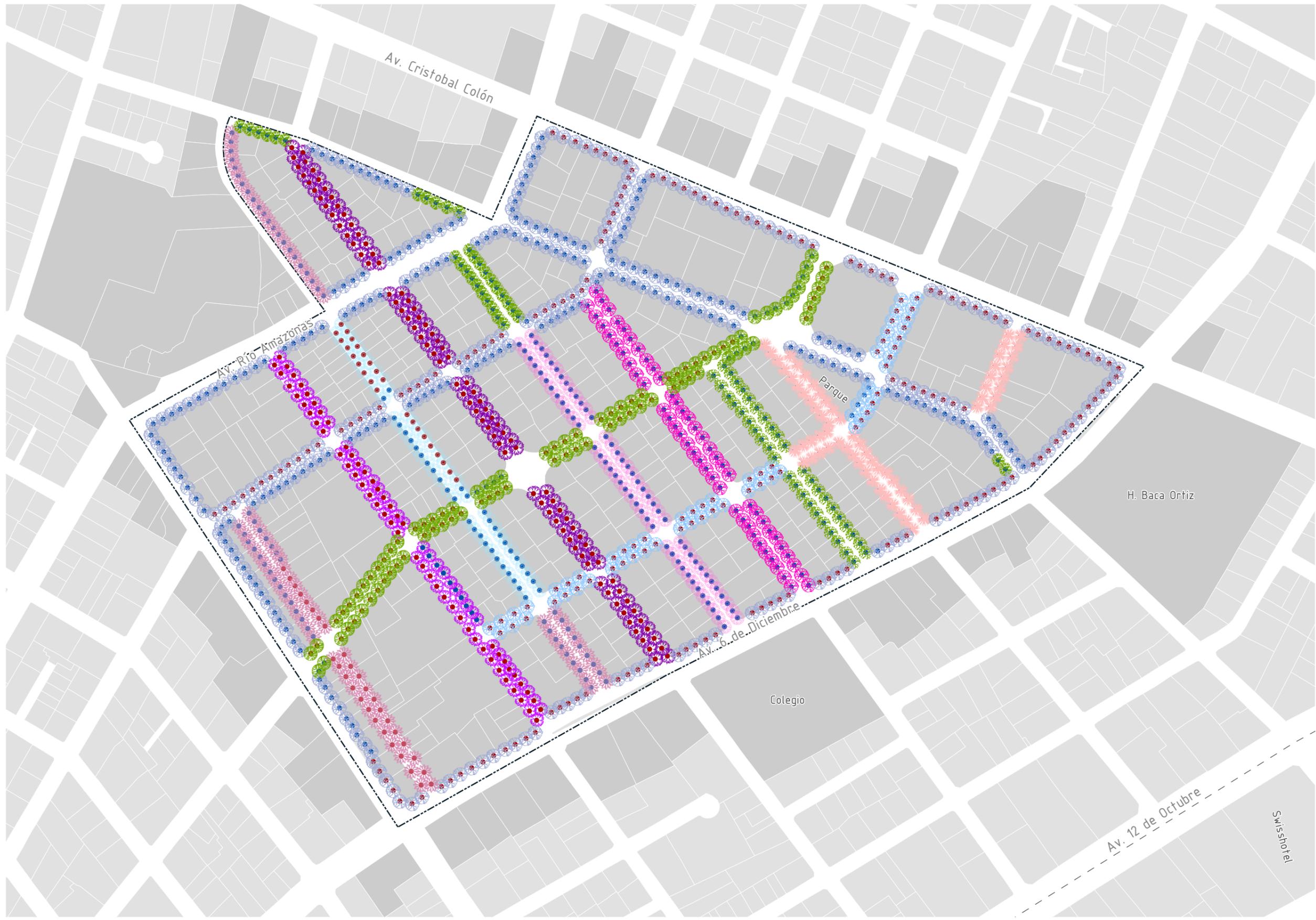
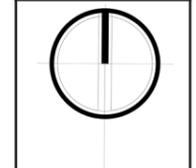
**Descripción**

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Patrimonio + Espacio Público + Intersección Avenidas</li> <li>2. Equipamiento + Residencia + Intersección Mixta</li> <li>3. Equipamiento + Comercio + Residencia + Intersección Mixta</li> <li>4. Mixto + Comercio + Espacio Público + Intersección Avenidas</li> <li>5. Equipamiento + Comercio + Espacio Público + Intersección Interna</li> <li>6. Equipamiento + Comercio + Intersección Mixta</li> <li>7. Mixto + Comercio + Espacio Público + Intersección Interna</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>8. Comercio + Intersección Interna</li> <li>9. Mixto + Comercio + Intersección Avenidas</li> <li>10. Comercio + Residencia + Intersección de Borde</li> <li>11. Mixto + Comercio + Intersección Mixta</li> <li>12. Patrimonio + Equipamiento + Comercio + Intersección Interna</li> <li>13. Patrimonio + Equipamiento + Espacio Público + Mixto + Comercio + Intersección Interna</li> <li>14. Equipamiento + Mixto + Comercio + Intersección Mixta</li> <li>15. Mixto + Comercio + Residencia + Intersección Mixta</li> <li>16. Mixto + Comercio + Residencia + Intersección Mixta</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>17. Equipamiento + Mixto + Comercio + Espacio Público + Intersección Mixta</li> <li>18. Equipamiento + Mixto + Comercio + Intersección Avenidas</li> <li>19. Parque Frutal</li> <li>20. Parque de Tortura</li> <li>21. Plaza Quinde Biergarten</li> <li>23. Parque "Gabriela Mistral"</li> <li>24. Parque Remodelado Ministerio de Patrimonio</li> </ul> |
|---|---|---|

Áreas Peatonales (Propuesta)



<b>Leyenda</b>									
Áreas Peatonales (Propuesta)									
<b>Propuesta</b>									
Cerramiento									
Fachada									
<b>Identificación de Fachadas</b>									
0. Fachadas sin Intervención	109. Fachada	120. Fachada	16. Cerramiento	28. Cerramiento	4. Cerramiento	51. Cerramiento	63. Fachada	75. Fachada	87. Fachada
1. Cerramiento	110. Fachada	121. Fachada	17. Cerramiento	29. Cerramiento	40. Cerramiento	52. Cerramiento	64. Fachada	76. Fachada	88. Fachada
10. Cerramiento	111. Fachada	122. Fachada	18. Cerramiento	30. Cerramiento	41. Cerramiento	53. Cerramiento	65. Fachada	77. Fachada	89. Fachada
100. Fachada	112. Fachada	123. Fachada	19. Cerramiento	31. Cerramiento	42. Cerramiento	54. Cerramiento	66. Fachada	78. Fachada	90. Fachada
101. Fachada	113. Fachada	124. Fachada	20. Cerramiento	32. Cerramiento	43. Cerramiento	55. Cerramiento	67. Fachada	79. Fachada	91. Fachada
102. Fachada	114. Fachada	125. Fachada	21. Cerramiento	33. Cerramiento	44. Cerramiento	56. Cerramiento	68. Fachada	80. Fachada	92. Fachada
103. Fachada	115. Fachada	126. Fachada	22. Cerramiento	34. Cerramiento	45. Cerramiento	57. Cerramiento	69. Fachada	81. Fachada	93. Fachada
104. Fachada	116. Fachada	127. Fachada	23. Cerramiento	35. Cerramiento	46. Cerramiento	58. Cerramiento	70. Fachada	82. Fachada	94. Fachada
105. Fachada	117. Fachada	128. Fachada	24. Cerramiento	36. Cerramiento	47. Cerramiento	59. Cerramiento	71. Fachada	83. Fachada	95. Fachada
106. Fachada	118. Fachada	129. Fachada	25. Cerramiento	37. Cerramiento	48. Cerramiento	6. Cerramiento	72. Fachada	84. Fachada	96. Fachada
107. Fachada	119. Fachada	130. Fachada	26. Cerramiento	38. Cerramiento	49. Cerramiento	60. Fachada	73. Fachada	85. Fachada	97. Fachada
108. Fachada	12. Cerramiento	13. Cerramiento	27. Cerramiento	39. Cerramiento	50. Cerramiento	61. Fachada	74. Fachada	86. Fachada	98. Fachada
		14. Cerramiento				62. Fachada			99. Fachada



**Leyenda**

- |                 |              |                |              |              |                  |
|-----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|------------------|
| Arrayan         | Arupo Rosado | Ficus          | Olivo Blanco | Platán       | <b>Situación</b> |
| Acasea Purpurea | Arupo Blanco | Cepillo Blanco | Jacaranda    | Olivo Rosado | Existente        |
| Alamo Blanco    |              |                |              | Sauco        | Nueva            |

#### **4.6.2 Planteamiento de un modelo de Gestión Administrativa**

El modelo de admiración dentro del área de intervención, se busca que sea de la manera menos burocrática, manteniendo a las autoridades y sus proyectos personales al margen y que la misma comunidad sea quienes se comprometan en cuidar cada uno de los elementos que se están implementando.

Esto no quiere decir que el municipio no deba jugar un papel en el área, sin embargo, su trabajo termina al momento de entregar el proyecto completo, y la comunidad debe estar involucrada en cada uno de los nuevos cambios a partir de la entrega. Esto quiere decir, que no solo debe haber un grupo de comerciantes que dicten como el sitio va a ser, ni que los visitantes vayan destrozando los nuevos elementos.

Los residentes, son los embajadores del área, son los primeros que deben sentirse bien y dueños del espacio público para que incluso los visitantes deban cambiar su comportamiento y en caso de que no les agrade, se vayan a otro sitio.

Debe existir una colaboración entre los residentes de cada calle para cuidar cada elemento que se está presentando en beneficio de todos, e incluso ir rotando cada mes o semana un representante, que recorra el sitio y vaya anotando los cambios negativos y empezarlos a atacar desde su comienzo y no esperar a que sea demasiado tarde para dicho cambio.

Todo esto tiene el fin, de devolver el espíritu de barrio que

se está perdiendo el sitio, mostrar un frente unido a las autoridades, y ser un modelo de autogestión ciudadana, que niega al municipio ni autoridades de control, pero que tampoco van a permitir la imposición de una campaña electoral y se pierda todo el trabajo que se va realizando.

#### **4.6.3 Características del Diseño Urbano**

Para poder diseñar el espacio urbano, se debe tomar en cuenta los diferentes elementos existentes o aquellos que son nuevos con el objetivo de hacer el espacio exterior más atractivo. Por ello no solo se ve lo existente, sino también sus actores y visitantes para hacer un espacio lo más inclusivo, tanto para residentes, como comerciantes como población flotante.

##### **4.6.3.1 Diseño de áreas de movilización**

La movilización, en muchos casos, se considera exclusivamente al vehículo o transporte público en el mejor de los casos, sin embargo, actualmente se debe considerar un orden específico para darle más importancia a los peatones y por último a los vehículos particulares. Por ello se dio la idea de generar una plataforma única, siendo identificada cada área con diferentes materiales y coles para determinar cómo sus movimientos, como materiales sean identificables para cada usuario.

En el área peatonal, los actores no son solo las personas sino también aquellos con impedimentos físicos o problemas mentales, sin mencionar la existencia de vegetación que permanecerá, como la implementación de áreas para la movilidad alternativa.

Se determinó un área de vegetación –sea preservada o nueva–, y con ello, se dan una zonificación dentro del área de la acera. En orden, se puso primero los elementos que ayuden a una persona con impedimento visual –con asistencia o sin asistencia– puedan navegar en el espacio. Por consecuencia, se usan diferentes texturas, colores, elementos de guías y materiales que eviten cualquier tipo de daño.

Seguidamente, están aquellas personas con movilidad reducida, dando un área mínima pero cómoda para que el desplazamiento sea sin mayores obstáculos y por último aquellas personas con todas sus capacidades sepan identificar cada área fácilmente, y que se sientan dueños del espacio, y no sea un repelente de los usuarios.

Resuelto la funcionalidad y zonificación de los peatones, vienen e espacio para una movilidad alternativa –bicicletas, monopatinés, patinetas y/o patines–, donde se necesita un espacio mínimo, considerar que deben ser bidireccional, y con materiales resistentes para la fricción o incluso reconocible para las personas no videntes sepan que están en un espacio no peatonal pero seguro. Con ello se formaron franjas en un solo lado por calle, dentro del área de acera, de concreto y cubiertos por una capa de pintura que reduzca la absorción de calor, pero permita ser más permeable en caso de lluvia y no produzca algún tipo de accidente.

Por último, pero no menos importante, está el área de movilización motorizada. Para darle una importancia al peatón, se redujeron el área para el vehículo –eliminando o

un carril o las áreas de estacionamiento en las áreas públicas. Se deja un carril de 3.50m de ancho por toda el área, con esta medida está comprobada que puede pasar un bus de transporte urbano, junto a los vehículos de emergencia –ambulancias, autos de emergencia, motobombas–, además de permitir que entren vehículos particulares, taxis o vehículos de cargas, con el objetivo de evitar que los vehículos se estacionen u orillen y bloqueen el tráfico. Adicionalmente, se cambia la capa asfáltica, por materiales que no absorban el calor o radiaciones en exceso, pero con resistencia para todos los vehículos que pasen por el área de manera diaria.

Con estas zonificaciones y materiales permite una navegación segura, clara y atractiva para peatones, y hacer que el transporte motorizado, solo se movilice y no entorpezca o sea el protagonista en el área. Todo esto con la finalidad de invertir roles, hacer al peatón más importante y al vehículo solo un intruso temporal.

#### **4.6.3.2 Diseño de fachadas**

El problema existente que afecta el área pública son la presencia de construcciones a línea de fábrica –esto no quiere decir que no sean útiles o necesarias–, sin embargo, su estado actual, son repelentes o de poca seguridad, por tal motivo es necesario cambiar dichos elementos.

Las fachadas existentes, son el resultado del plan del municipio de hacer “una vitrina para exhibir las casas patrimoniales”, pero esto pocas veces se ha logrado, e incluso, las logradas han sido modificadas para ser todo lo contrario a la idea original. Lamentablemente, no son

construcciones adecuadas y han generado una tugurización en los retiros, dando una mala imagen urbana como un frente repelente para los usuarios o peatones.

Con los antecedentes, se buscó un modelo que se pueda adaptar a las casas que sean usadas como negocios y han usado su retiro frontal para el uso comercial, con el fin de ser lo más transparente, clara, y resistente a comparación con las edificaciones actuales.

Adicionalmente, se busca recuperar y conservar los retiros frontales que todavía existen, por ello, se buscó un modelo de cerramiento, simple y clásico del área, para tener una lectura más ligera y permeable visualmente, cambiando así la percepción visual del sitio.

El cambio de fachadas, no es solo por cuestiones estéticas, también es para reducir la contaminación visual de propagandas, ser más permeable con la visibilidad entre lo privado hacia lo público y viceversa, y generar una sensación y percepción de seguridad mayor sin la necesidad de mayor presencia de policías o autoridades de control.

#### **4.6.3.3 Diseño e incorporación de mobiliario urbano**

El espacio público en el área, es carente o deficiente en el aspecto de mobiliario urbano –comprendido de iluminación pública, mobiliario de estancia, basureros–, puesto que los usuarios, al no ser observados desde los locales o residencias, son destruidos o tiene un mal uso o simplemente pasan del mantenimiento de los mismo las autoridades metropolitanas.

Por ello, se plantea no solo el cambio de luminarias, por unas nuevas que reduzcan su consumo, pero su espectro de luz sea mayor con menor contaminación o afectación a la fauna urbana.

El mobiliario urbano de estancia, en el 90% del mismo que fue cambiado está totalmente destruido o removido del área, haciendo imposible quedarse en el espacio público. es así, que se plantea un mobiliario urbano poco convencional, que se pueda mover, y que pueda ser usado como jardín o huerto urbano, y punto de estancia. De esta manera no solo se da un espacio para la población flotante, sino también un elemento dónde las personas residentes usen de vinculación e identificación.

Adicionalmente esta la presencia de contenedores de basura en el espacio público, y estos elementos se han convertido no en los puntos limpios o incentivos de consumo consientes, más bien, son focos de contaminación y usados de manera incorrecta. Lamentablemente, en el área tampoco hay basureros pequeños, sin embargo, esto se va a mantener y se eliminaran los contenedores de basura, ya que la presencia de los mismos, solo hace que las personas generen una mayor cantidad de basura de manera diaria y nadie se comprometa en hacer un plan de reciclaje o clasificación de basura consiente.

El eliminar estos elementos, busca reducir la presencia de basura en el espacio público todo el día, y que se pueda identificar fácilmente aquellos individuos o actividades que generan mayor contaminación y tomar medidas para reducir o eliminar a dichos focos.

#### 4.6.3.4 Incorporación de vegetación en el área

Finalmente, está la presencia de vegetación urbana –tanto nueva como recuperada–, que busca reducir tanto el impacto de isla de calor como hacer más permeable el área en épocas de lluvia.

El arbolado dentro de la calle Juan Rodríguez esta registrado como patrimonio por parte del municipio como Secretaria del Medio Ambiente, sin embargo, el resto del área, cuenta con vegetación, pero poco es su cuidado y/o está infectada por hongos o plagas.

Es así que se decidió dar una característica similar a la calle Rodríguez, colocado una especie única, de poco mantenimiento, atractivo y resistente, para cambiar a dicha vegetación que esta faltante, dañada o infectada –que es necesario sanearla para reducir focos de infección ambiental.

De tal manera que se pueda conservar la fauna urbana existente, hacer un espacio más atractivo y placentero para un peatón e incentivar a los residentes como visitantes de cuidar dichos espacios verdes, que carecen dentro del área urbana.

#### 4.6.3.5 Soterramiento de servicios

A pesar que el área fue intervenida en el plan piloto de soterramiento de cables en Quito, el reto del área de La Mariscal no ha sido tocado, es por ello, que se busca mejorar el sistema, centralizar los servicios y separar dichos componentes de manera independiente, como un sistema

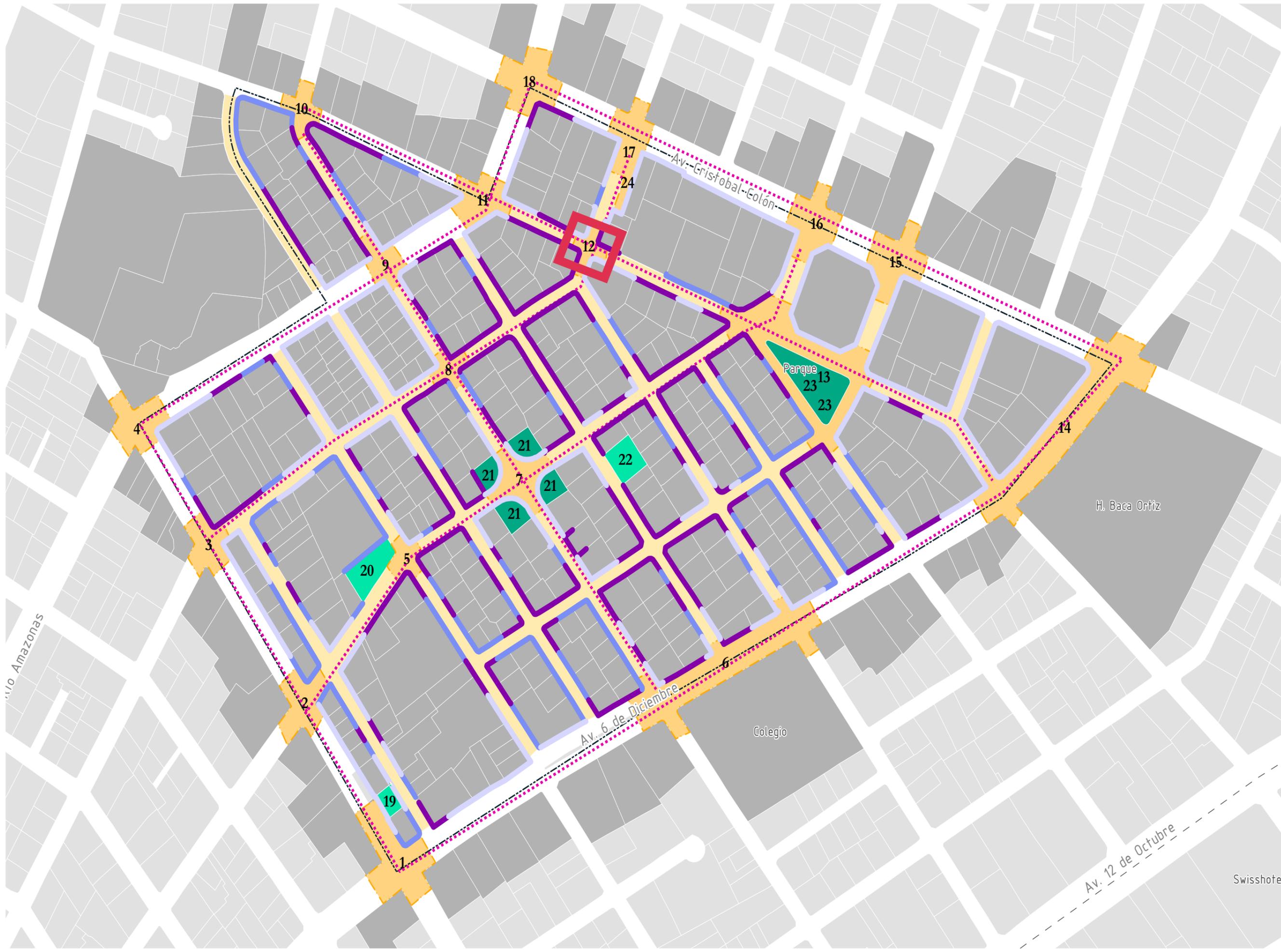
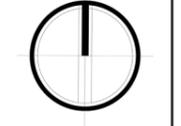
de mantenimiento de las áreas verdes.

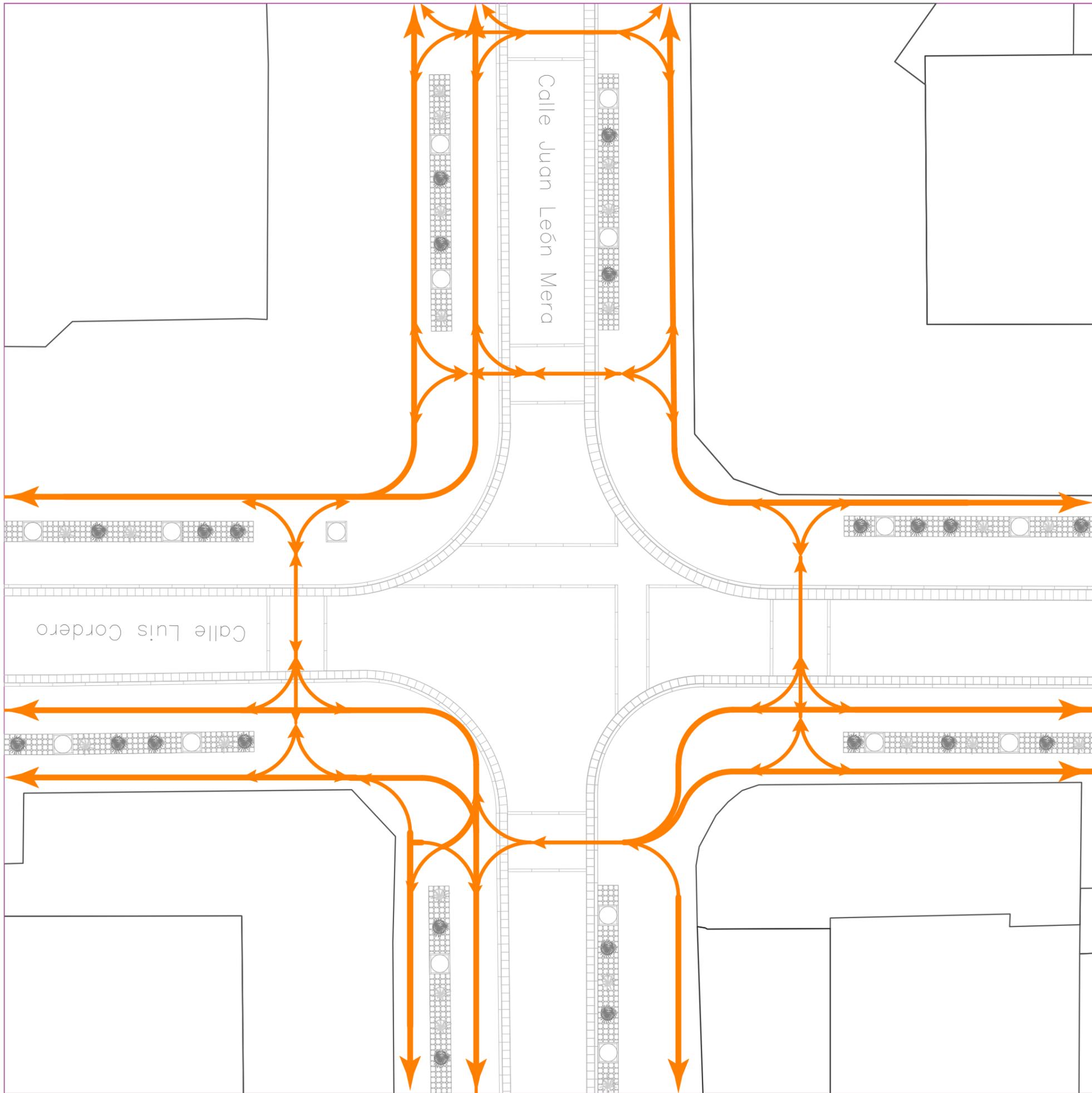
El sistema propuesto, busca implementar un sistema de voz y datos, gas centralizado (GLP), red de mobiliario urbano, mantenimiento de áreas verdes, red de media y baja tensión. Iluminación pública y red de agua potable. De dicha manera, su mantenimiento se hace en puntos específicos y solo con la presencia de la empresa correspondiente y no hay desperdicio de recursos.

Todos estos cambios en el diseño urbano como en su planificación urbana, busca convertir esta área como un laboratorio urbano híbrido, donde no solo participa las leyes o política, también forman parte sus residentes y usuarios con el fin último de tener una mini-ciudad híbrida dentro del área de La Mariscal y que este sistema se pueda replicar en cada uno de los sub-sectores de la misma y mostrar que la ciudad puede ser cambiada siempre y cuando haya colaboración de profesionales como tomando en cuenta a sus residentes.

#### 4.6.4 Planimetría del Diseño Urbano

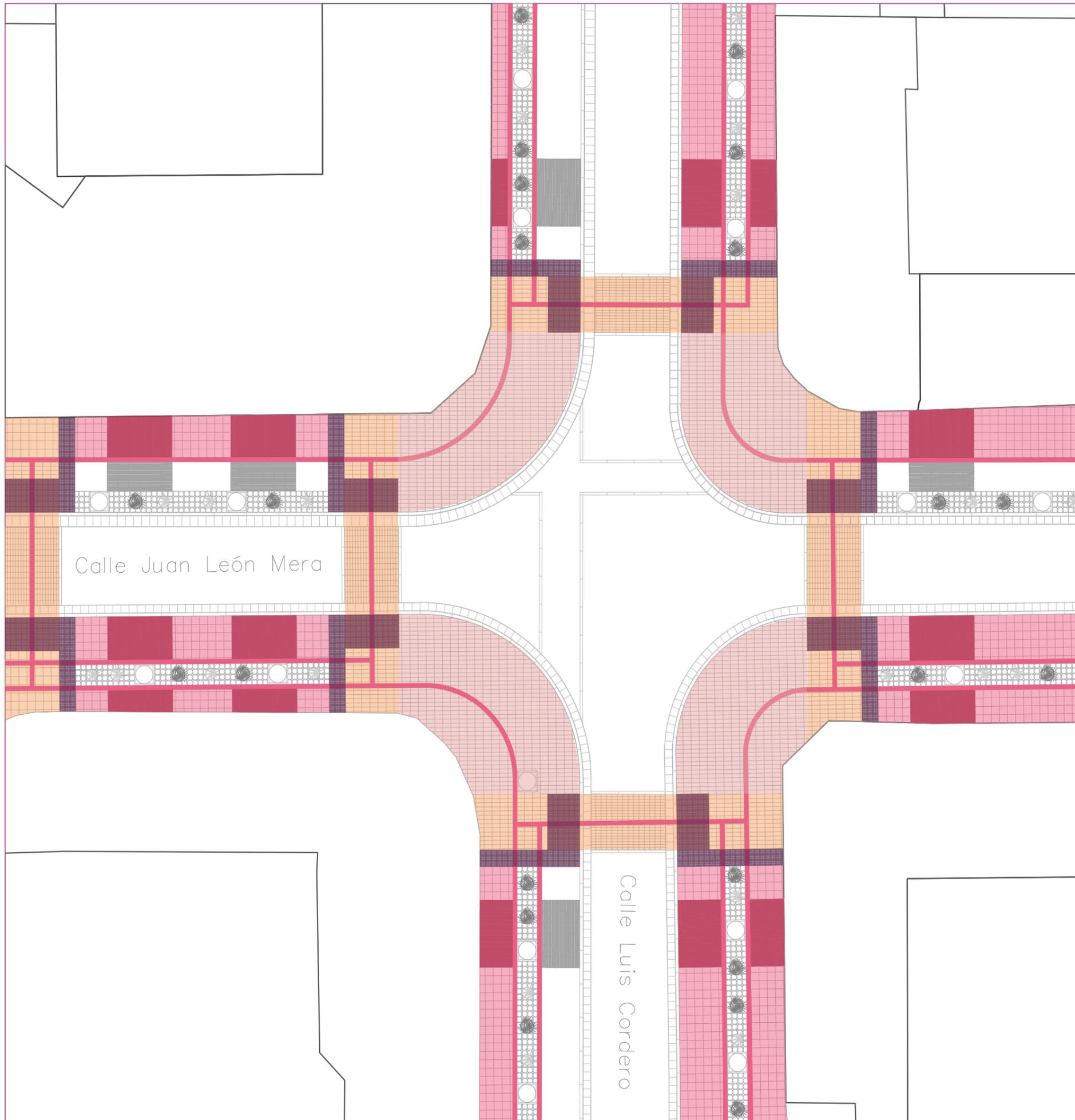
A continuación, se desglosa el proceso de diseño de ciertos elementos y puntos, como referencia, para poder conseguir un modelo adecuado y observar cómo se implantan en el espacio. Esto se debe a que realizar toda el área de intervención el tiempo no daría y es necesario observar como los elementos interactúan en los espacios más que solo llenar el sitio sin considerar toda la etapa de investigación.





El movimiento y desplazamiento de una persona puede ser impredecible. Por ello, se observó como una persona con todas sus capacidades se mueve en el área y así se dio una zonificación y también dónde y cómo los elementos de ayuda para discapacitados visuales deben ser ubicados; además de ubicar las zonas mixtas como puntos de cruces y esquinas.





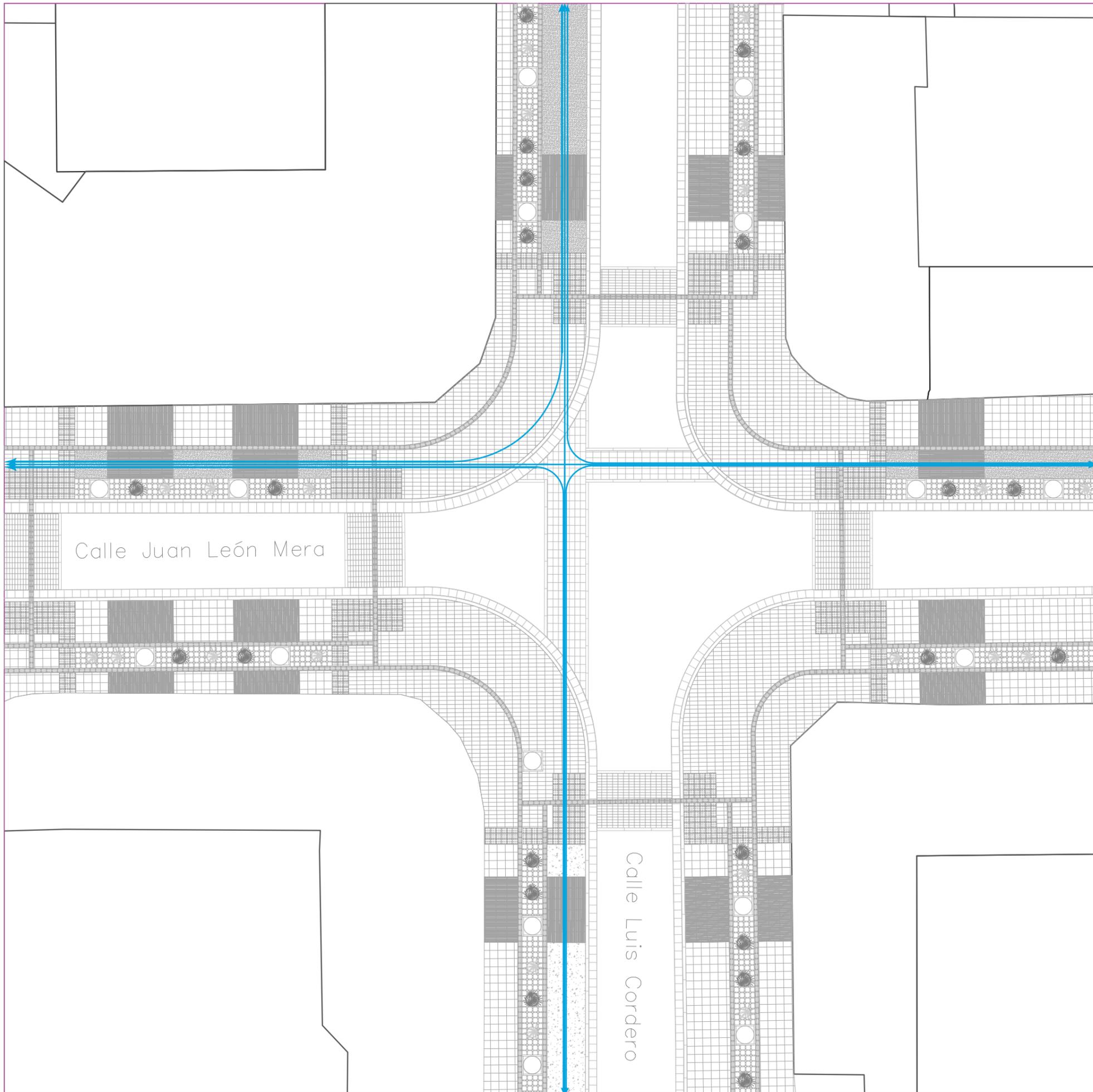
El movimiento y direcciones que toma una persona con todas sus capacidades, se usaron de guías para la ubicación de los bloques táctiles para las personas no videntes, dando un área más inclusiva.

De igual manera, se plantean áreas que son netamente para peatón como zonas compartidas con un carril de bicicleta, y en ambos casos, se incluye una franja verde de vegetación.

Los puntos de cruce peatonal seguros, no solo incluyen la franja de guía para las personas no videntes, también son retranqueadas al inicio de la curva, creando una zona más segura y con una distancia más corta a diferencia del sistema actual.

-  Guías no videntes
-  Área de cruce peatonal
-  Área Peatonal
-  Cambio de textura y advertencia
-  Recorrido de cruce peatonal

 UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS LATINOAMERICANA DE CIENCIAS Y ARTES	
TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	TIPO DE LAMINA PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CONTENIDO DISEÑO DE INTERSECCIÓN N.º 12 MEMORIA DE DISEÑO ÁREA DE PEATONES (ZONIFICACIÓN)	ESCALA 1:250
CODIGO LAMINA DISEÑO_ARQ 03	
	
UBICACIÓN 	

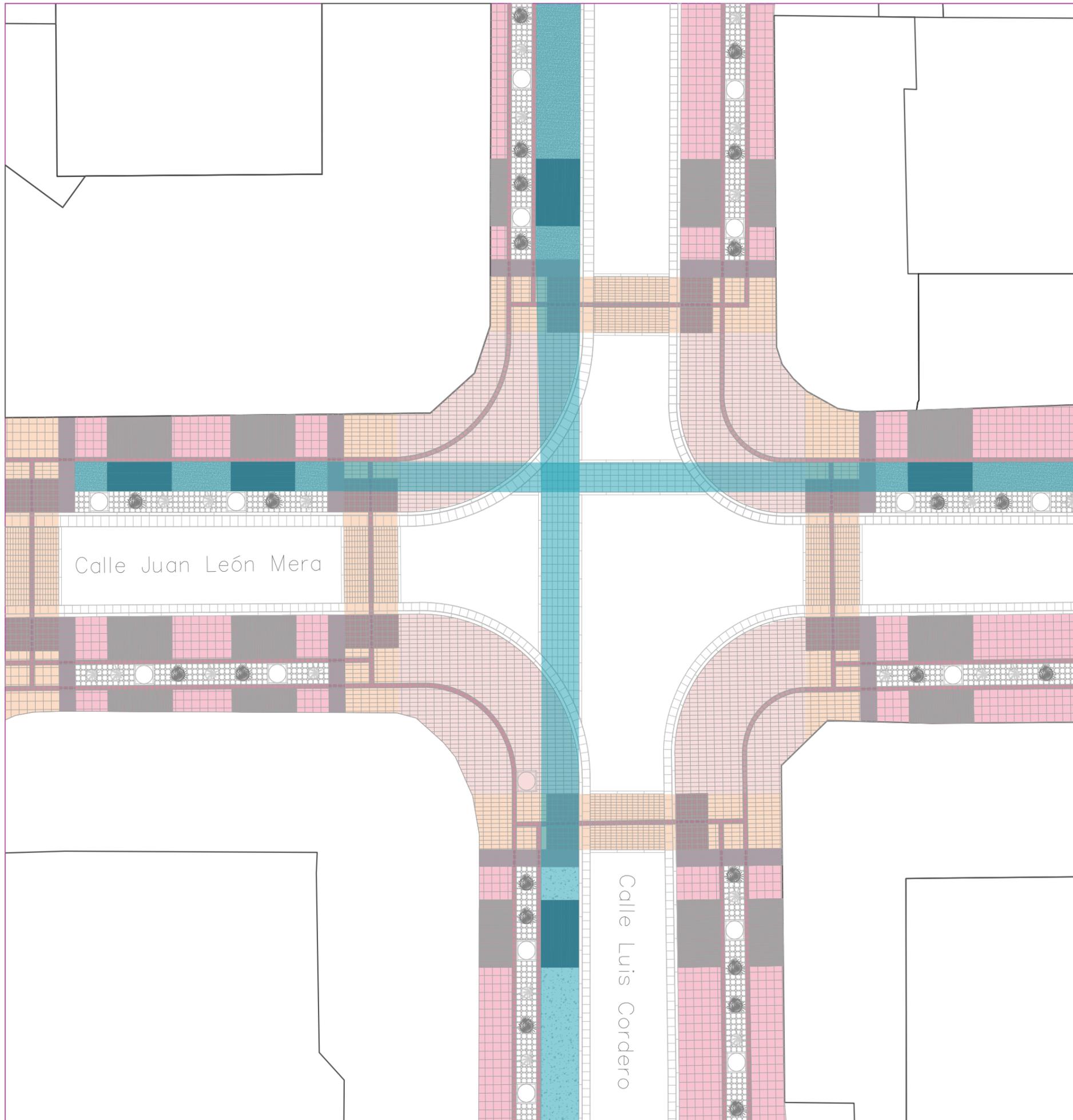


Actualmente, el uso de un sistema de transporte alternativo, es poco a causa de la falta de infraestructura y seguridad para el desplazamiento en este sistema.

Por tal motivo, se propone un sistema de áreas compartidas con el peatón y que circule por todas las calles, pero por un solo frente y que este sistema sea lo más continuo posible.

A diferencia de un peatón, su movimiento es más claro y franco y se busca que sea continuo sin muchas interrupciones salvo por los cruces.





Las bicicletas al tener un desplazamiento más franco, a diferencia de los peatones, permite tener cruces, zonificación y direcciones más simples y directas.

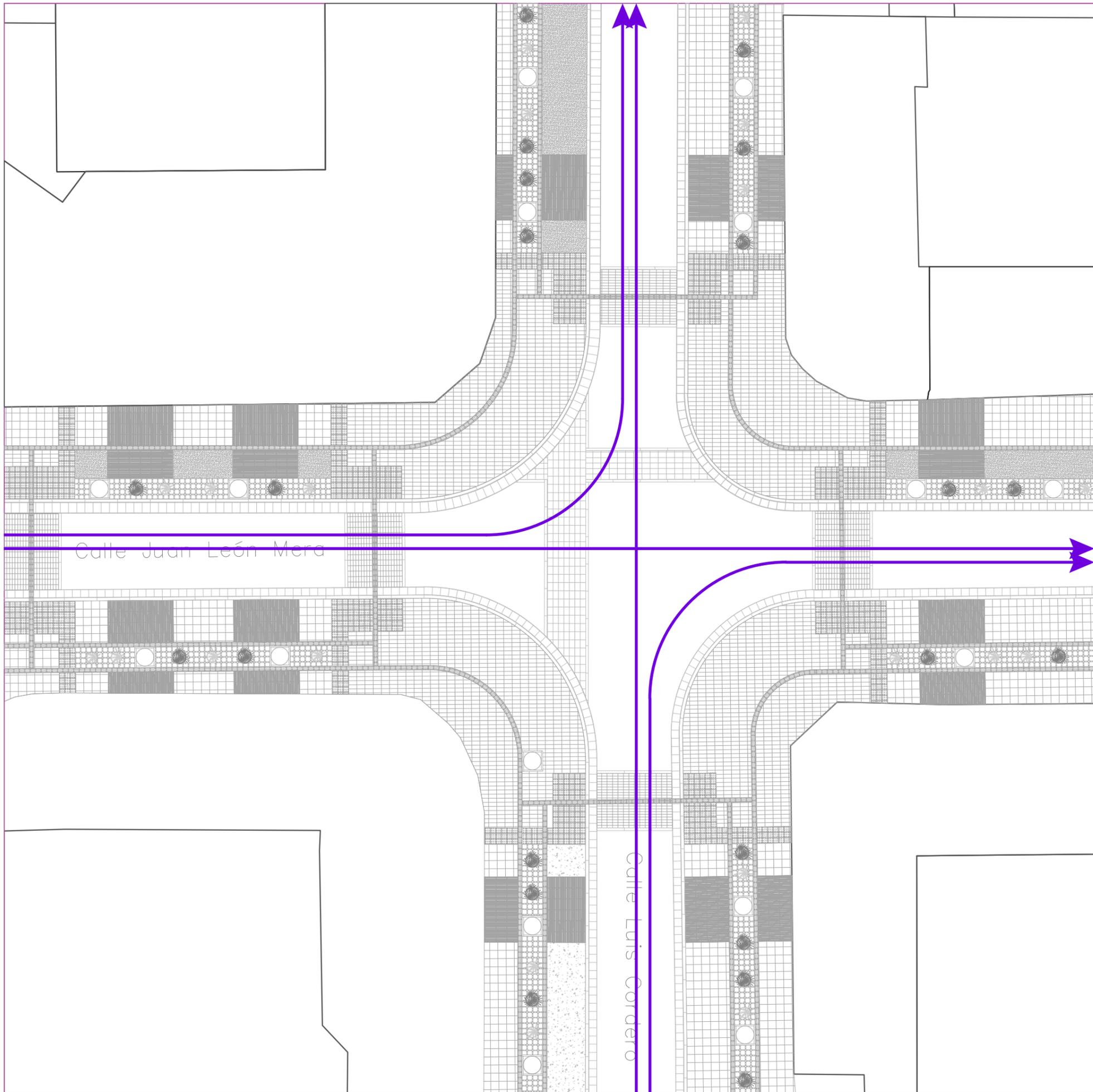
Con tal fin, tanto para ser identificables para peatones, ciclistas y conductores, se cambia de color y materiales, por una que resista al impacto de fricción y poca absorción de radiación.

Al traslapar junto con la capa de peatones, se nota las áreas que son compartidas y como tienen una continuidad, junto con texturas de advertencia al cambiar de zona o áreas de cruce peatonal.

Se separo el cruce de bicicletas del peatonal con el fin de tener una línea continua y que los peatones tengan más seguridad y prioridad. El cruce de las bicicletas se ubica en dónde antes estaba el cruce peatonal.

-  Área de bicicletas
-  Recorrido peatonal

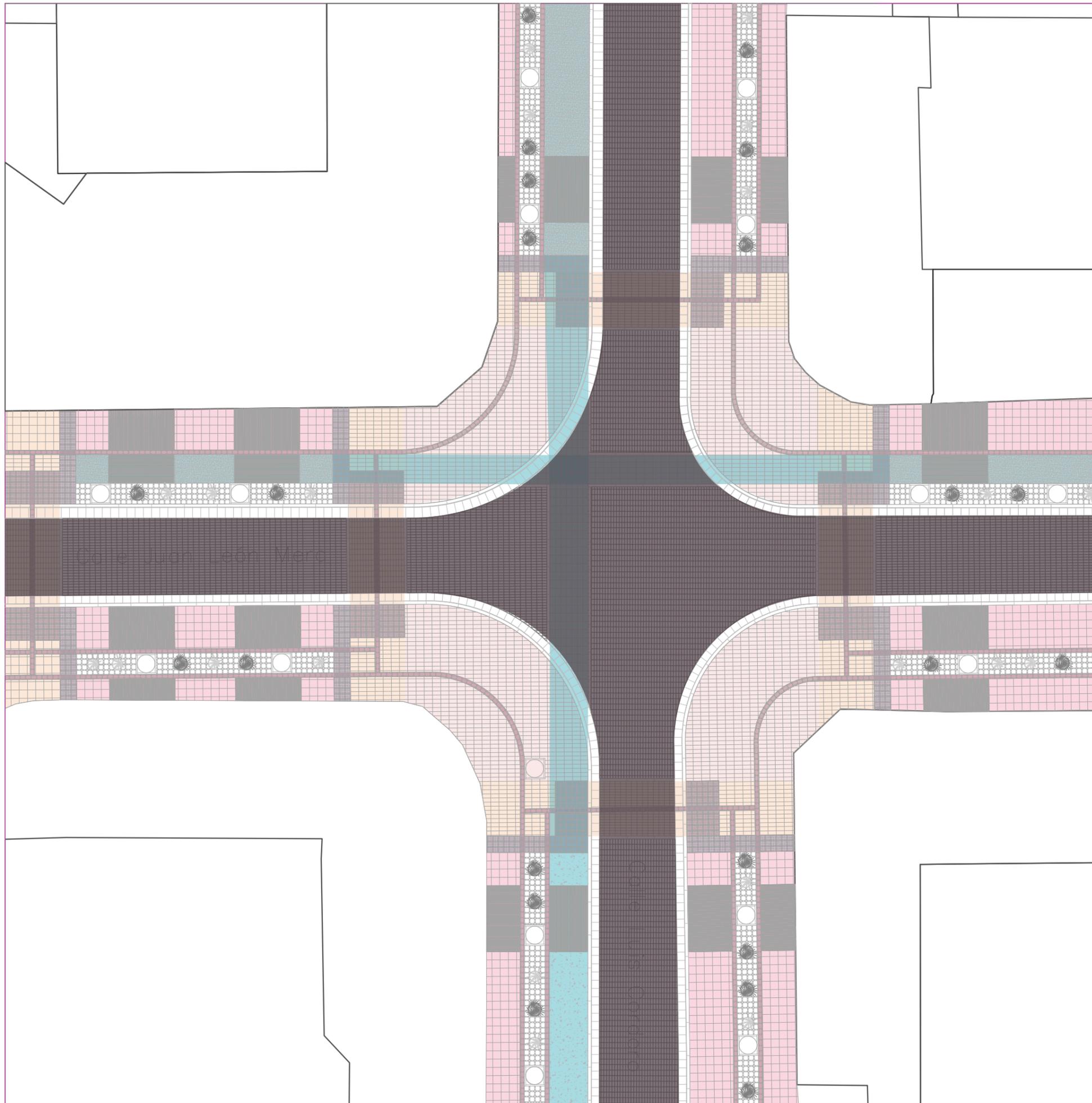
 UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS <small>UNIVERSITY OF THE AMERICAS</small>	
TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL.	TIPO DE LAMINA PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CONTENIDO DISEÑO DE INTERSECCIÓN No. 12 MEMORIA DE DISEÑO ÁREA DE BICICLETAS (ZONIFICACIÓN)	ESCALA 1:250
CODIGO LAMINA DISEÑO_ARQ 05	
	
UBICACIÓN 	



El transporte motorizado, empieza a reducir su área dentro del espacio público y con ello, su desplazamiento es más limitado, y tienen que cruzar de manera inmediata -con la eliminación de los parqueaderos públicos en vías o zonas de orillamiento, se evita el atasco de tráfico.

El desplazamiento de vehículos motorizados (automoviles, transporte público, vehículos de emergencia, motocicletas) conservan las mismas direcciones que el sistema actual.





Se busca invertir la prioridad del vehículo particular sobre los otros sistemas, y se deja un espacio mínimo, eficiente y reduciendo los espacios de estacionamiento u orillamiento, obligando a que haya una movilidad continua de estos vehículos.

Como extra, se cambia la capa asfáltica por nuevos materiales, que no absorban la radiación y calor y con ello reducir el impacto que tiene este espacio con la isla de calor que el espacio tiene actualmente.

Combinando con las demás capas, se nota que el área vehicular es lo mínimo, existen diferentes puntos de cruce -peatonal y bicicletas- y al estar al mismo nivel, el vehículo debe regirse a la mínima velocidad (25-30 Km/h) y estar atento de los usuarios.

Adicionalmente, al eliminar estos puntos de estacionamiento, se busca reducir la presencia de vehículos diámbulatorios (taxis libre)

Recorrido vehicular

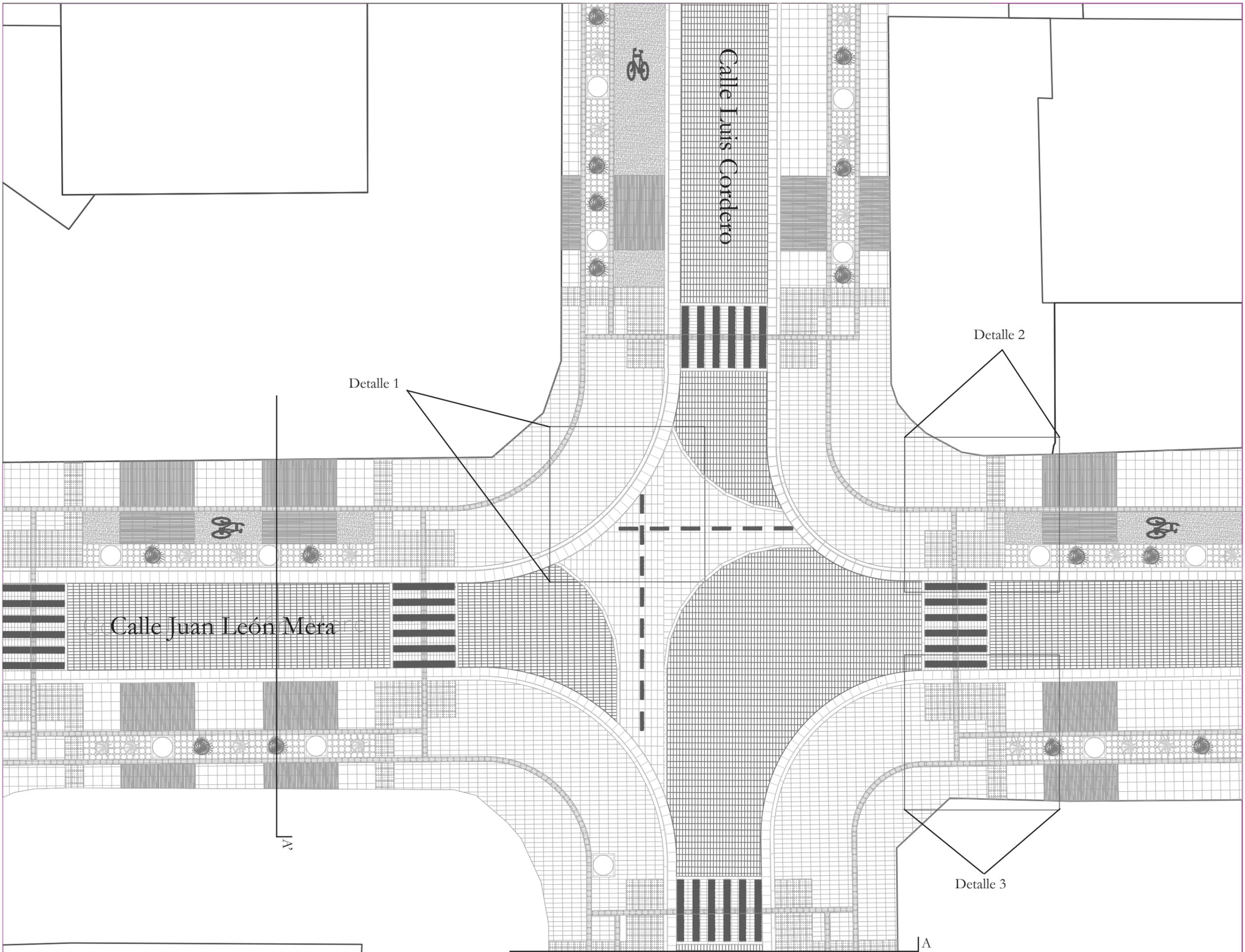


TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	DISEÑO DE INTERSECCIÓN N.º 12 MEMORIA DE DISEÑO ÁREA DE VEHÍCULOS (ZONIFICACIÓN)

TIPO DE LÁMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
ESCALA	1:250

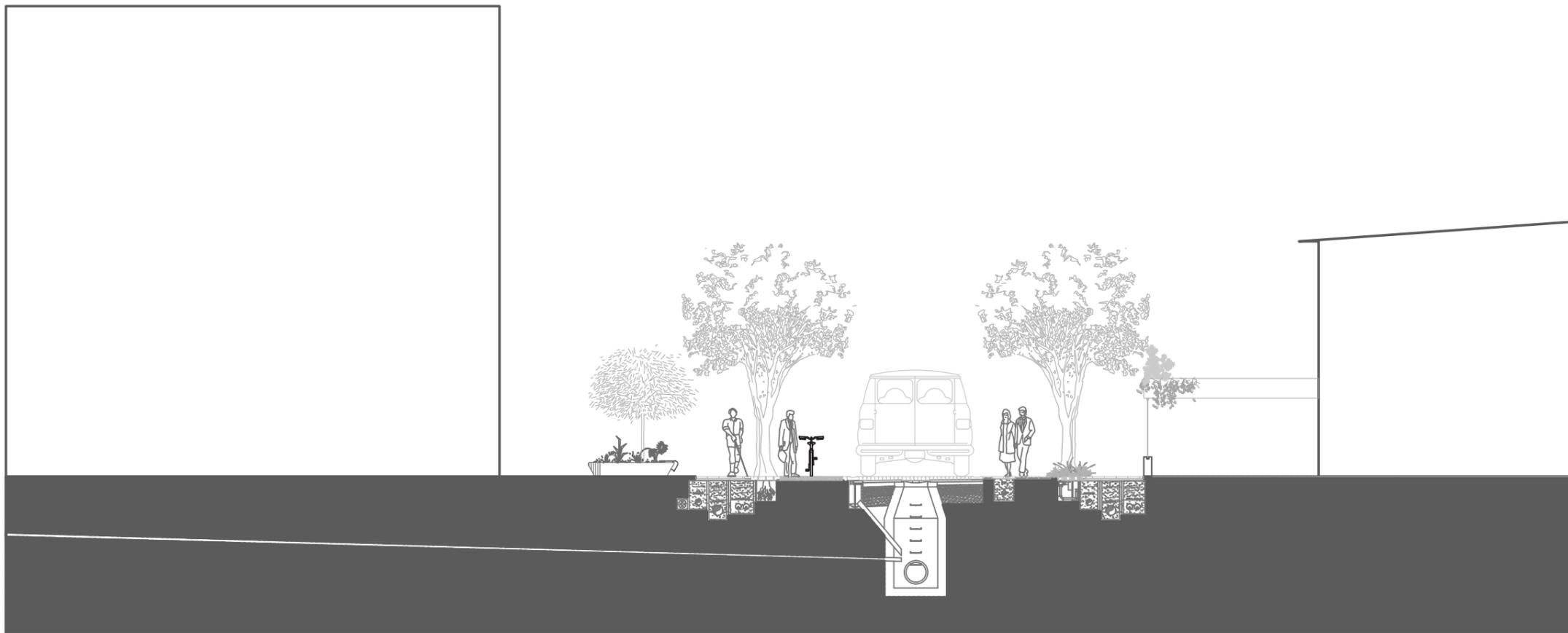
CODIGO LAMINA	DISEÑO_ARQ 07
---------------	------------------



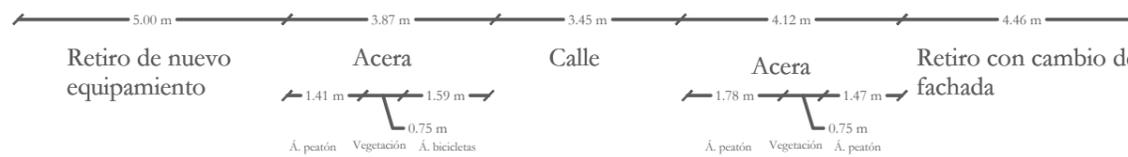




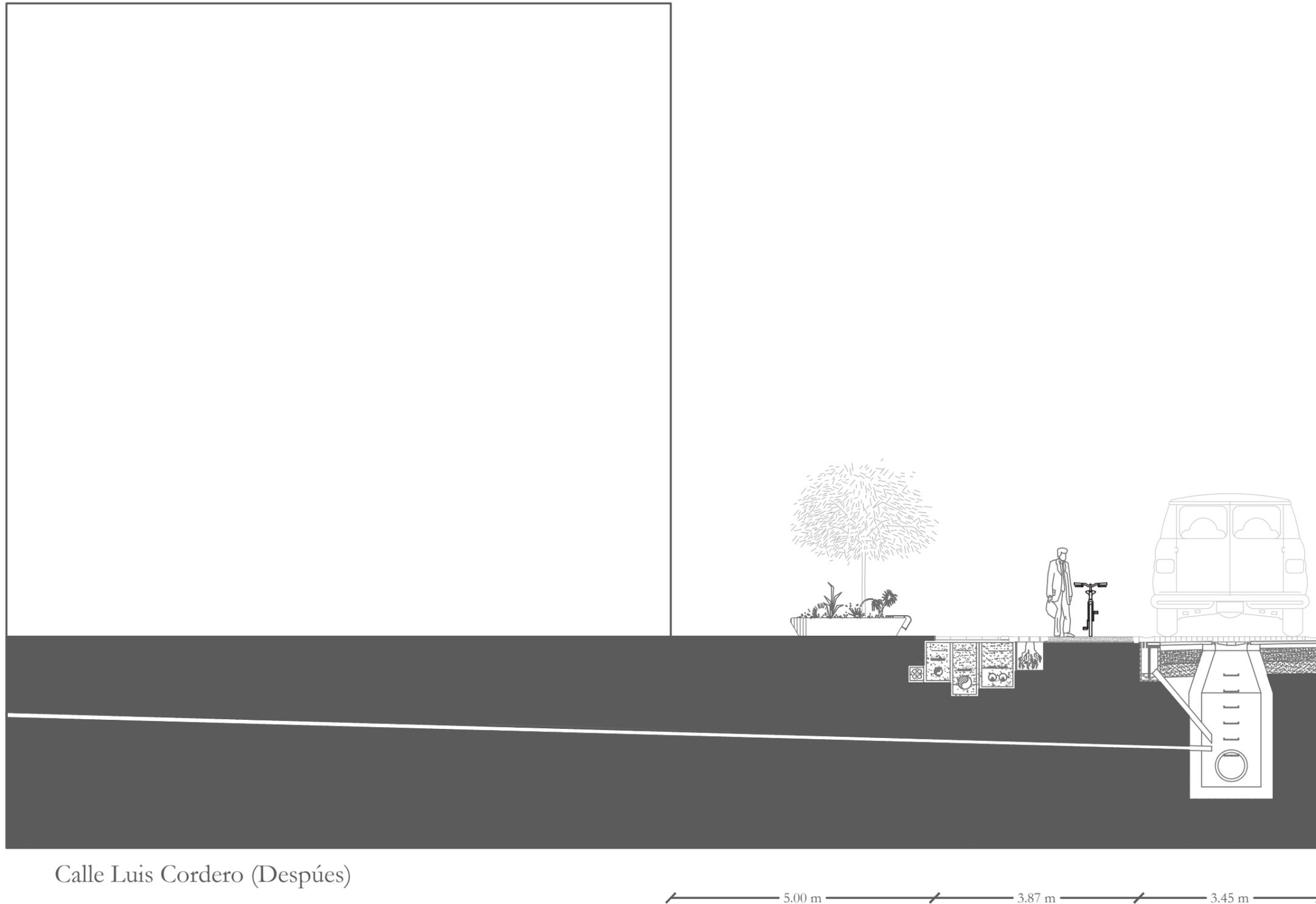
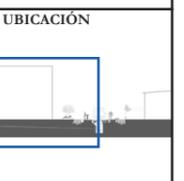
Intersección 12 - Corte A  
Calle Luis Cordero (Antes)



Intersección 12 - Corte A  
Calle Luis Cordero (Después)



- RED DE MOBILIARIO
- LLAVE PARA MANTENIMIENTO DE FRANJA VERDE
- RED DE MEDIA TENSIÓN
- RED DE BAJA TENSIÓN
- RED DE ILUMINACIÓN PÚBLICA
- RED DE TELEFONÍA
- RED DE GLP



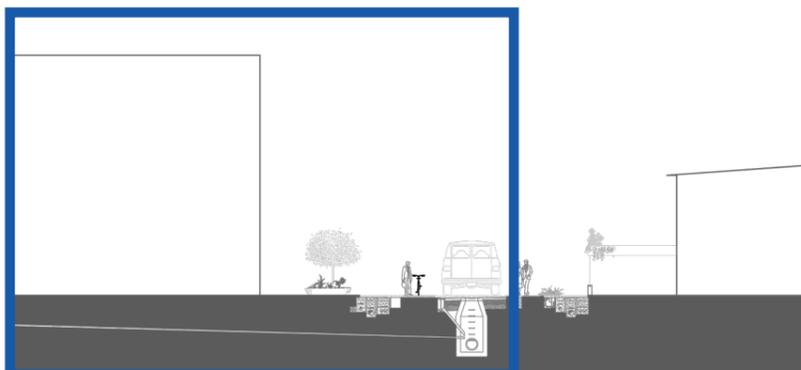
-  RED DE MEDIA TENSIÓN
-  RED DE BAJA TENSIÓN
-  RED DE ILUMINACIÓN PÚBLICA
-  RED DE TELEFONÍA
-  RED DE GLP

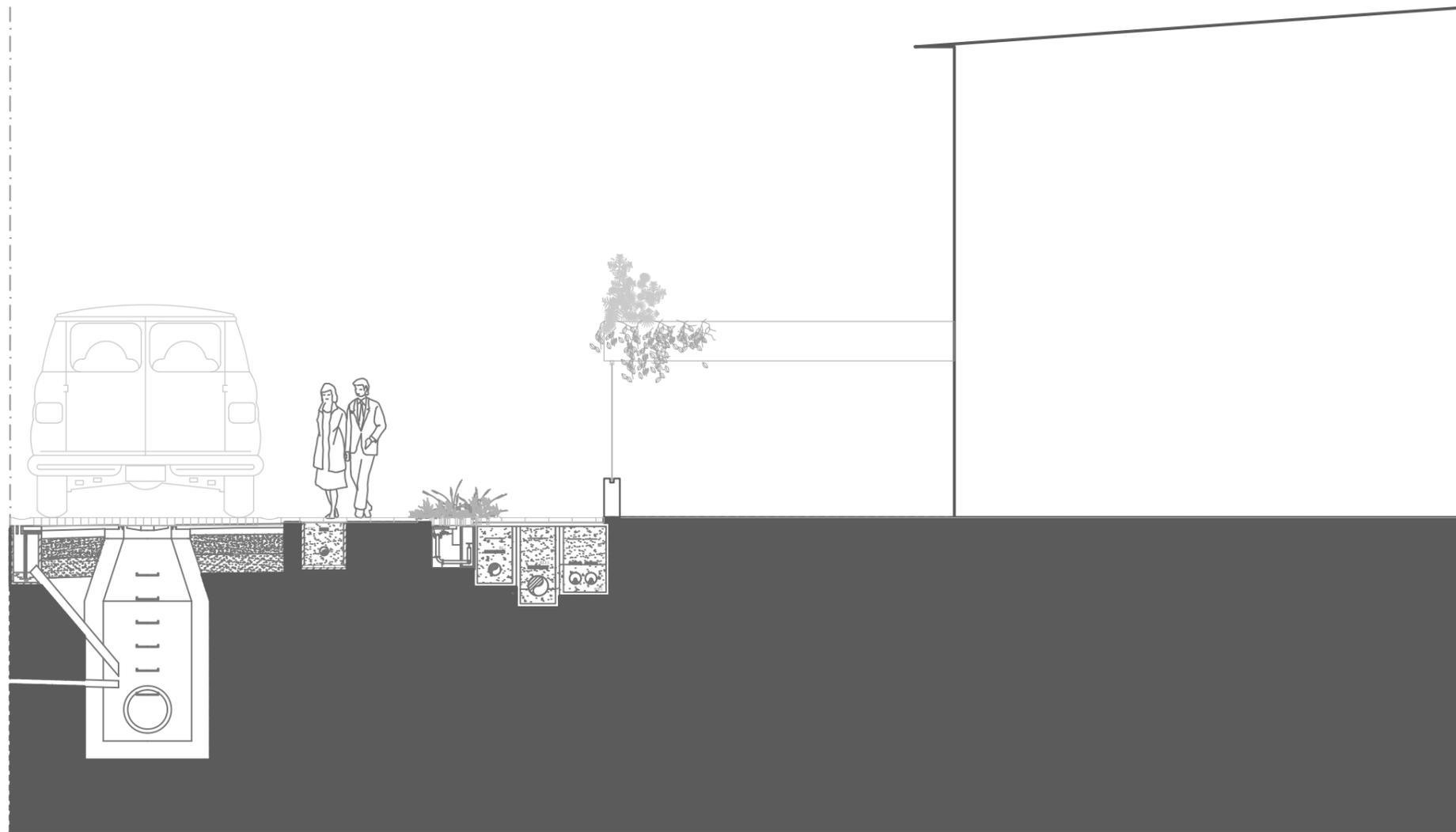
Calle Luis Cordero (Después)

Retiro de nuevo equipamiento

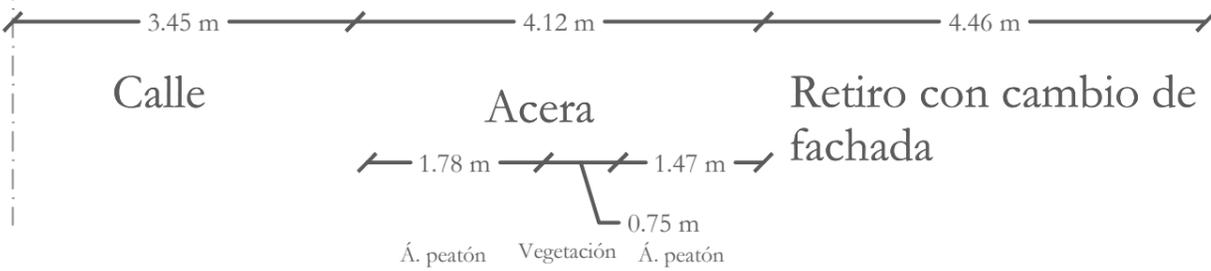
Acera

Calle

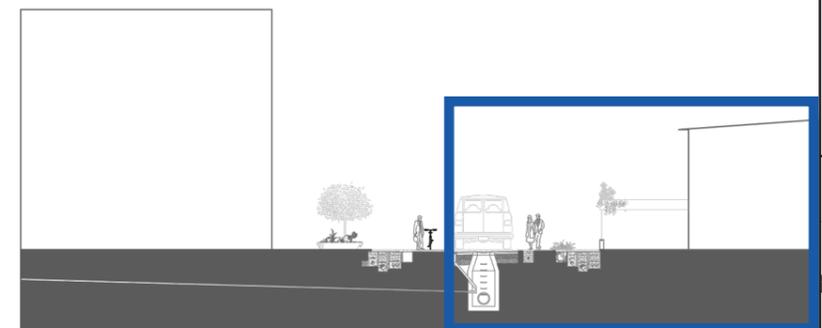


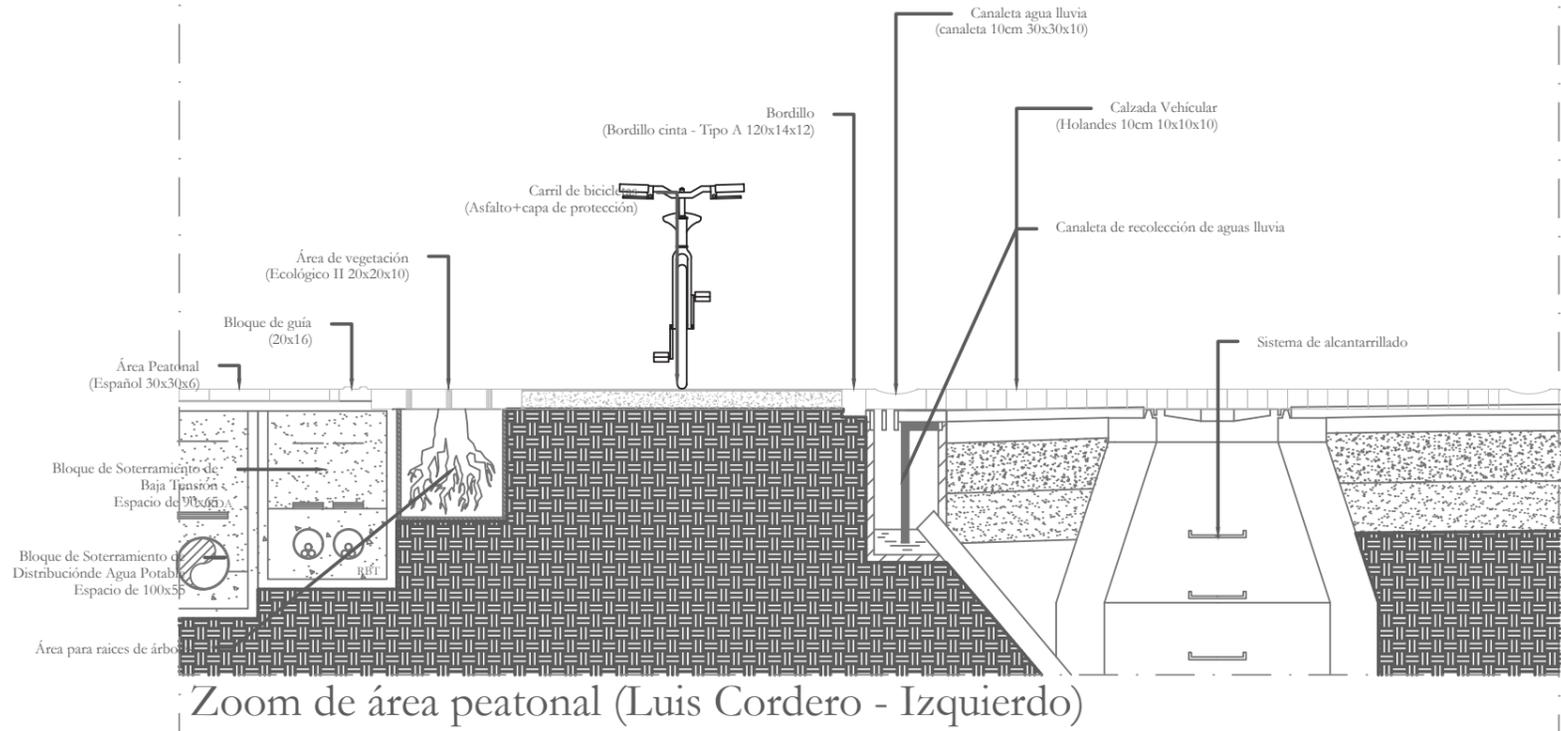
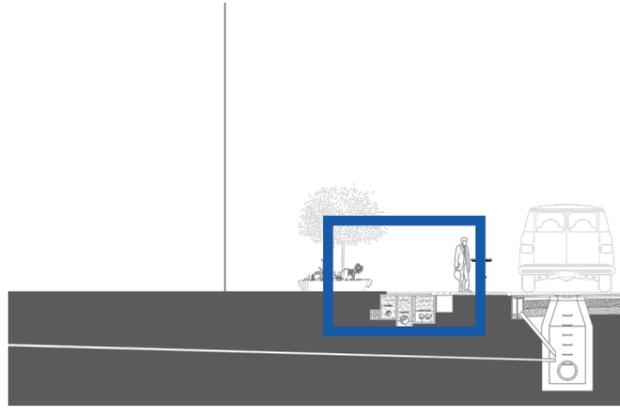


- RED DE MOBILIARIO
- LLAVE PARA MANTENIMIENTO DE FRANJA VERDE
- RED DE MEDIA TENSIÓN
- RED DE BAJA TENSIÓN
- RED DE ILUMINACIÓN PÚBLICA
- RED DE TELEFONÍA
- RED DE GLP
- RED DE AGUA POTABLE

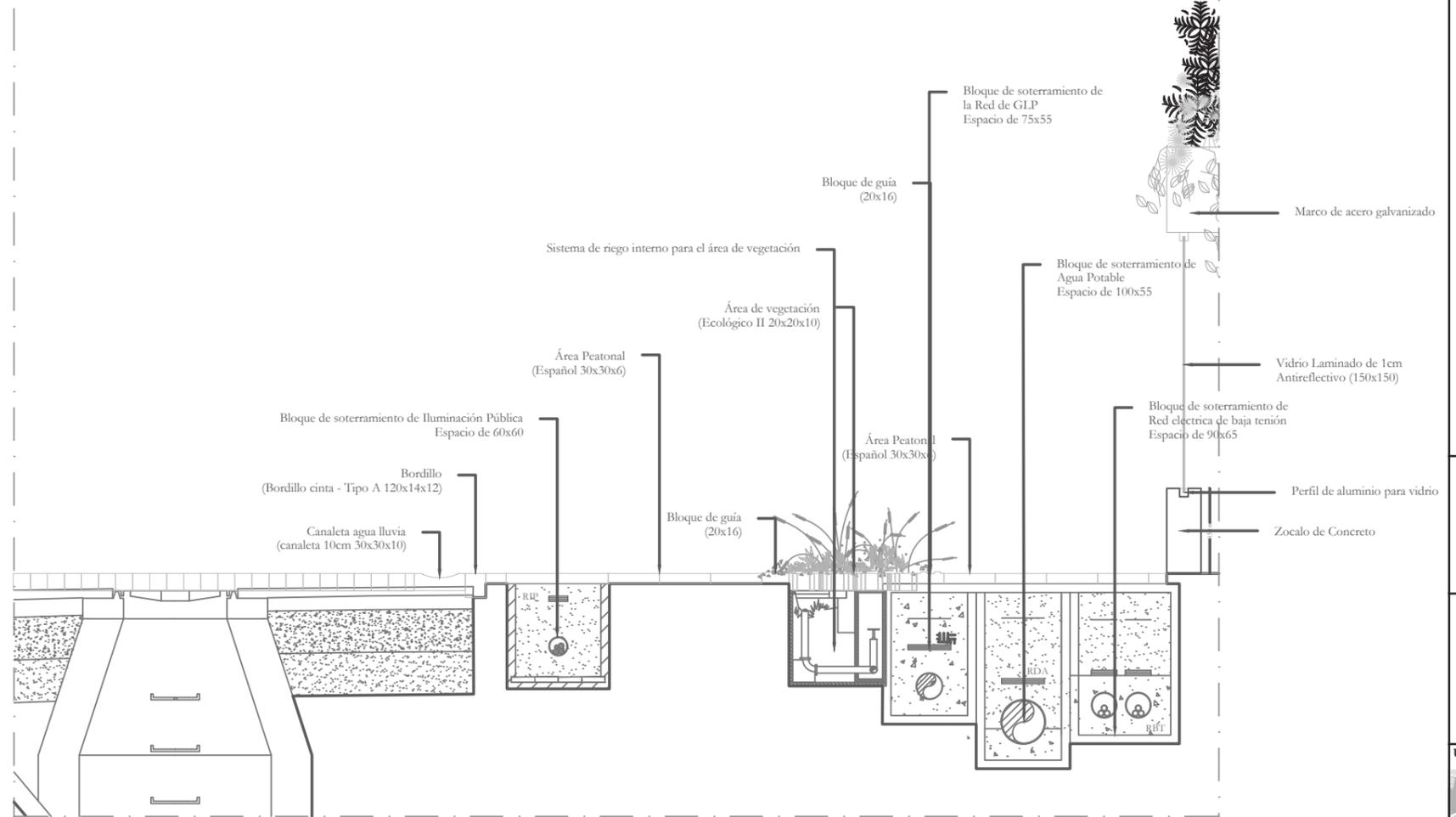
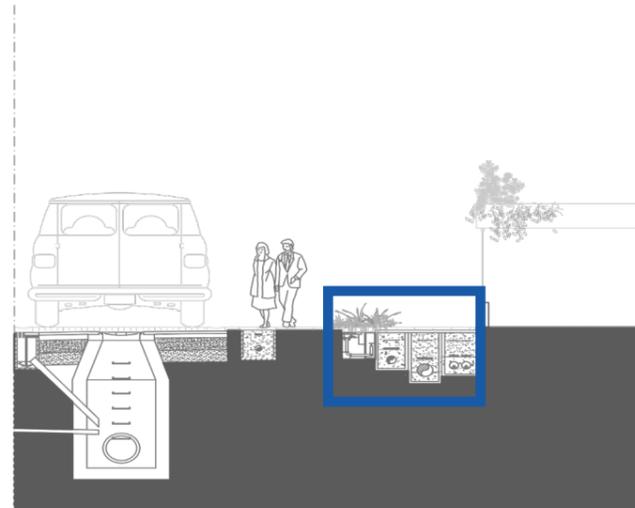


Calle Luis Cordero (Después)  
Intersección 12 - Corte A



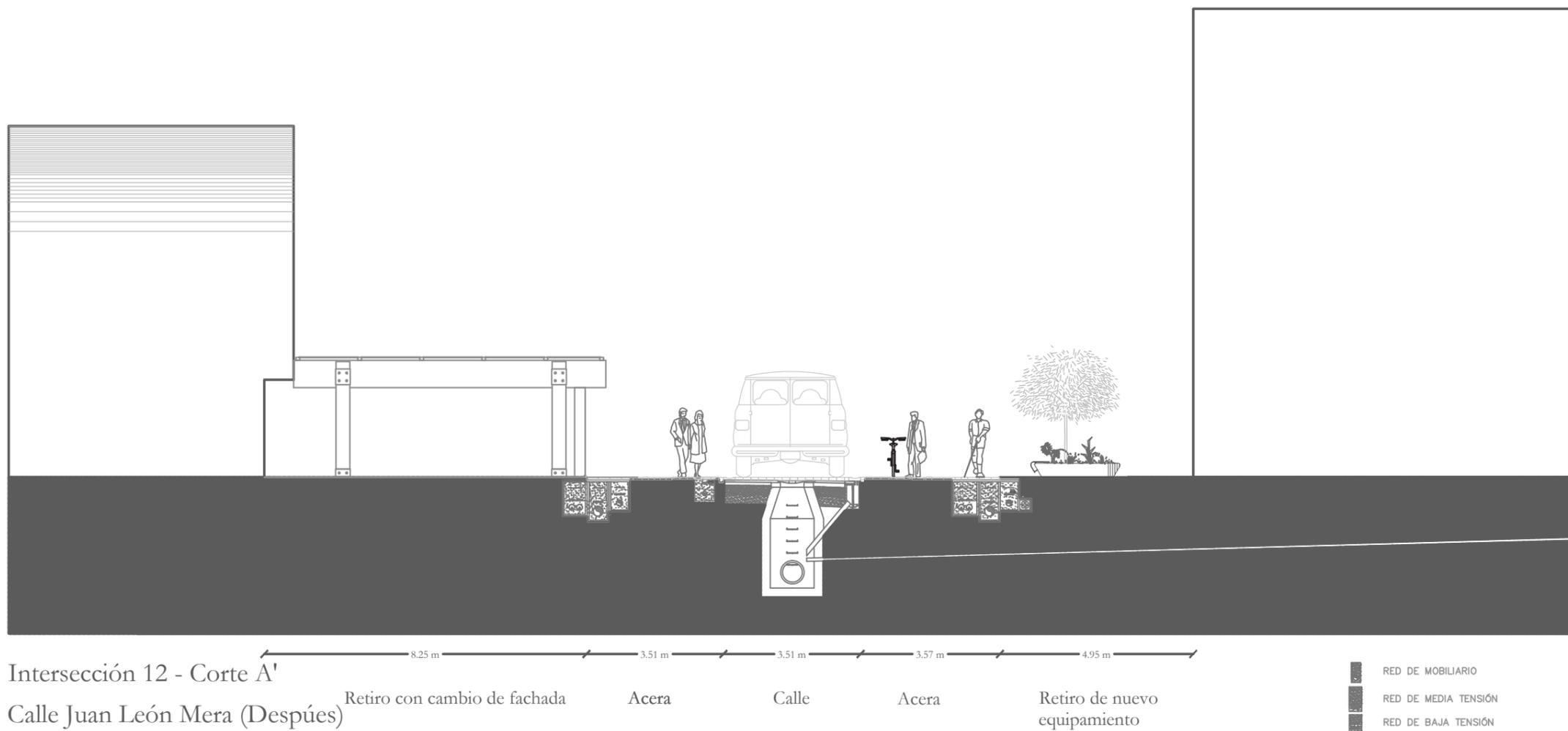
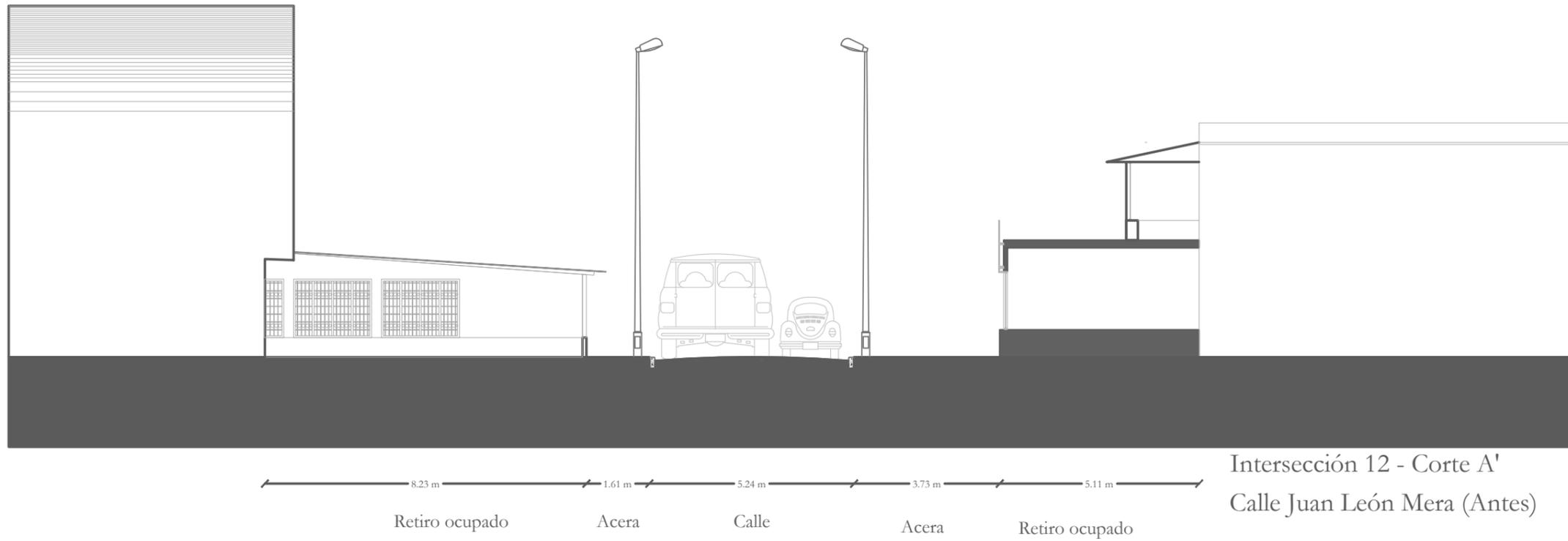


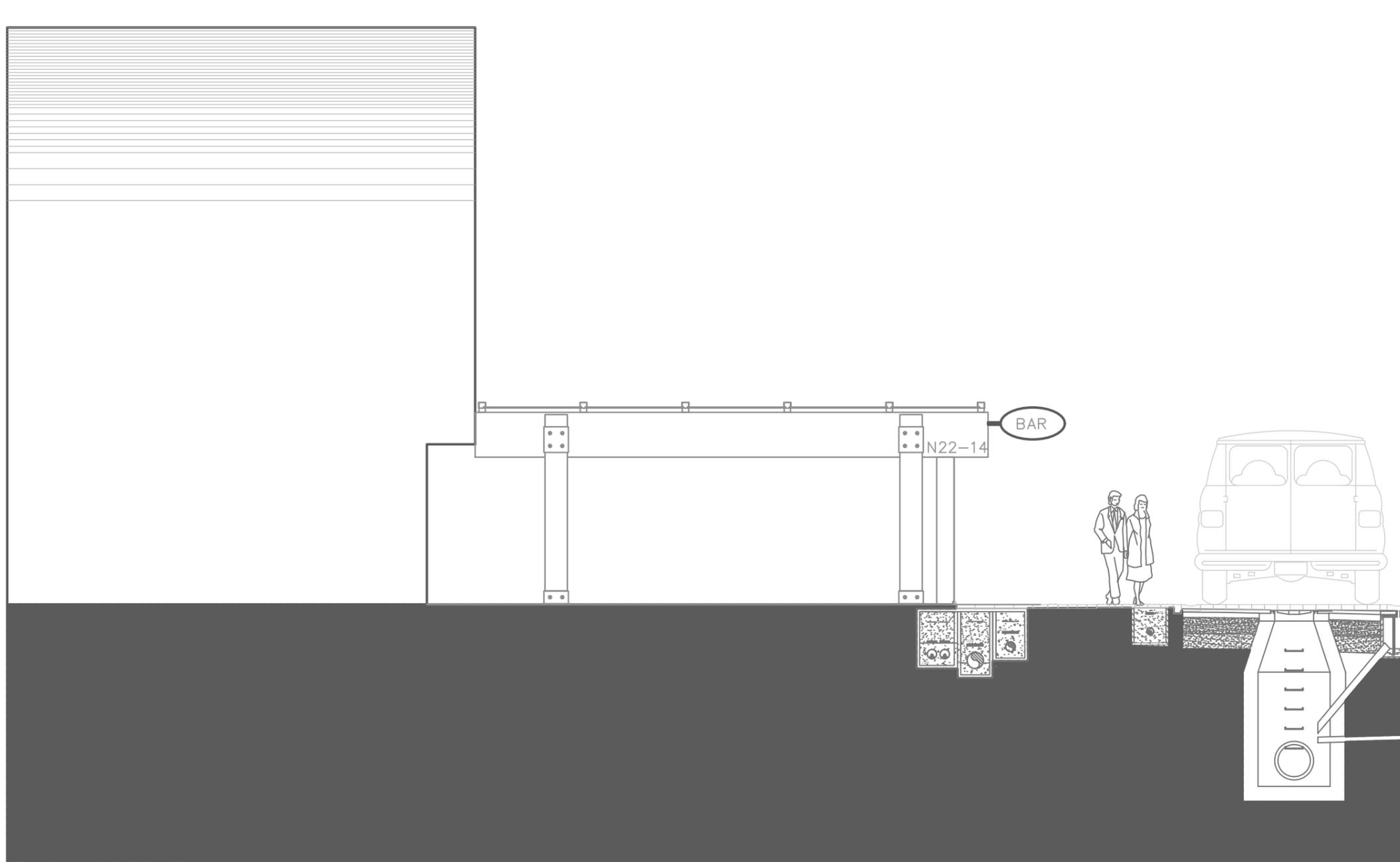
Zoom de área peatonal (Luis Cordero - Izquierdo)



Zoom de área peatonal (Luis Cordero - Derecho)

TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	DISEÑO DE INTERSECCIÓN N.º 12 CORTE A - DETALLE DE ELEMENTOS EN ACERA
TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
ESCALA	1:33
CODIGO LAMINA	DISEÑO_ARQ
	12
UBICACIÓN	





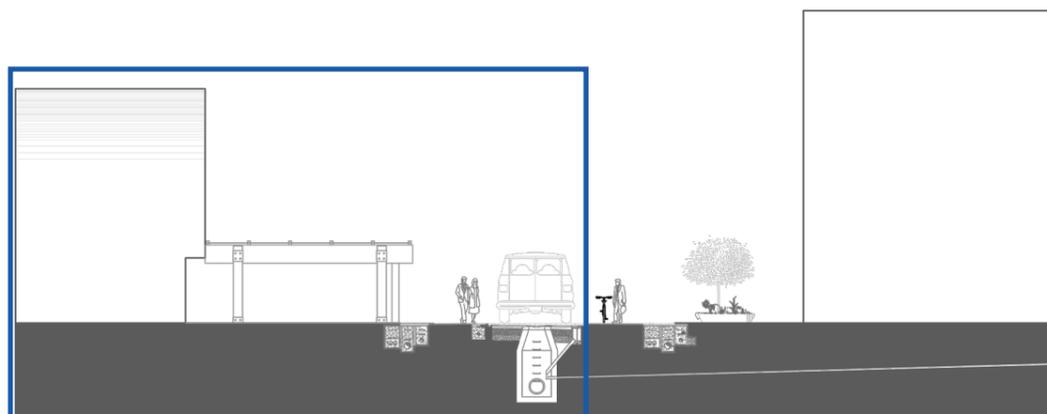
Calle Juan León Mera (Después)  
Intersección 12 - Corte A'

8.25 m      3.51 m      3.51 m

Retiro con cambio de fachada

Acera

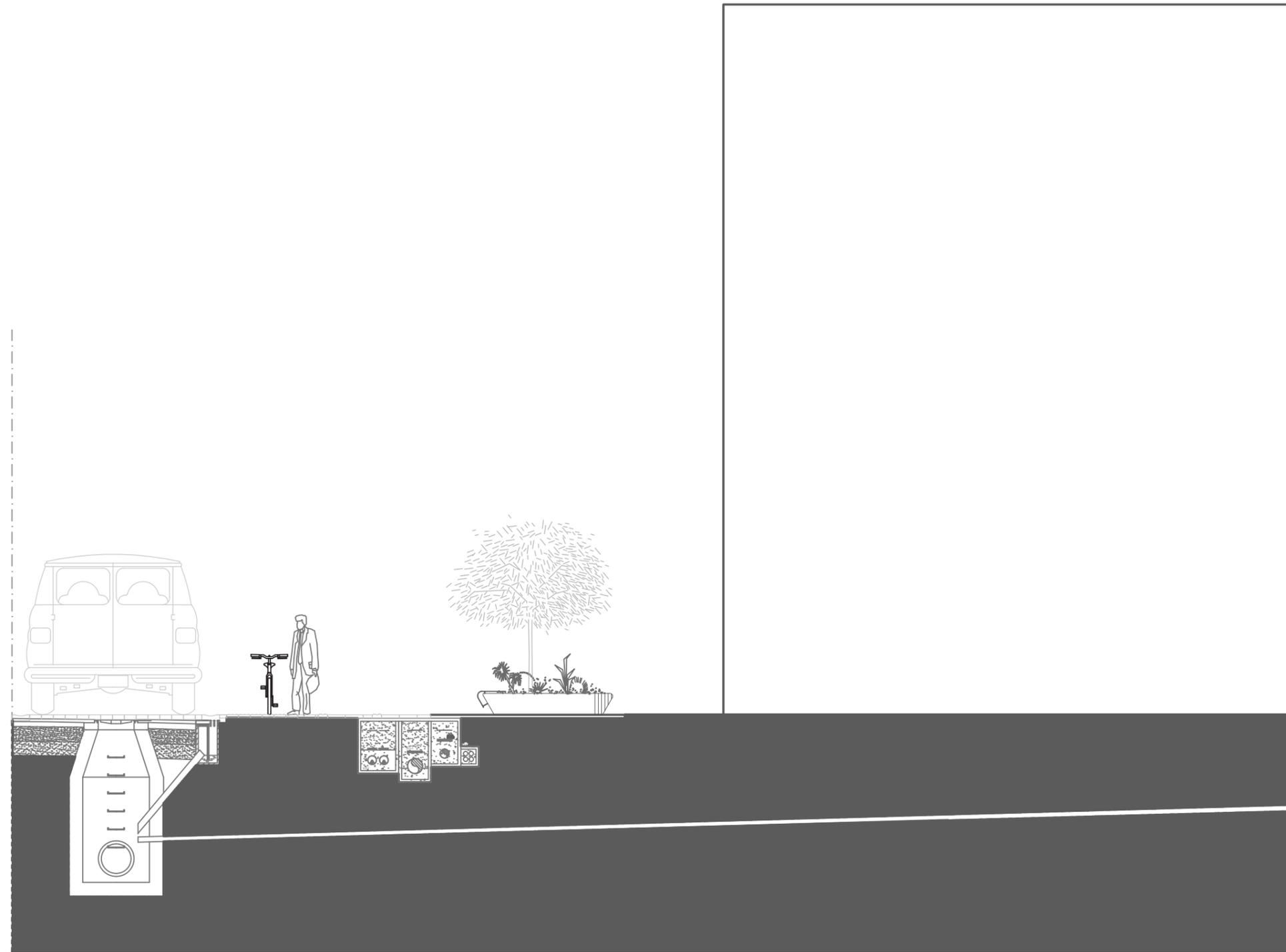
Calle



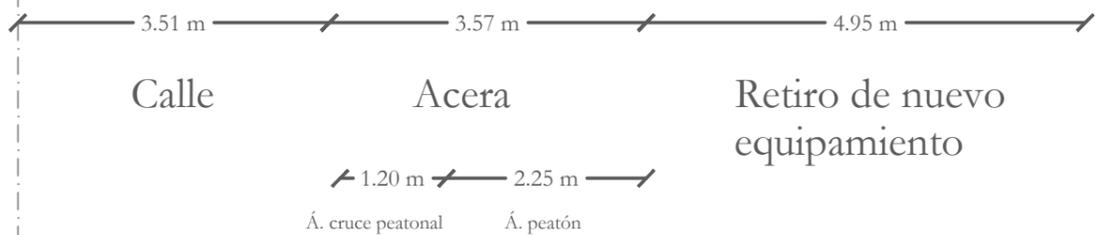
2.19 m      1.20 m  
Á. peatón      Á. cruce peatonal

-  RED DE MEDIA TENSIÓN
-  RED DE BAJA TENSIÓN
-  RED DE ILUMINACIÓN PÚBLICA
-  RED DE TELEFONÍA
-  RED DE GLP

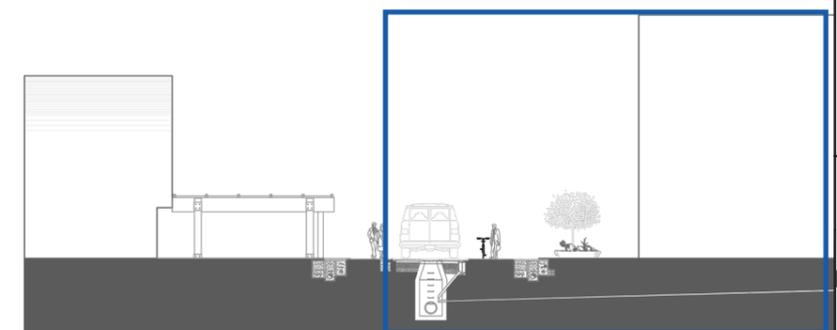
 UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS <small>LA AMÉRICA LATINA</small>	
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	DISEÑO DE INTERSECCIÓN N.º 12 CORTE A' - ZOOM DE LADO IZQUIERDO
TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
ESCALA	1:75
CODIGO LAMINA	
DISEÑO_ARQ	
14	
	
UBICACIÓN	
	

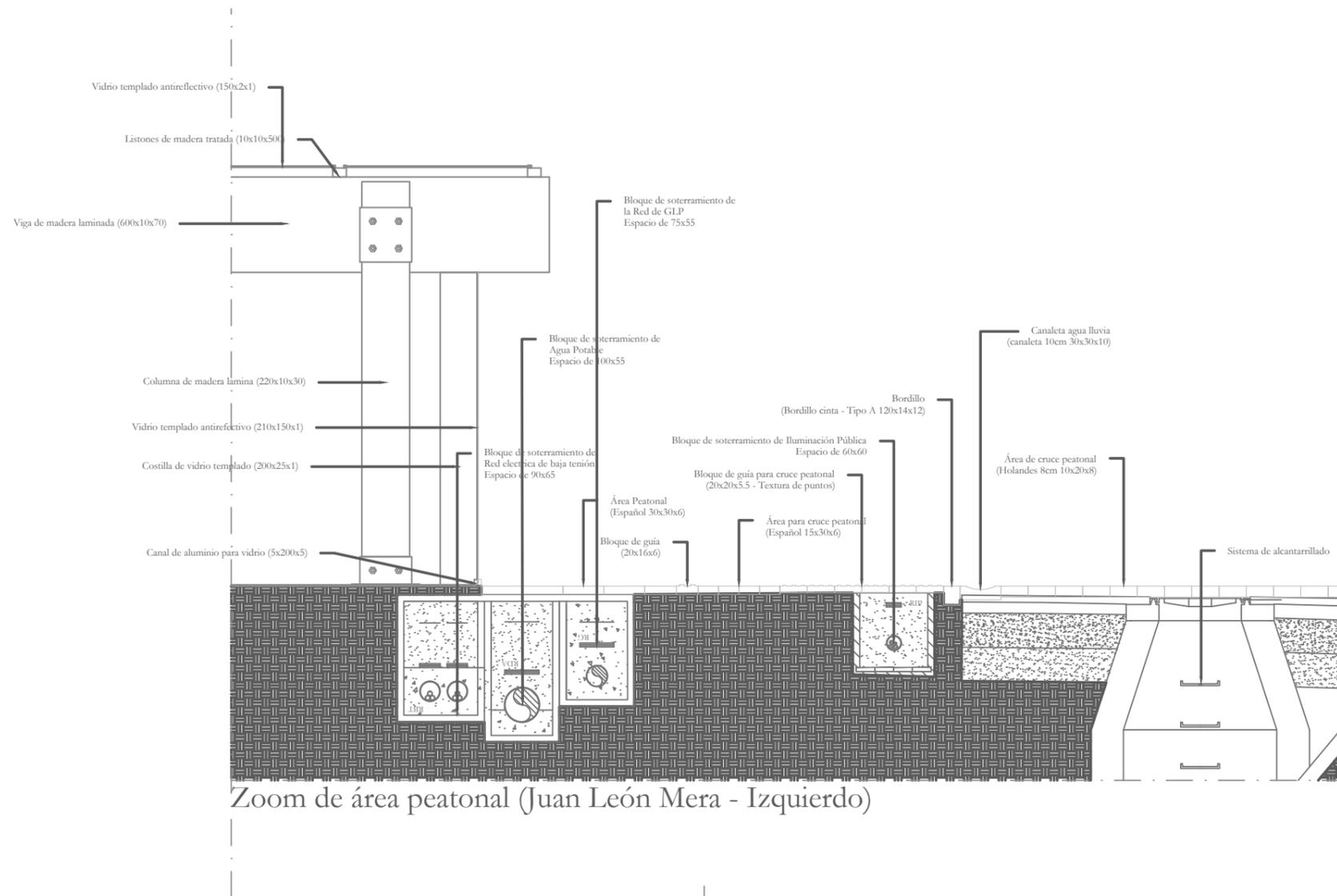


- RED DE MOBILIARIO
- LLAVE PARA MANTENIMIENTO DE FRANJA VERDE
- RED DE MEDIA TENSIÓN
- RED DE BAJA TENSIÓN
- RED DE ILUMINACIÓN PÚBLICA
- RED DE TELEFONÍA
- RED DE GLP
- RED DE AGUA POTABLE

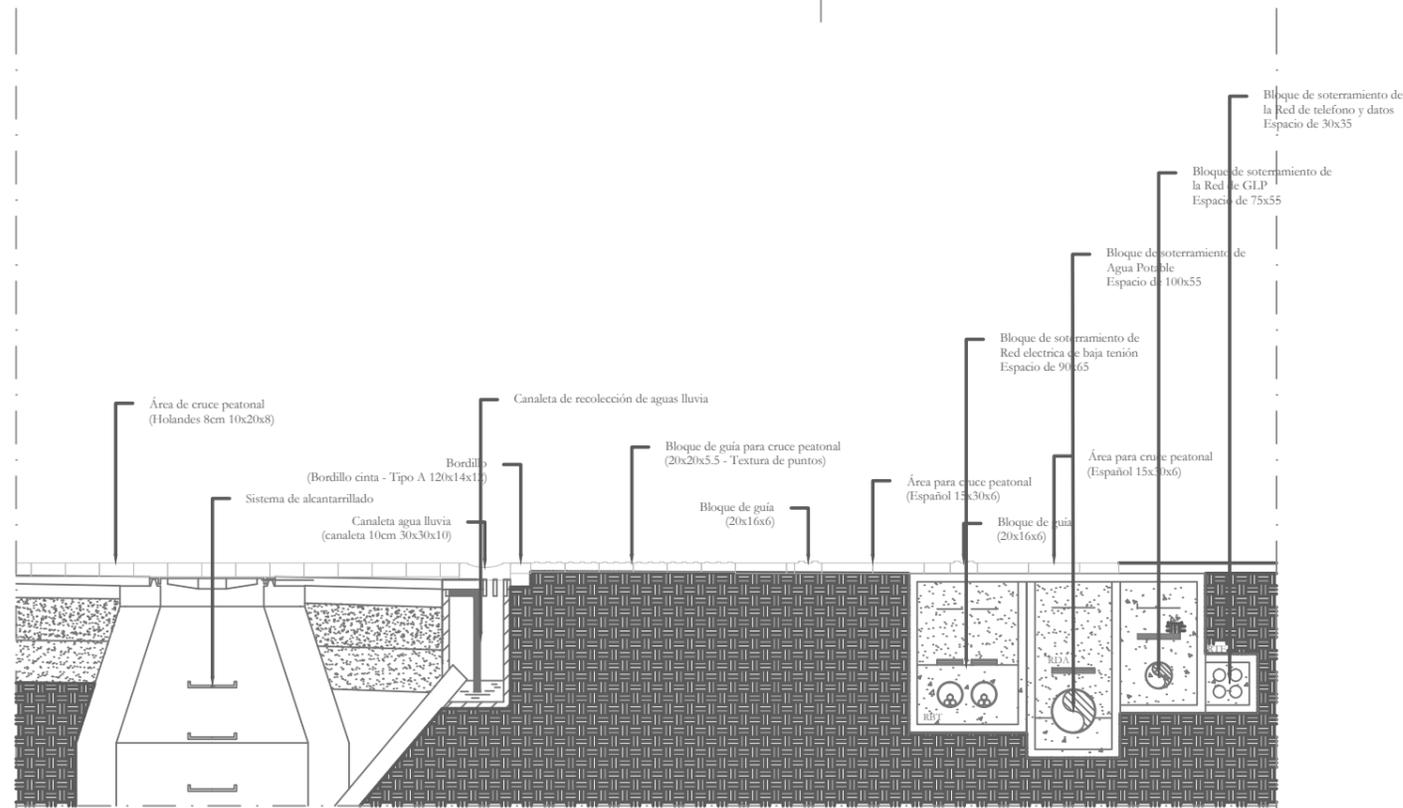
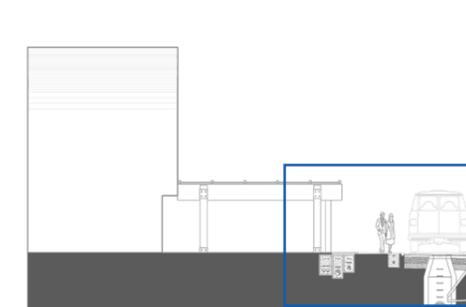


Calle Juan León Mera (Después)  
Intersección 12 - Corte A'

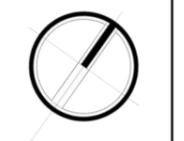
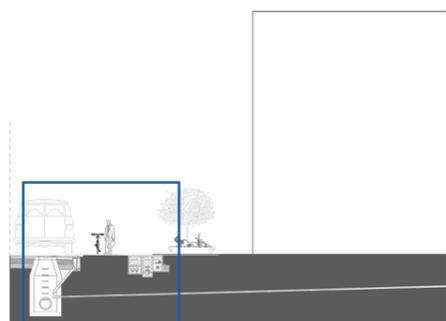




Zoom de 1rea peatonal (Juan Le6n Mera - Izquierdo)



Zoom de 1rea peatonal (Juan Le6n Mera - Derecho)







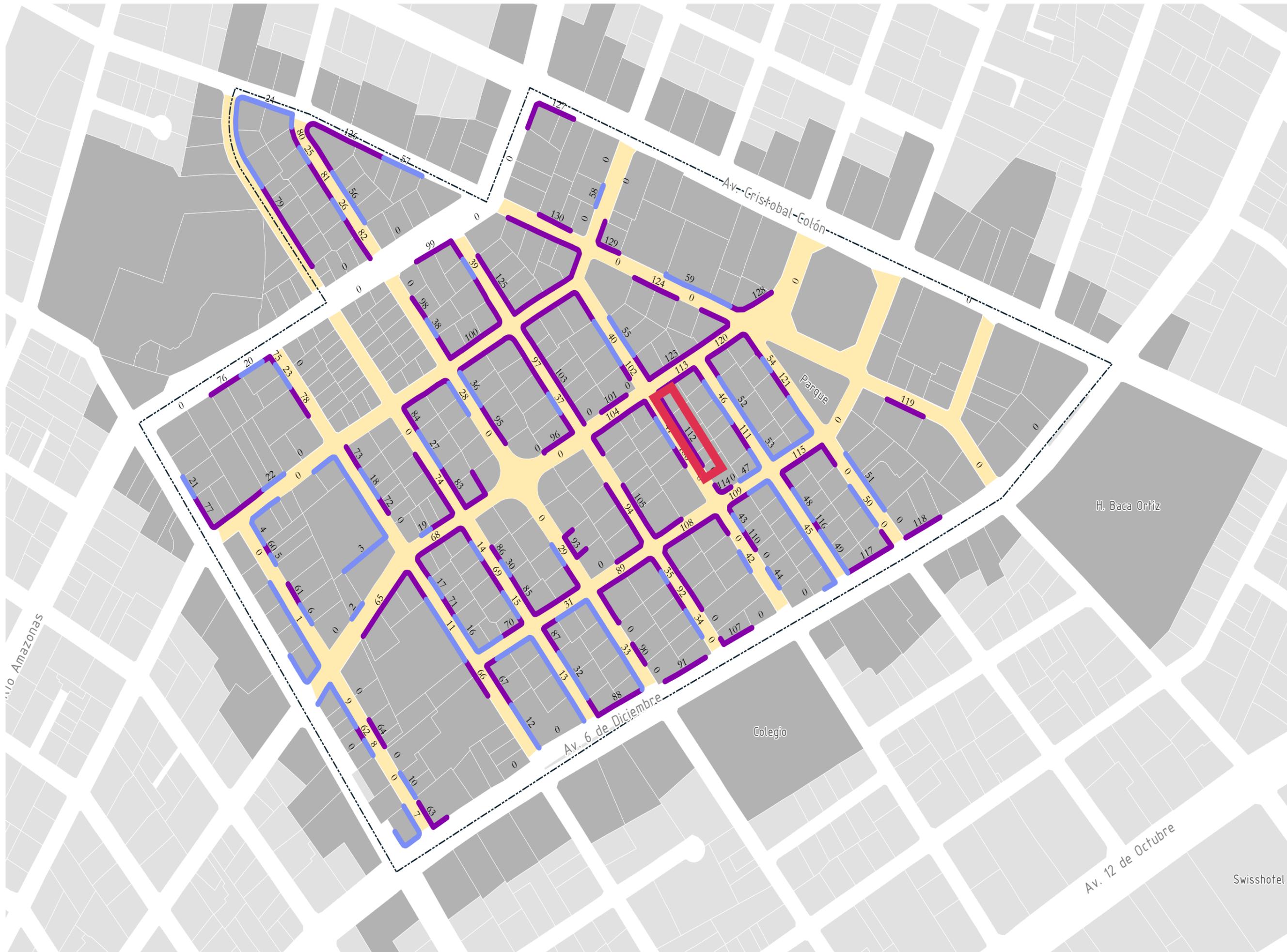


TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL.
CONTENIDO	DISEÑO DE ECHADA 112 PLANO DE UBICACIÓN DE ECHADAS

TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
ESCALA	1:3300

CODIGO LAMINA	DISEÑO_ARQ
	20

UBICACIÓN



Av. Amazonas

Av. Cristóbal Colón

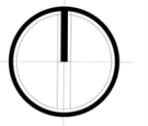
Av. 6 de Diciembre

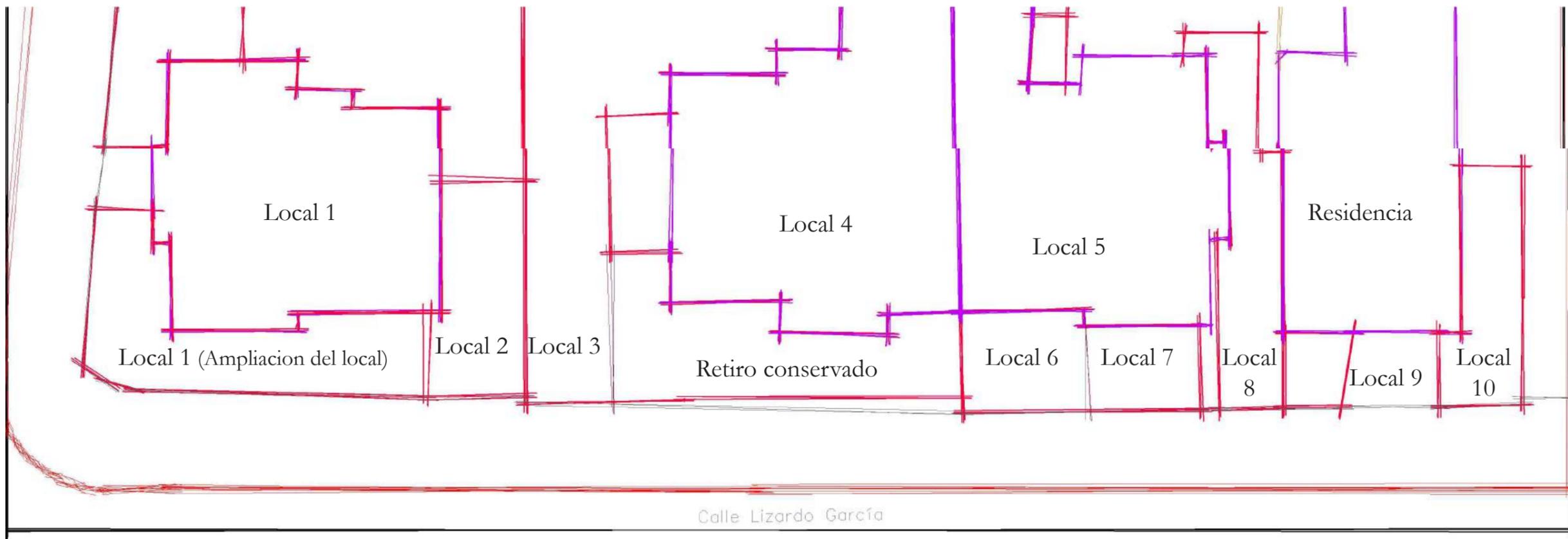
Av. 12 de Octubre

H. Baca Ortiz

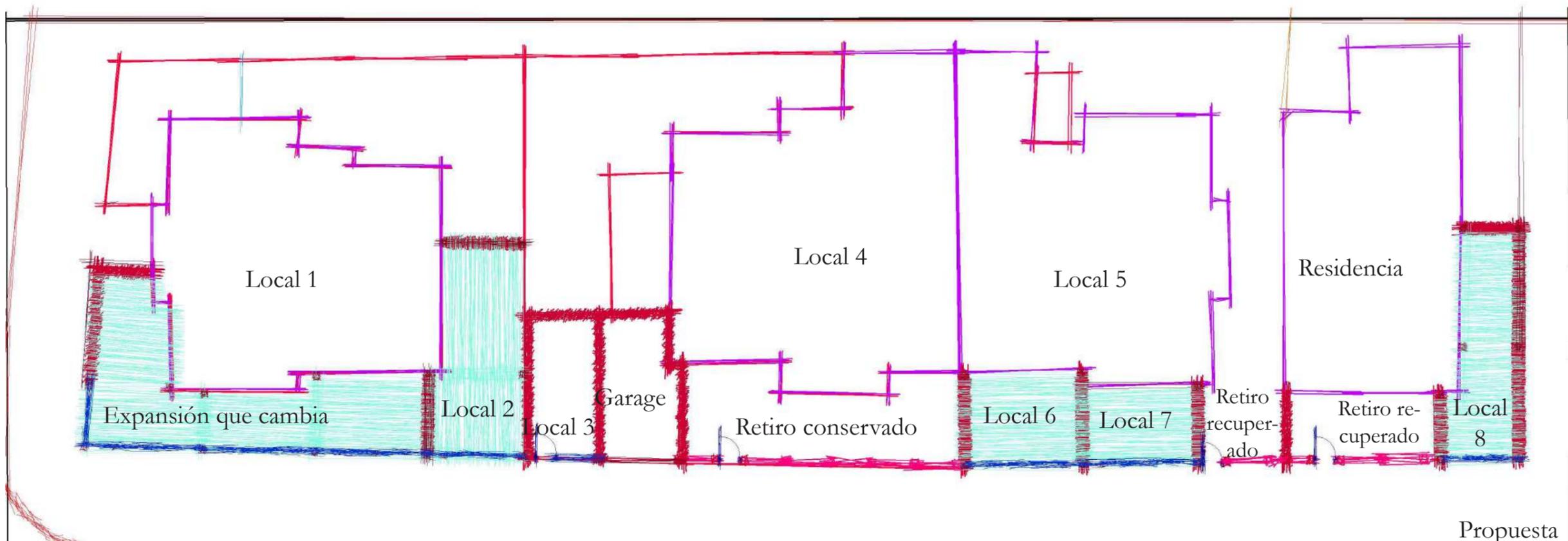
Colegio

Swisshotel

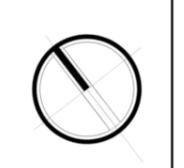


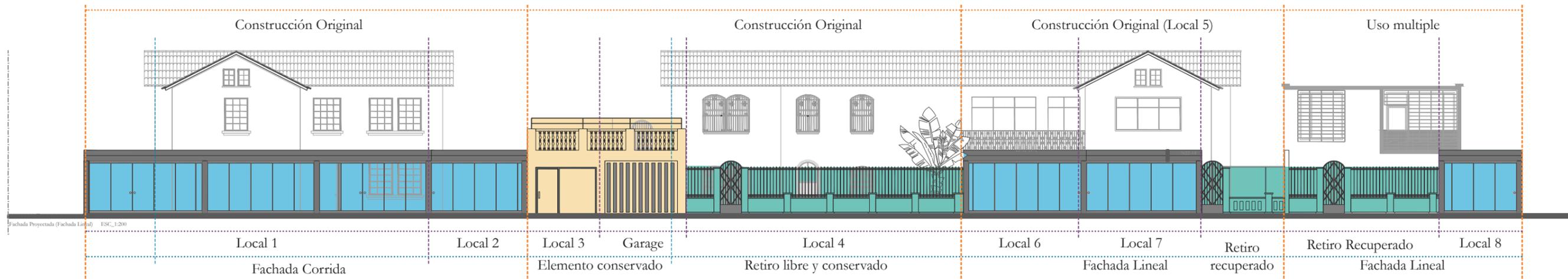
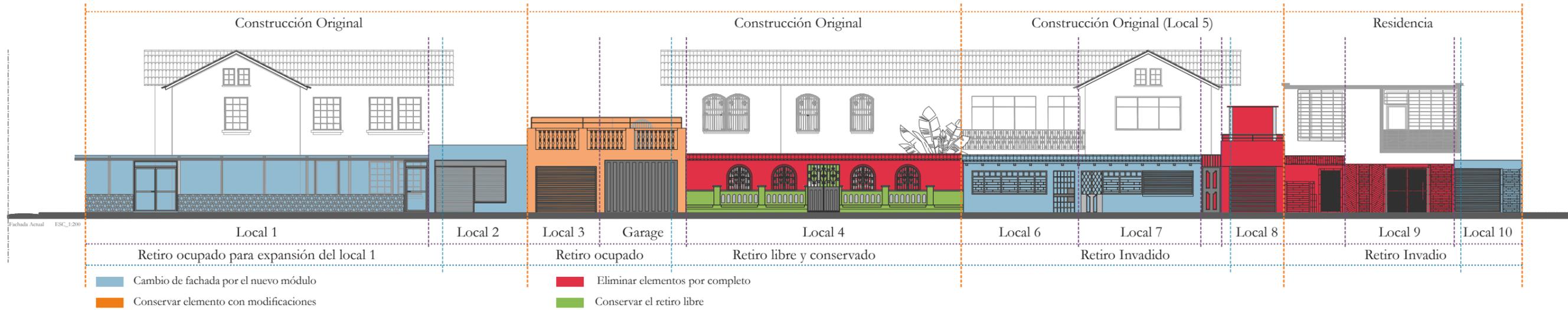
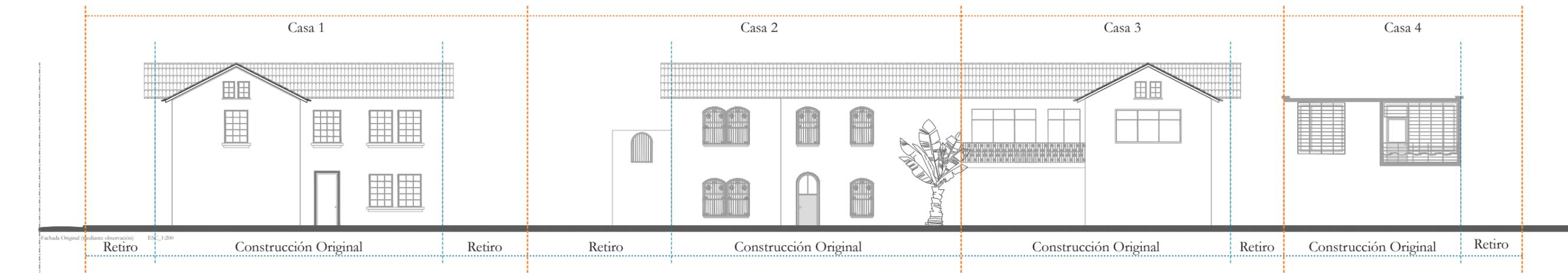
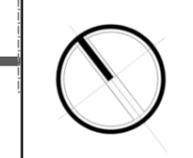


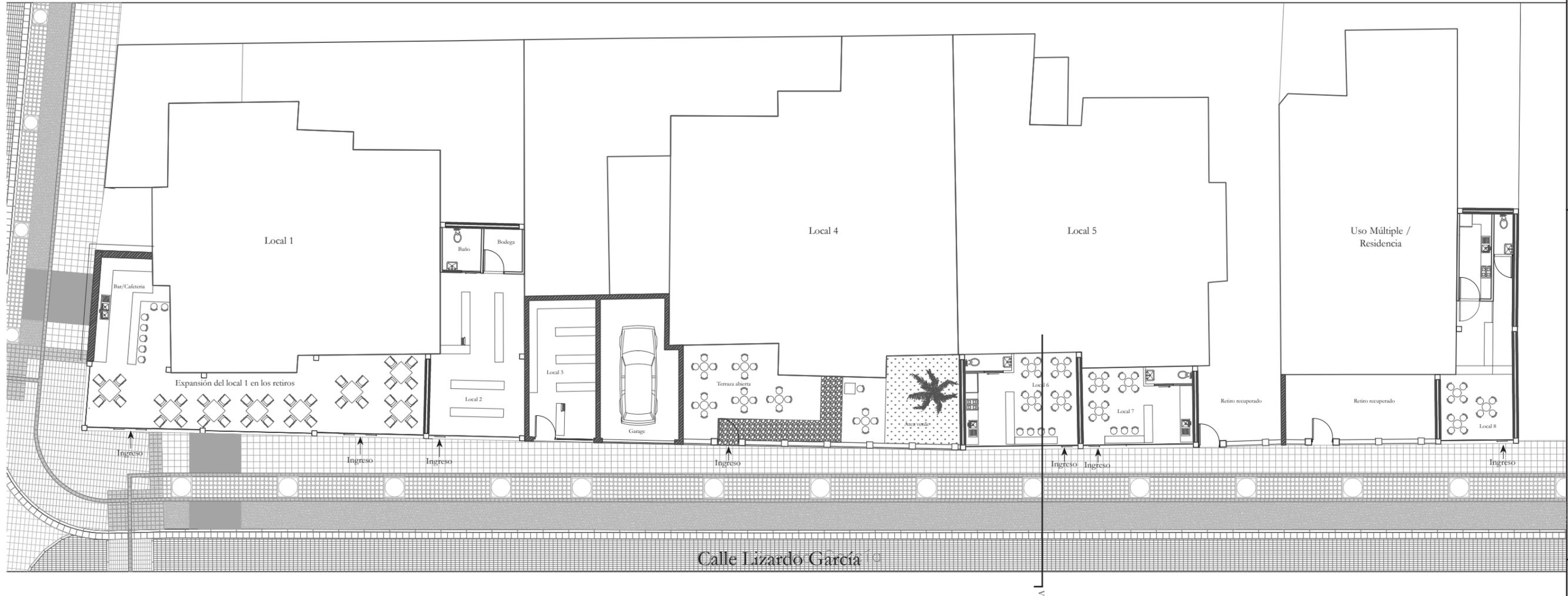
Situación Actual

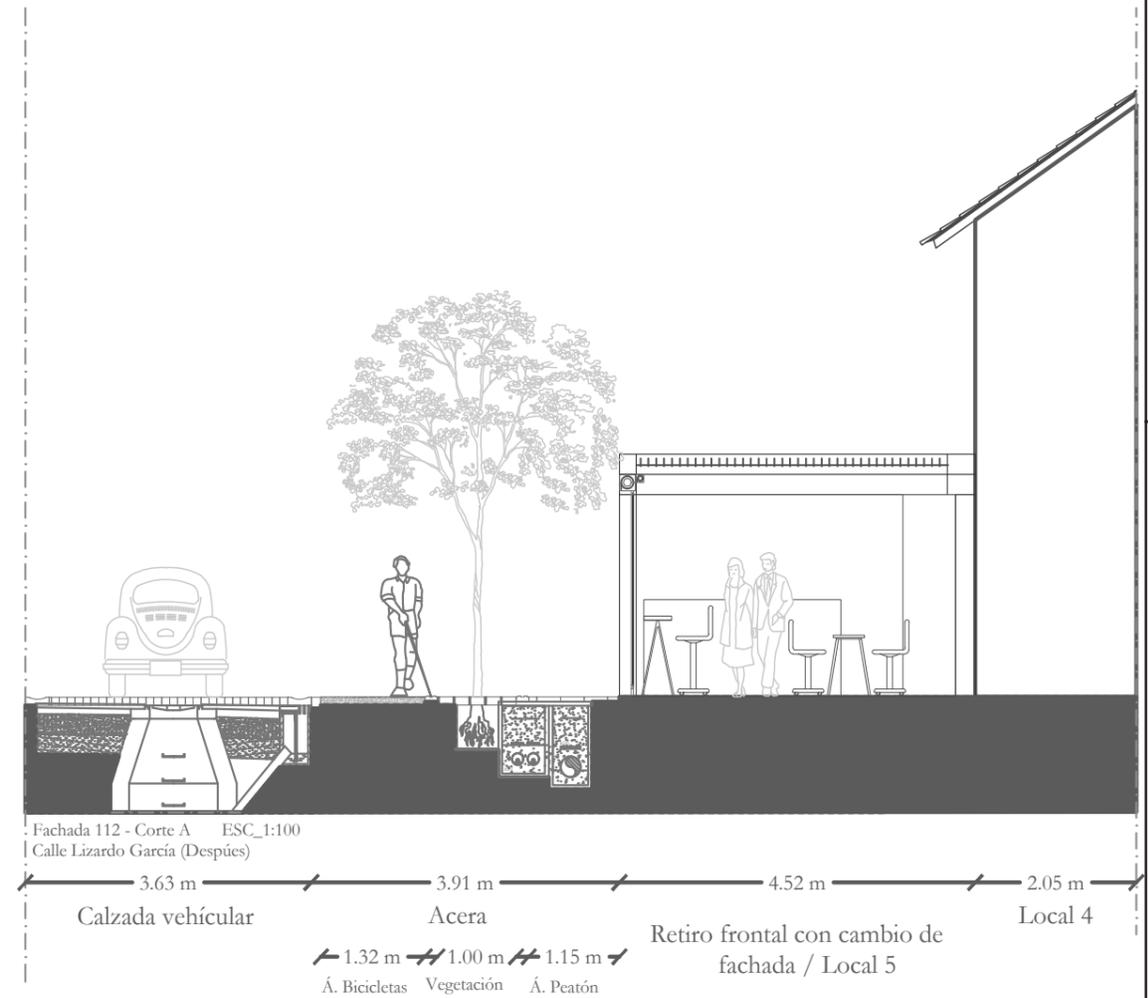
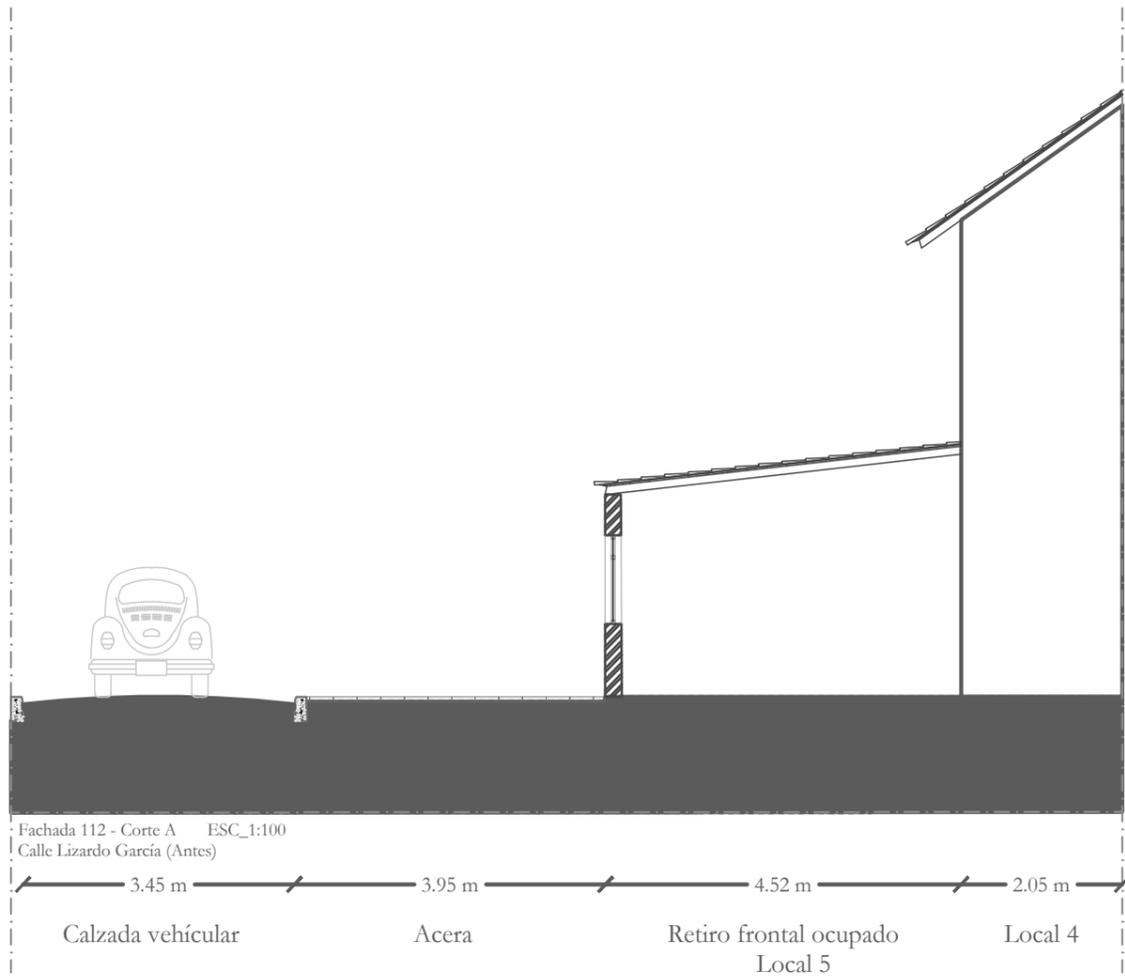


Propuesta

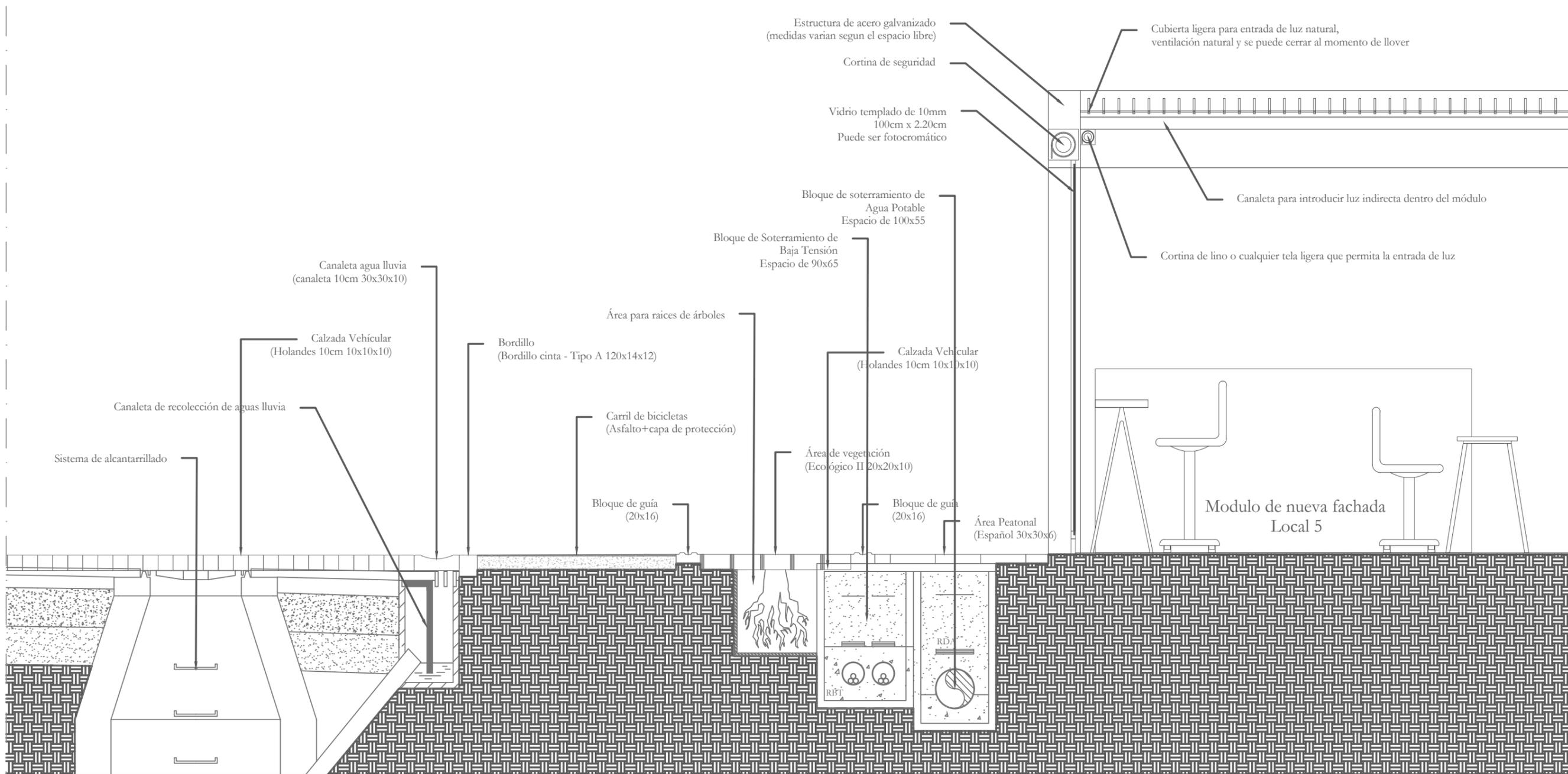




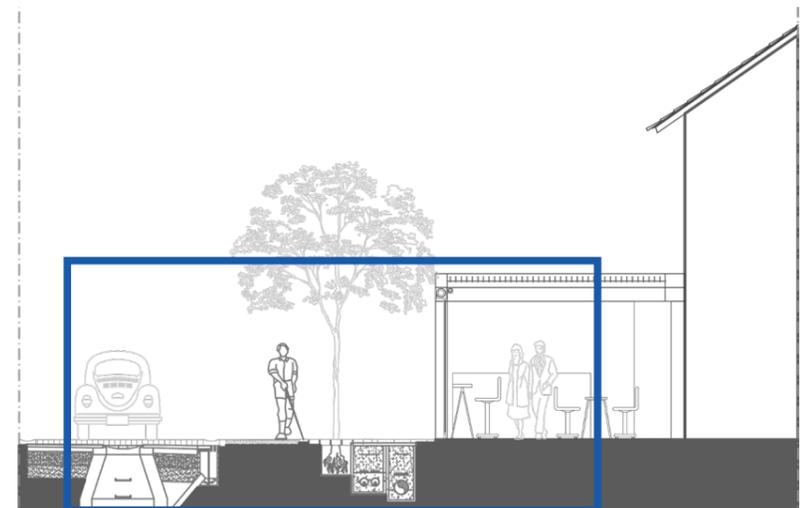




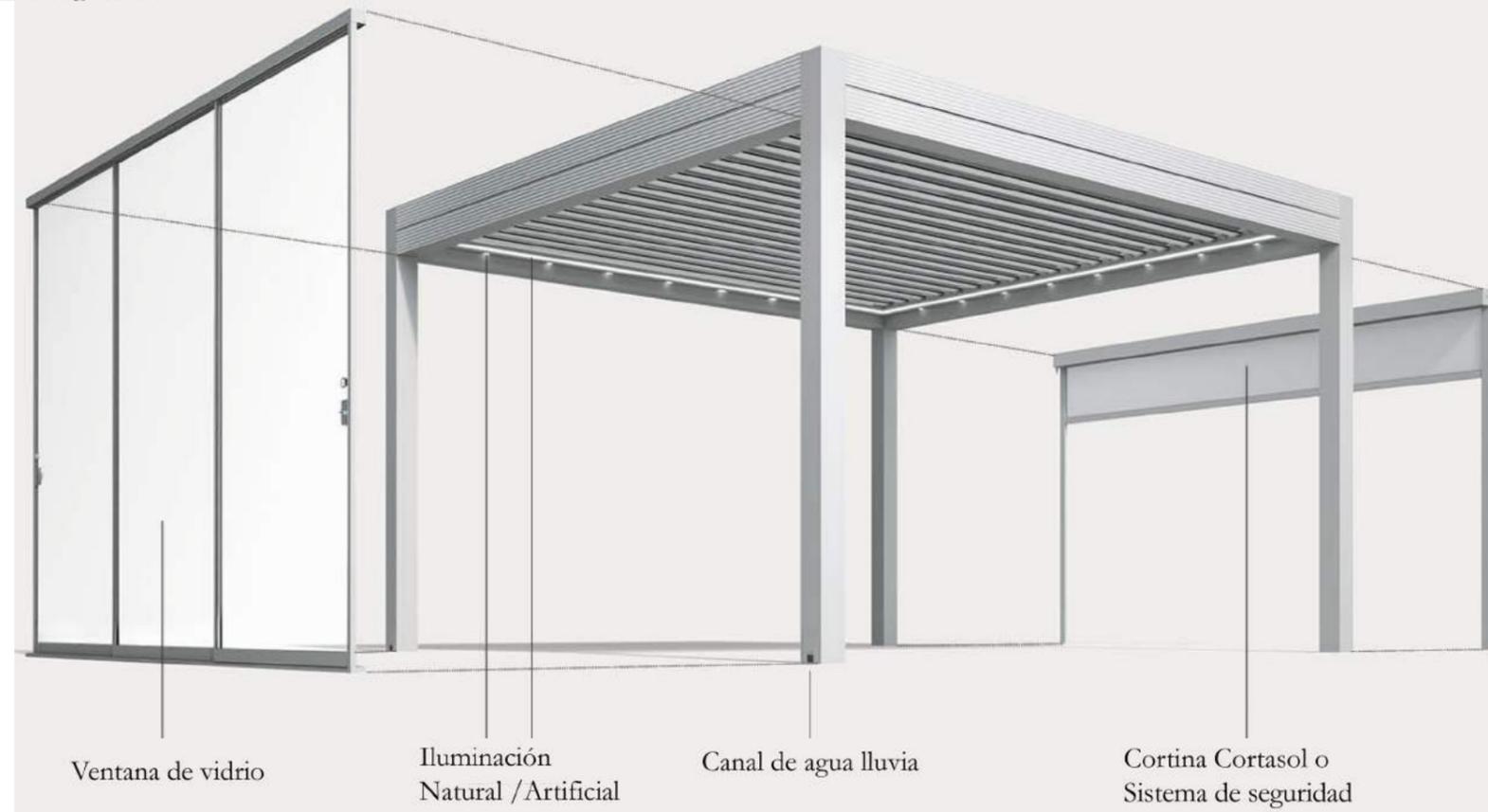
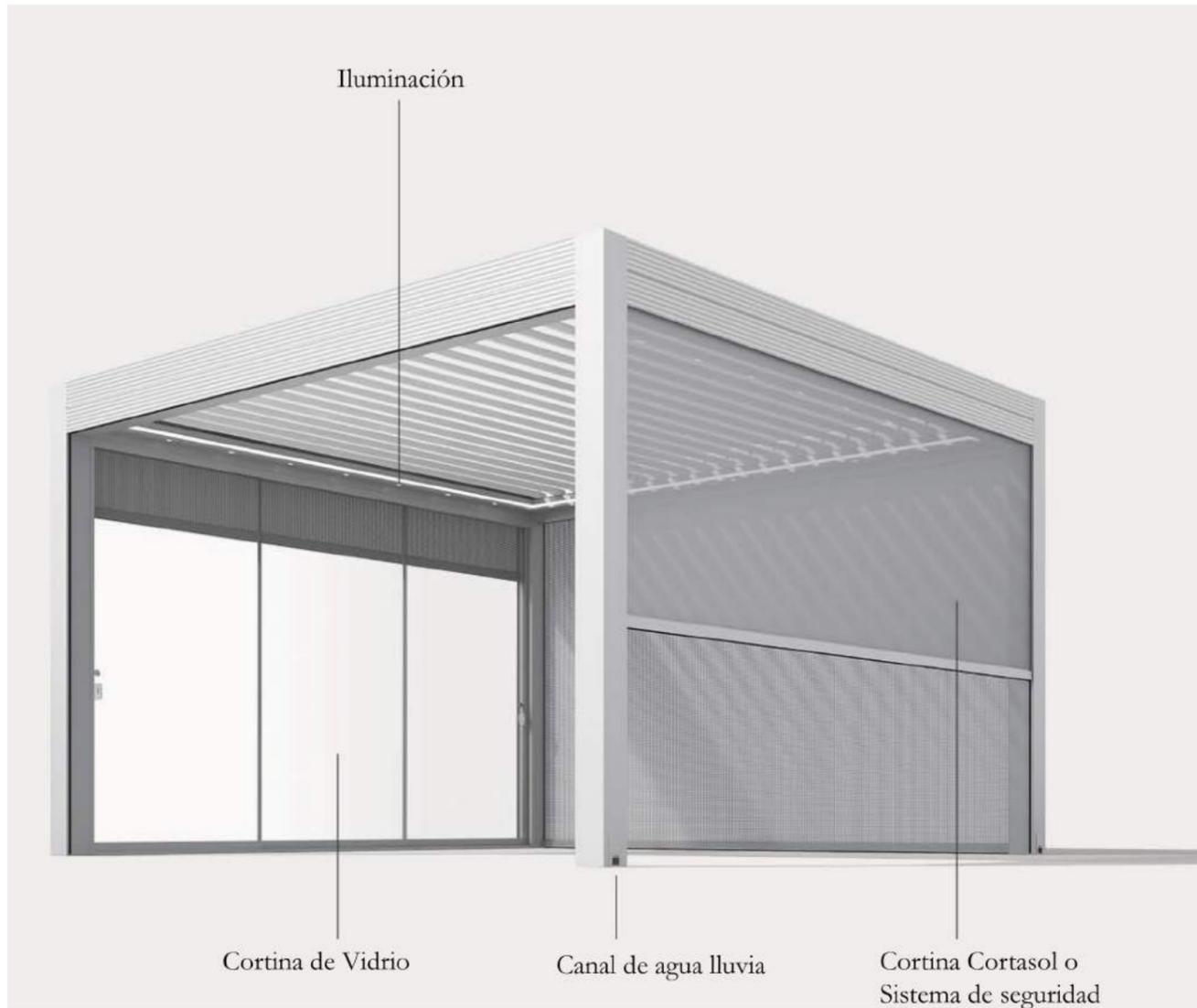
- RED DE BAJA TENSIÓN
- RED DE AGUA POTABLE



Zoom del área peatonal (Lizardo García - Derecha) ESC\_1:25



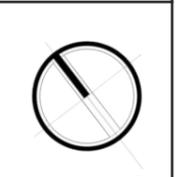
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	DISEÑO DE FACHADA 112 CORTE A - DETALLE DE ELEMENTOS EN ACERA
ESCALA	1:25
TIPO DE LÁMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
CODIGO LÁMINA	DISEÑO_ARQ
	25
UBICACIÓN	



TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL.
CONTENIDO	DISEÑO DE FACHADA 112 MODELO DE MODULO DE FACHADA

TIPO DE LAMINA	PROPUESTA URBANA-ARQUITECTÓNICA
ESCALA	1:100

CODIGO LAMINA	DISEÑO_ARQ 26
---------------	------------------





## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Conclusiones Generales

Aparte de cumplir con los objetivos académicos y los del proyecto, también había que contemplar los anhelos de los residentes como comerciantes y los usuarios del espacio, porque muchos proyectos de hoy en día solo busca cumplir con un objetivo personal más que comunal. Por tales motivos, muchas de las estrategias implantadas como métodos de investigación, se basaron en diversas teorías, movimientos urbanos actuales, dar una prioridad a los habitantes como al espacio público, y tener en consideración que debe ser un plan urbano estricto, contemplativo pero firme, con la visión del futuro de tener un espacio urbano cosmopolita, sostenible, atractiva, activa y diversa.

Cada uno de los puntos presentados, fueron seleccionados con cuidado, desde que teorías fueron consideraras para analizar, porque no solo se tiene que observar que este conjunto elementos dentro de una ciudad, sino también como las tendencias globales, la economía, objetivos globales para ciudades, modelos urbanos y la cultura urbana influencia como las ciudades van mutando para bien o para mal, y contrastando estas teorías con los planes urbanos vigentes en el área más la propuesta de talles, se localiza que elementos no son compatibles y cuantas contradicciones existe y las personas no se percatan fácilmente.

Cada uno de los proyectos referentes fueron seleccionados con un objetivo en específico, los dos ejemplos en Berlín fueron seleccionados por su carácter histórico y conservación de las edificaciones sin dar espaldas a las tendencias urbanas como en aceptar los cambios en su tejido social, es por ello, que su análisis no iba a ser medido como un trabajo arquitectónico. El caso de Finlandia, se debe a su selección por ser uno de los planes más radicales dentro del área de los países nórdicos, por ello, es que su análisis es el más próximo a la metodología utilizada en este trabajo de titulación.

Las decisiones urbanas se basaron en teorías y opiniones locales y el diseño urbano, se buscó dar una prioridad al peatón, mejorar el espacio e integrar a todo tipo de usuarios en el área, sin importar si son locales, turistas, con discapacidad temporal o permanente, con el objetivo final de mejorar la calidad de vida de los residentes como de hacer más atractivo el espacio como que sirva de ejemplo de un plan urbano que se pueda replicar en otras partes de la ciudad, siempre y cuando se considere más al espacio urbano como un todo y solo enfocarse en un predio o el beneficio económico. Este trabajo de titulación, no solo es uno de los pocos trabajos netamente urbano, sino que es un proyecto que se puede ir aplicando en el área de estudio, y tendrán resultados si se respetan las etapas propuestas, junto con cada uno de los elementos sin ser separados a la fuerza, porque las estrategias están conectadas entre sí y no pueden funcionar solas.

### 5.2 Recomendaciones

En este trabajo, no se pudo realizar más a profundidad, porque hubiera llevado todavía más tiempo finalizar junto con el diseño de un equipamiento propuesto, sin embargo, aquí se han marcado ciertos temas, que a futuro podrían ser utilizados para generar nuevas investigaciones, como la presencia de proyectos arquitectónicos para ser diseñados. Este trabajo de titulación, ha destacado diversos problemas, tanto urbanos, como normativo, sociales, antropológicos y económicos, por lo cual, todavía hay tela para cortar dentro de esta área, más en cuestiones de ordenamiento territorial, como patrimonio, diseño urbano, son temas tratados dentro del trabajo, pero otros profesionales pueden hacer su aporte para conseguir un plan urbano todavía más detallado y que busque el beneficio para todos los habitantes y usuarios, tanto en el presente como para el futuro.

## REFERENCIAS

- Achig, L. (septiembre de 1983). El proceso urbano de Quito (Ensayo de Interpretación). Centro de Investigaciones CIUDAD. Recuperado el 12 de septiembre de 2018 de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/43021.pdf>
- Alcaldía Metropolitana de Quito. (2009). Fortalecimiento de centralidades urbanas de Quito- Una estrategia de desarrollo urbano para el DMQ. (i. Empresa de Desarrollo Urbano de Quito, Ed.) Quito: Ediciones TRAMA. Recuperado el 20 de septiembre de 2018 de [https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/01/Alcaldia-de-Quito\\_2009\\_Fortalecimiento-de-centralidades-urbanas-de-Quito.-Una-estrategia-de-desarrollo-urbano-para-el-DMQ.pdf](https://flacso.edu.ec/cite/media/2016/01/Alcaldia-de-Quito_2009_Fortalecimiento-de-centralidades-urbanas-de-Quito.-Una-estrategia-de-desarrollo-urbano-para-el-DMQ.pdf)
- Álvarez, C. J. (enero-abril de 2014). Metabolismo urbano: herramienta para la sustentabilidad de las ciudades. (U. N. (UNAM), Ed.) INTERdisciplina, 8(20), 51-70. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/inter/article/view/46524>
- Andrade, J. F. (diciembre de 2007). Princesas y mutantes en la Foch. Revista Diners(307), 20-22.
- Anthopoulos, L. G., & Vakali, A. (2012). Urban Planning and Smart Cities: Interrelations and Reciprocities. Berlin: Springer-Verlag Berlin Heidelberg. Recuperado el 12 de octubre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/230851445\\_Urban\\_Planning\\_and\\_Smart\\_Cities\\_Interrelations\\_and\\_Reciprocities](https://www.researchgate.net/publication/230851445_Urban_Planning_and_Smart_Cities_Interrelations_and_Reciprocities)
- Architekten, H. S. (8 de octubre de 2018). Potsdamer Platz. Obtenido de Nómada: <https://nomada.uy/guide/view/attractions/2794>
- Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. (2009). Buenas prácticas en arquitectura y urbanismo para Madrid: Criterios bioclimáticos y de eficiencia energética. (Á. d. Madrid, Ed.) Madrid. Recuperado el 30 de septiembre de 2018 de <https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoyVivienda/Vivienda/Buenas%20pr%C3%A1cticas%20en%20Arquitectura%20y%20Urbanismo.pdf>
- Arreortua, L. A. (2013). Gentrificación en la ciudad latinoamericana. El caso de Buenos Aires y Ciudad de México. GeoGraphos - Revista digital para estudiantes de geografía y ciencias sociales, 4(44), 1-25. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de <https://web.ua.es/en/revista-geographos-giecryal/documentos/luis-salinas.pdf>
- Augé, M. (1992). Non-lieux. Introduction á une anthropologie de la surmodernité. (M. Mizraji, Trad.) Barcelona, España: Gedisa. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://antroporecursos.files.wordpress.com/2009/03/auge-m-1992-los-no-lugares-una-antropologia-de-la-sobremodernidad.pdf>
- Avia, J. S. (2018). Arquitectura y Urbanismo del siglo XX. En J. Brihuega, J. H. Carrasco, J. A. Ramírez, T. R. Grado, C. Reyero, J. Sainz, . . . G. Solana, Historia del Arte. El Mundo Contemporáneo (Vol. 4, págs. 265-342). Madrid, España: Alianza Editorial. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/329196638\\_Arquitectura\\_y\\_urbanismo\\_del\\_siglo\\_XX\\_segunda\\_edicion\\_revisada\\_y\\_actualizada](https://www.researchgate.net/publication/329196638_Arquitectura_y_urbanismo_del_siglo_XX_segunda_edicion_revisada_y_actualizada)
- Banerjee, T. (2001). The future of public space: beyond invented streets and reinvented places. Journal of the American Planning Association, 67(1), 9-24. Recuperado el 4 de septiembre de 2018 de <https://is.muni.cz/el/1423/jaro2016/SOC584/um/61785210/>
- Barrera, I. J. (1922). Relación de las fiestas del primer centenario de la batalla de Pichincha, 1822-1922. New York, United States of America: Columbia University Libraries. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www.columbia.edu/cu/lweb/digital/collections/cul/texts/ldpd\\_7439107\\_000/](http://www.columbia.edu/cu/lweb/digital/collections/cul/texts/ldpd_7439107_000/)
- Beck, U. (2002). La sociedad del riesgo global. Revista Española de Investigaciones Sociológicas, 101(03), 279-303. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS\\_101\\_131166619689246.pdf](http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_101_131166619689246.pdf)
- Berlín, Potsdamer Platz. Una parte emblemática de la metrópoli como experimento. (junio de 1997). Revista Urbanismo COAM(31), 74-79. Recuperado el 15 de septiembre de 2018 de <https://www.coam.org › revista-urbanismo-n31-pag74-79>

- Berlin.de. (8 de octubre de 2018). Muro de Berlín. Obtenido de Berlin.de - Das offizielle Hauptstadtportal: <https://www.berlin.de/mauer/es/lugares/otros-lugares-importantes/potsdamer-platz-y-leipziger-platz/>
- Bernardi, M. d. (agosto de 2009). La ciudad y la urbanización. *Revista Digital Estudios Históricos*(2). Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www.estudioshistoricos.org/edicion\\_2/rosario\\_bottino.pdf](http://www.estudioshistoricos.org/edicion_2/rosario_bottino.pdf)
- Blasco, J. A. (24 de febrero de 2012). Berlín, el laboratorio urbano y arquitectónico del siglo XX. La experiencia de la IBA 87. Obtenido de Urban Network: <http://urban-networks.blogspot.com/2012/02/berlin-el-laboratorio-urbano-y.html>
- Blasco, J. A. (27 de abril de 2013). Berlín reunificado tras la caída del Muro y el final de la Ciudad Doble. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Urban Network: <http://urban-networks.blogspot.com/2013/04/berlin-reunificado-tras-la-caida-del.html>
- Border inside Germany - Bike ride in Berlin Kreuzberg II - Then (1986) and now (2018). (1 de enero de 2018). Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Reddit: [https://www.reddit.com/r/germany/comments/abhg0y/border\\_inside\\_germany\\_bike\\_ride\\_in\\_berlin/](https://www.reddit.com/r/germany/comments/abhg0y/border_inside_germany_bike_ride_in_berlin/)
- Borja, J., & Martínez, Z. M. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona, España: Electra. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=57831>
- Boullon, R. C. (2006). Planificación del Espacio Turístico. México, México: Editorial Trillas. Recuperado el 18 de octubre de 2018 de <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2017/02/Planificaci%C3%B3n-del-espacio-tur%C3%ADstico-de-Roberto-C.-Boullon-PDF.pdf>
- Camargo, F. M. (julio-diciembre de 2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *FOLIOS*(44), 3-19. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf>
- Capel, H. (febrero-mayo de 1975). La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*. Homenaje al Profesor Manuel de Terán(138-139), 265-301. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de [http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm#N\\_46\\_](http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm#N_46_)
- Capel, H. (febrero-mayo de 1975). La Definición de lo Urbano. *Estudios Geográficos*, 265-301. Recuperado el 12 de Septiembre de 2018 de La Definición de lo Urbano: [http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm#N\\_46\\_](http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm#N_46_)
- Carou, H. C. (s.f.). Diccionario Crítico de Ciencias sociales. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de Territorialidad: <https://webs.ucm.es/info/eurotheo/diccionario/T/territorialidad.htm>
- Carrión, F., & Espinosa, J. E. (2012). La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias. *Bulletin de l'Institut Français d'Études Andines*, 41(3), 503-522. Recuperado el 24 de septiembre de 2018 de [http://works.bepress.com/jaime\\_erazoespinoza/23](http://works.bepress.com/jaime_erazoespinoza/23)
- Casgrain, A., & Janoschka, M. (mayo-agosto de 2013). Gentrificación y resistencia en las ciudades latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile. *Revista Andamio*, 10(22), 19-44. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://andamios.uacm.edu.mx/index.php/andamios/article/view/265/0>
- Centro del Patrimonio Mundial UNESCO - Subregión de América del Sur. (2015). Plan de Acción para el Patrimonio Mundial en América del Sur 2015-2020. Cusco - Paris, Peru - Francia: UNESCO. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://whc.unesco.org/es/actividades/846/>
- Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica. (1984). Quito: Aspectos geográficos de su dinamismo (Vol. 5). Quito, Ecuador: Centro Ecuatoriano de Investigación Geográfica. Recuperado el 12 de septiembre de 2018 de [https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins\\_textes/divers19-04/35749.pdf](https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers19-04/35749.pdf)
- Certeau, M. d. (2000). La Invención de lo Cotidiano. I. Artes de Hacer. (A. Pescador, Trad.) México D.F.: Cultura Libre. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://monoskop.org/images/2/28/De\\_Certeau\\_Michel\\_La\\_invencion\\_de\\_lo\\_cotidiano\\_1\\_Artes\\_de\\_hacer.pdf](https://monoskop.org/images/2/28/De_Certeau_Michel_La_invencion_de_lo_cotidiano_1_Artes_de_hacer.pdf)
- Cichanowicz, L. (21 de diciembre de 2016). 7 Hidden Gems in Berlin's Kreuzberg. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Culture trip: <https://theculturetrip.com/europe/germany/articles/7->

hidden-gems-in-kreuzberg-to-know/

- City of Helsinki - City Planning Department. (2013). Helsinki City Plan. Vision 2050. Urban plan - The New Helsinki City Plan. Helsinki: City Planning Department of Helsinki 2013. Recuperado el 30 de octubre de 2018 de [https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos\\_2013-23\\_en.pdf](https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-23_en.pdf)
- Cobos, E. P. (s.f.). La Economía y las formas urbanas en América latina. Recuperado el 12 de septiembre de 2018
- Concejo Metropolitano de Quito. (1967). Ordenanza de Zonificación 1165. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (22 de agosto de 2003). Ordenanza No. 3457. Normas de arquitectura y urbanismo. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (14 de octubre de 2005). Ordenanza especial de zonificación No. 0018. Plan especial de ordenamiento urbano de La Mariscal. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORDZ-018%20-%20PUOS%20-%20EDIFICABILIDAD%20SECTOR%20LA%20MARISCAL.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20A%C3%91OS%20ANTERIORES/ORDZ-018%20-%20PUOS%20-%20EDIFICABILIDAD%20SECTOR%20LA%20MARISCAL.pdf)
- Concejo Metropolitano de Quito. (14 de octubre de 2005). Ordenanza Especial de Zonificación No. 0018. Regularización vial, los usos de suelo y la asignación de ocupación del suelo y edificabilidad para le sector de La Mariscal. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (30 de diciembre de 2011). Ordenanza Metropolitana No. 0171. Plan metropolitano de Odenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (24 de abril de 2012). Ordenanza Metropolitana No. 0236. Establecen los Instrumentos de regulación, Control y Promoción del Desarrollo de la Actividad Turística en el Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (18 de diciembre de 2013). Ordenanza Metropolitana No. 0470. Reglas técnicas en material de prevención de incendios en el ordenamiento metropolitano. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (7 de octubre de 2013). Resolución No. A0013. Plan de Gestión par ala Zona Especial Turística de La Mariscal. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (25 de julio de 2016). Ordenanza Metropolitana No. 0127. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (s.f.). Ordenanza Metropolitana No. 125. Regimén Admnsitrativo de las Licencias Metropolitanas y, ne particular de la Licencia Metropolitana Única para el ejercicio de Actividades Económicas en el Distrito Metropolitano de Quito. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Concejo Metropolitano de Quito. (s.f.). Ordenanza Metropolitana No. 210. Reasignación de uso de suelo y Zonificación de los equipamientos. Quito, Pichincha, Ecuador.
- Cots, P. M. (s.f.). Estrategias y mecanismo de recuperación en el centro histórico. 19-35. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de [http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc\\_2087.pdf](http://www.programaseuropeos-malaga.com/subidas/archivos/arc_2087.pdf)
- Cuenin, F., & Silva, M. (2010). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas: El Caso de Quito. Washintong D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de <https://publications.iadb.org/es/identificacion-y-fortalecimieto-de-centralidades-urbanas-el-caso-de-quito>
- Deffner, A., & Vlachopoulou, C. (2011). Creative city: A new challenge of strategic urban planning? ERSÁ Conerence Papers. Recuperado el 15 de septiembre de 2018 de <https://www.researchgate.net/publication/254457730>
- Delgadillo, V. (junio de 2014). Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericas. Cadernos Metrópole, 16(31), 89-111. Recuperado el 15 de septiembre de 2018 de <http://www.scielo.br/pdf/cm/v16n31/2236-9996-cm-16-31-0089.pdf>
- Delgado, M. (1999). El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos. Barcelona, España: Editorial Anagrama. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de

- [https://www.academia.edu/34527099/El\\_animal\\_publico\\_-\\_Manuel\\_Delgado](https://www.academia.edu/34527099/El_animal_publico_-_Manuel_Delgado)
- Department of Economic and Social Affairs. (1969). Growth of the world's urban and rural population, 1920-2000. New York: United Nations. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de [https://population.un.org/wup/Archive/Files/studies/United%20Nations%20\(1969\)%20-%20Growth%20of%20the%20World%27s%20Urban%20and%20Rural%20Population,%201920-2000.pdf](https://population.un.org/wup/Archive/Files/studies/United%20Nations%20(1969)%20-%20Growth%20of%20the%20World%27s%20Urban%20and%20Rural%20Population,%201920-2000.pdf)
- Díaz, R. G. (enero-junio de 2006). Poder y Resistencia en Michel Foucault. (U. C. Cundinamarca, Ed.) Tabula Rasa(004), 103-22. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/26476116\\_Poder\\_y\\_resistencia\\_en\\_Michel\\_Foucault](https://www.researchgate.net/publication/26476116_Poder_y_resistencia_en_Michel_Foucault)
- Dirección Metropolitana de Planificación Territorial Distrito Metropolitano de Territorio y Vivienda (DMTV). (s.f.). Administraciones zonales del Distrito Metropolitano de Quito 2001. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.gifex.com/fullsize2/2011-10-28-14707/Administraciones\\_zonales\\_del\\_Distrito\\_Metropolitano\\_de\\_Quito\\_2001.html](https://www.gifex.com/fullsize2/2011-10-28-14707/Administraciones_zonales_del_Distrito_Metropolitano_de_Quito_2001.html)
- Distrito Metropolitano de Quito. (1991). Plan distrito metropolitano: Quito actual, fase 1. (Vol. 3). (D. d. Planificación, Ed.) Quito, Ecuador: Ilustre Municipio de Quito.
- Dreher, D. (s.f.). Regeneración Urbana de tres plazas. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de Douglas Dreher Arquitectos: <http://www.douglasdreher.com/proyectos/regeneracion3plazas.asp>
- Durán, G., Martí, M., & Mérida, J. (septiembre-diciembre de 2016). Crecimiento, segregación y mecanismo de desplazamiento en el periurbano de Quito. Íconos. Revista de Ciencias Sociales: La ciudad del siglo XXI: Políticas públicas urbanas, desplazamientos y contestaciones(56), 123-146. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/2150>
- Durkheim, E. (1967). Solidaridad debida a la división del trabajo u orgánica. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de StuDocu: <https://www.studocu.com/es-ar/document/universidad-nacional-de-quilmes/sociologia/resumenes/durkheim-solidaridad-debida-a-la-division-del-trabajo-u-organica/6695996/view>
- Escudero, C. M. (s.f.). Psicólogos especialistas en el tratamiento de las crisis de identidad. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Centro Manuel Escudero - Psicología y Psiquiatría: <https://www.manuelescudero.com/psicologos-crisis-de-identidad-madrid/>
- Escudero, D. G. (2010). El espacio urbano en Alvar Aalto. El caso de Säynätsalo. III seminario de investigación en urbanismo. DUOT, (págs. 1-14). Barcelona. Recuperado el 30 de octubre de 2018 de [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/11387/III\\_SEM\\_Saynatsalo\\_Daniel\\_Garcia\\_Escudero.pdf](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/11387/III_SEM_Saynatsalo_Daniel_Garcia_Escudero.pdf)
- Expert, D. T. (8 de octubre de 2018). From £299 - 6nt Rome & Venice Getaway w/Flights & Train Transfer. Obtenido de dealchecker: <https://www.dealchecker.co.uk/real-deals/february-2018/rome-venice-italy-holiday-breakfast/22849.html>
- Foz de Iguazú (Brasil). (s.f.). Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Opción Iguazu - Información turística: <https://www.opcioniguazu.com.ar/foz-de-iguazu-brasil.php>
- Gaber, J., & Gaber, S. L. (1 de diciembre de 1997). Utilizing mixed method research designs in planning: the case of 14th street, New York city. Journal of Planning Education and Research, 17(2), 95-103. Recuperado el 2 de diciembre de 2018 de <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0739456X9701700201>
- Gañán, M. Á., & Enjuto, M. d. (2013). Barrios y Sostenibilidad. La aplicación de criterios sociales, medioambientales y económicos en el diseño y evaluación de procesos de regeneración urbana sostenible. En U. N. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Instituto del Conurbano (Ed.), V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, (págs. 789-806). Barcelona-Buenos Aires. Recuperado el 15 de septiembre de 2018 de [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14489/056\\_Ordu%C3%B1a\\_Ga%C3%B1an\\_Ma%20Angeles.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14489/056_Ordu%C3%B1a_Ga%C3%B1an_Ma%20Angeles.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- García, E. H. (1998). Urbanismo Bioclimático: Criterios medioambientales en la ordenación de asentamientos. Madrid. Recuperado el 18 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/279474037\\_Urbanismo\\_bioclimatico](https://www.researchgate.net/publication/279474037_Urbanismo_bioclimatico)
- García, M. d. (s.f.). Propuesta de Anteproyecto para la recuperación del Sector 4. En F. d. UNAM (Ed.). Recuperado el 8 de octubre de 2018 de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Garnier, J.-P. (2015). El derecho a la ciudad desde Henri Lefebvre hasta David Harvey. Entre teorizaciones y realización. Ciudades: Ordenación del territorio: Fundamentos y prácticas de una

- disciplina en construcción(15), 217-225. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/1157>
- Gayán, S. C. (enero-abril de 2010). La participación ciudadana en el ámbito local: experiencias. REALA. Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica(312), 183-208. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/317194619\\_La\\_participacion\\_ciudadana\\_en\\_el\\_ambito\\_local\\_experiencias](https://www.researchgate.net/publication/317194619_La_participacion_ciudadana_en_el_ambito_local_experiencias)
- Geddes, P. (1915). Cities in Evolution: an Introduction to the town planning movement and to the study of civics. London: Williams & Norgate. Recuperado el 20 de octubre de 2018 de <https://archive.org/details/citiesinevolutio00gedduoft/page/n10/mode/2up>
- Gehl, J., Kaefer, J., & Reigstad, S. (15 de octubre de 2016). The city at Eye Level. Recuperado el 20 de septiembre de 2018 de Close Encounters with Buildings: <https://thecityateyelevel.com/stories/close-encounters-with-buildings/>
- Gehl, J., Kaefer, L. J., & Reigstad, S. (2006). Close encounters with buildings. URBAN DESIGN Interational, 11, 26-47. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.697.575&rep=rep1&type=pdf>
- Glass, R. (1964). London: aspects of change (Vol. 3). London: MacGibbon & Kee. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.worldcat.org/title/london-aspects-of-change/oclc/571503194>
- Gómez, R. E. (2006). El modelo de gestión del Municipio Metropolitano de Quito: la gestión desconcentrada. En I. d. Ciudad, Quito, desarrollo para la gente. Tomo I: Región, Gestión, Ambiente, Economía, Participación (págs. 25-66). Quito, Ecuador: Ediciones Continente. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.yumpu.com/es/document/view/5528406/el-modelo-de-gestian-del-municipio-metropolitano-de-quito>
- González Moya, L., & Díez de Pablo, A. (octubre de 2012). La Intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas. Urban N°4, 113-122. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1870/2123>
- González, A. d. (2012). El Centro Histórico de Bogotá "de puertas para adentro": ¿el deterioro del patrimonio al servicio de la gentrificación? Cuadernos de vivienda y urbanismo, 5(9), 46-69. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de [https://www.academia.edu/3803993/El\\_Centro\\_Hist%C3%B3rico\\_de\\_Bogot%C3%A1\\_de\\_puertas\\_para\\_adentro.\\_Deterioro\\_del\\_patrimonio\\_al\\_servicio\\_de\\_la\\_gentrificaci%C3%B3n](https://www.academia.edu/3803993/El_Centro_Hist%C3%B3rico_de_Bogot%C3%A1_de_puertas_para_adentro._Deterioro_del_patrimonio_al_servicio_de_la_gentrificaci%C3%B3n)
- Gutiérrez, H. F., & Gorrín, A. H. (s.f.). ¿Qué es la globalización? Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de Economía Tic: <https://economytic.com/globalizacion/>
- Gutiérrez, O. (2005). La ciudad y el miedo: VII Coloquio de Geografía Urbana. En U. d. Girona (Ed.). (págs. 15-334). Girona: Universitat de Girona: Servei de Publicacions. Recuperado el 20 de octubre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=380973>
- Gutiérrez, R. (2009). Los centros históricos de Iberoamerica. Políticas e Improvisaciones. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, 16(18+19), 320-335. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjC\\_9GfpoLoAhVCUt8KHRnhAzUQFjAAegQIBxAB&url=http%3A%2F%2Fperiodicos.pucminas.br%2Findex.php%2FArquiteturaeurbanismo%2Farticle%2Fdownload%2F1218%2F1273%2F0&usg=AOvVaw0](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjC_9GfpoLoAhVCUt8KHRnhAzUQFjAAegQIBxAB&url=http%3A%2F%2Fperiodicos.pucminas.br%2Findex.php%2FArquiteturaeurbanismo%2Farticle%2Fdownload%2F1218%2F1273%2F0&usg=AOvVaw0)
- Habermas, J. (1999). El concepto de mundo de la vida y el idealismo hermenéutico de la sociología comprensiva. En J. Habermas, Teoría de la acción comunicativa, II. Crítica de la razón funcionalista (M. J. Redondo, Trad., págs. 169-215). Taurus Ediciones.
- Hansen, R. S. (septiembre de 2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. Revista eure, 28(84), 5-19. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008400001&script=sci\\_arttext](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008400001&script=sci_arttext)
- Hardoy, J. E., & Gutman, M. (1992). Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamerica: tendencias y perspectivas. Madrid, España: Editorial MAPFRE.
- Hebrero, V. (7 de enero de 2019). Venecia luchará contra el turismo masico con una nueva tasa de entrada. La Vanguardia. Recuperado el 10 de marzo de 2019 de <https://www.lavanguardia.com/ocio/viajes/20190107/453977410490/venecia-nueva-tasa-contra-turismo-masivo.html>

- Herner, M. T. (2009). Territorio, desterritorialización y reterritorialización: un abordaje teórico desde la perspectiva de Deleuze y Guattari. *Huellas*(13), 158-171. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://www.biblioteca.unlpam.edu.ar/pubpdf/huellas/n13a06herner.pdf>
- Hinojosa, D. A. (19 de septiembre de 2007). Estricto derecho de admisión significa... Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de El Federalista - Diario de opinión política y económica: <http://el-federalista.blogspot.com/2007/09/estricto-derecho-de-admisin-significa.html>
- Historia del barrio desde su origen hasta hoy. (s.f.). Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [www.ciudadjardinmalaga.es](http://www.ciudadjardinmalaga.es): [http://www.ciudadjardinmalaga.es/historia\\_inicial\\_css.htm](http://www.ciudadjardinmalaga.es/historia_inicial_css.htm)
- Information of Hong Kong 2. (7 de octubre de 2011). Recuperado el 8 de octubre de 2018 de [comewme.com](http://comewme.com): <http://comewme.com/?p=428>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC). (2010). Base de Datos-Censo de Población y Vivienda 2010. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2010/>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC). (2001). Base de Datos-Censo de Población y Vivienda 2001. Pichincha, Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2001/>
- Jakeway, A. (24 de julio de 2017). Exploring Kreuzberg and Mitte, Berlin. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de We Heart: <https://www.we-heart.com/2017/07/24/berlin-bergmannkiez-kreuzberg-mitte/>
- Kaztman, R. (enero de 2001). Seducidos y abandonados: el aislamiento de los pobres urbanos. *Revista CEPAL*(75), 171-189. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/10782>
- Koolhaas, R., Boeri, S., Kwnter, S., Tazi, N., & Obrist, H. U. (2001). *Mutations*. Barcelona: Ediciones ACTAR.
- Korn, L. (23 de mayo de 2016). The city at Eye Level. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de Embrace Flexibility: <https://thecityateyelevel.com/stories/embrace-flexibility/>
- Lateral, M. S. (2016). *Herramientas para la rehavitalización de barrios comerciales*. Santiago de Chile: Quad Graphics Impresores. Recuperado el 12 de septiembre de 2018 de <https://www.gobiernosantiago.cl › uploads › 2016/11>
- Lefebvre, H. (2000). *La production de l'espace* (4 ed.). Económica.
- Lefebvre, H. (2000). *Le droit de la ville - Espace et politique* (2 ed.). Economica.
- Ley, D. (1 de febrero de 1994). Gentrification and the Politics of the New Middle Class. *Society and space: Environment and Planning*, 12(1), 53-74. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/d120053>
- López, M. (s.f.). Descubre Kreuzberg, el barrio más alternativo de Berlín. Obtenido de Euroresidentes....pasión por la vida: <https://www.euroresidentes.com/viajes/viajar/descubre-kreuzberg-el-barrio-mas>
- Lynch, K. (2008). *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts, Estados Unidos de América: The Massachusetts Institute of Technology Press. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.academia.edu/7869348/Kevin\\_Lynch\\_-\\_La\\_Imagen\\_de\\_la\\_Ciudad](https://www.academia.edu/7869348/Kevin_Lynch_-_La_Imagen_de_la_Ciudad)
- Mathivet, C. (septiembre de 2009). El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "Otra ciudad possible". Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de Diálogos, Propuestas, Historias para una ciudadanía mundial (dph): <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>
- Mattos, C. A. (diciembre de 2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En CLACSO (Ed.). *Sao Paulo, Brasil: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales*. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemons/03mattos.pdf>
- Mazo, L. M., & Tamayo, A. L. (2011). Renovación conceptual del ordenamiento territorial como política pública. *Revista Geografía de América Central*, 1-19. Recuperado el 12 de septiembre de 2018 de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2557>

- Mena, F. C. (1992). La Planificación de Quito. Del Plan Director a la ciudad democrática. En F. C. (Coordinador), *Ciudades y Políticas Urbanas* (págs. 143-164). Quito. Recuperado el 24 de septiembre de 2018 de [https://works.bepress.com/fernando\\_carrion/70/](https://works.bepress.com/fernando_carrion/70/)
- Mena, F. C. (8 de diciembre de 2008). Policentralidad: esencia de la ciudad plural. *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos*(2), 7-9. Recuperado el 2 de octubre de 2018 de <https://www.flacsoandes.edu.ec/en/agora/policentralidad-esencia-de-la-ciudad-plural>
- Mena, F. C. (2010). *Ciudad, memoria y proyecto* (Vol. 5). (F. Carrión, Ed.) Quito, Ecuador: OLACCHI. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/125313-opac>
- Mena, F. C. (2010). El laberinto de las centralidades históricas en América Latina. El centro histórico como objeto de deseo. (M. d. Ecuador, Ed.) Quito, Ecuador: Ministerior de Cultura del Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://works.bepress.com/fernando\\_carrion/493/](https://works.bepress.com/fernando_carrion/493/)
- Mena, F. C. (18 de marzo de 2011). La ciudad es el espacio público. *Diario Hoy*. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://works.bepress.com/fernando\\_carrion/462/](http://works.bepress.com/fernando_carrion/462/)
- Mendoza, M. R., Morales, O. T., & Vargas, L. D. (2 de diciembre de 2011). Caracterización de la pobreza oculta y su efecto en la sostenibilidad económica de las pequeñas y medianas empresas de la localidad de Usaquén (Bogotá - Colombia). *Revista Facultad de Ciciencia Económicas: Investigación y Reflexión*, 19(2), 123-140. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/308391769\\_Caracterizacion\\_de\\_la\\_pobreza\\_oculta\\_y\\_su\\_efecto\\_en\\_la\\_sostenibilidad\\_economica\\_de\\_las\\_pequenas\\_y\\_medianas\\_empresas\\_de\\_la\\_localidad\\_de\\_Usaquen\\_Bogota\\_-\\_Colombia](https://www.researchgate.net/publication/308391769_Caracterizacion_de_la_pobreza_oculta_y_su_efecto_en_la_sostenibilidad_economica_de_las_pequenas_y_medianas_empresas_de_la_localidad_de_Usaquen_Bogota_-_Colombia)
- Mintz, M. (23 de mayo de 2016). The City at Eye Level. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de *By the Power of 10*: <https://thecityateyelevel.com/stories/by-the-power-of-10/>
- Minujín, A. (2010). Vulnerabilidad y resiliencia de la clase media en América Latina. En *Clases medias y desarrollo en América Latina* (págs. 71-141). Barcelona: CEPAL. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/1412>
- Montúfar, M. C. (2005). *Quito: Imagen Urbana, Espacio Público, Memoria e Identidad*. Quito, Ecuador: TRAMA.
- Moranta, T. V., & Urrútia, E. P. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. (U. d. Barcelona, Ed.) *Anuario de Psicología*, 36(3), 281-297. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/view/61819>
- Moreno, E. G. (1979). *Relations in Public - Microstudies of the Public Order*. (F. S. Fontela, Trad.) España: Editorial Alianza. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=157046>
- Msilla, J. (10 de marzo de 2017). Experiencias urbanas en Kreuzberg, Berlin. Obtenido de *El País*: [https://elpais.com/elpais/2017/03/03/seres\\_urbanos/1488540694\\_304785.html](https://elpais.com/elpais/2017/03/03/seres_urbanos/1488540694_304785.html)
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2004). Plan Especial "La Mariscal". Quito. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Uso%20de%20Suelo/2018/2018-05-16%20Extraordinaria/2.%20Plan%20Especial%20La%20Mariscal/Diagnostico/Presentaciones/Diagnostico/ETAPA%20DIAGNOSTICO.pdf](http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Uso%20de%20Suelo/2018/2018-05-16%20Extraordinaria/2.%20Plan%20Especial%20La%20Mariscal/Diagnostico/Presentaciones/Diagnostico/ETAPA%20DIAGNOSTICO.pdf)
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2006). *Plan general de desarrollo territorial del Distrito Metropolitano de Quito: memoria técnica 2006-2010*. (D. m. territorial, Ed.) Quito, Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio\\_view.php?bibid=105538&tab=opac](https://biblio.flacsoandes.edu.ec/shared/biblio_view.php?bibid=105538&tab=opac)
- Murta, I. B., Araújo, L. C., Campos, J. G., & Gontijo, B. M. (2009). Nueva Territorialidad. Caso São Bartolomeu (Mina Gerais) - Brasi. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 18, 362-380. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-17322009000400001&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-17322009000400001&script=sci_arttext)
- Naranjo, F. Z. (2012). Paisaje urbano. Aportaciones para la definición de un marco teórico, conceptual y metodológico. *Ciudades y Paisajes Urbanos en el Siglo XXI*, 13-92. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de <http://paisajeyterritorio.es/assets/paisaje-urbano.-aportaciones-para-la-definicion-de-un-marco-teorico%2C-conceptual-y-metodologico.-zoido-naranjo%2C-f..pdf>
- Nogué, J. (2007). Paisaje, identidad y globalización. *FABRIKART: Arte, Tecnología, Industria, Sociedad*(7), 136-145. Recuperado el 12 de octubre de 2018 de

- <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2942259>
- Opbroek, K. (23 de mayo de 2016). The City at Eye Level. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de Making Room for People: <https://thecityateyelevel.com/stories/making-room-for-people/>
- Ospina, C. A. (2009). Los valores urbanos de las nuevas centralidades. Universidad Politécnica de Cataluña. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.yumpu.com/es/document/read/13350103/los-valores-urbanos-de-las-nuevas-centralidades>
- Oviedo, L. F. (abril-junio de 2006). Espacio, territorialidad y poder. *Ciudades*(70), 17-22. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://es.scribd.com/doc/102084917/Espacio-Territorialidad-y-Poder-2006>
- Paniagua, J. A. (2011). La esfera pública y la privada (cap. 2 de La condición humana). *El Buzo: Revista electrónica de la Asociación Andaluza de Filosofía (Epoca 2) - Edición dedicada a Hanna Arendt*. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/281817>
- Paredes, E. A. (mayo de 2014). Construcción de la mirada sobre "La zona"; melodrama, turismo y crónica roja. Quito, Pichincha, Ecuador: Flacso sede Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/6785>
- Parra, I. D. (2014). La gentrificación, un regreso a la ciudad de la intervención urbanística. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*(64), 321-340. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0h5Hg6oPoAhXtmuAKHQsJDnsQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F4653710.pdf&usg=AOvVaw1\\_Skz0q9atv6fzHTThNeexZ](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0h5Hg6oPoAhXtmuAKHQsJDnsQFjAAegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F4653710.pdf&usg=AOvVaw1_Skz0q9atv6fzHTThNeexZ)
- Parra, I. D. (s.f.). La mezcla imborbable. Regreso a la ciudad y gentrificación en el Centro Histórico de Ciudad de México. *Quid 16. Revista del área de estudios urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germano de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA)*(5), 229-254. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj0h5Hg6oPoAhXtmuAKHQsJDnsQFjABegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F5593358.pdf&usg=AOvVaw2m9dZU6fSX5eC2T3Xmx3pP>
- Patiño, B. B., & Olarte, S. H. (2017). La clase dominante como determinante de la forma de Quito. *Bitacora Urbano Territorial*, 27(3), 81-90. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/55932/html>
- Pavón, O. C., & Ramirez, J. J. (Noviembre de 2011). Las nuevas denominaciones de los urbano. *Revista URBANO*(24), 34-44. Recuperado el 8 de septiembre de 2018 de <https://www.redalyc.org/pdf/198/19821398004.pdf>
- Pertile, V. C. (julio-diciembre de 2010). Las Áreas Centrales en sus Centros Urbanos: Su Revitalización. *Revista Geográfica Digital. IGUNNE*(14), 1-42. Recuperado el 12 de octubre de 2018 de <https://hum.unne.edu.ar/revistas/geoweb/Geo14/archivos/pertile14.pdf>
- Piérola, R. R. (2009). *Estado, Territorio y Etnias Andinas*. La Paz, Bolivia: Plural Ediciones.
- Pinilla, E. R. (2010). Renovación y conservación en el centro de Bogotá. *Bitácora*, 17(2), 13-22. Recuperado el 30 de septiembre de 2018 de <https://es.scribd.com/document/320315365/Renovacion-y-conservacion-en-el-centro-de-Bogota>
- Pino, L. I. (30 de noviembre de 2014). Metabolismo urbano y apropiación de excedentes ecológicos. De la estepa a la arquitectura burguesa. *Revista URBANO*(29), 31-44. Recuperado el 30 de septiembre de 2018 de <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/234>
- Ponce, A. (2011). *La Mariscal - Historia de un Barrio Moderno en Quito e el S. XX*. Quito.
- Porto, J. P., & Gardey, A. (2010). Definición de CIUDAD. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Definición.de: <https://definicion.de/ciudad/>
- Pozcka, C. (1997). Berlín: Reunificación urbana. Una ciudad simbolo. *Urbanismo: Revista Oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*(32), 52-61. Recuperado el 15 de Septiembre de 2018 de

- <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2638365>
- Prinz, D. (1986). Planificación y configuración urbana. México: Ediciones G. Gill S.A de C.V. Recuperado el 30 de septiembre de 2018 de <https://es.scribd.com/doc/214638262/planificacion-urbana-Dieter-Prinz-pdf>
- Quito Turismo. (Diciembre de 2018). Estadísticas. Recuperado el 6 de enero de 2019 de Quito Turismo: <http://quito-turismo.gob.ec/estadisticas/>
- Ramírez, Á. N. (s.f.). Espacio Urbano y Sentido: de llas teorías urbanas al semanálisis. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de <https://taller5a.files.wordpress.com/2010/02/espacio-urbano-y-sentido.pdf>
- Redón, S. M. (2011). Análisis teórico y aproximación práctica a las relaciones entre ciudad y comercio: El caso de la producción, venta y consumo de libros en Barcelona. Universitat de Barcelona, Departamento de Geografía Humana. Barcelona: Universidad de Barcelona. Recuperado el 8 de septiembre de 2018 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=114492>
- Restrepo, B. d., Scobie, J. M., Civitaresi, H. M., & Sarmiento, M. F. (2014). Dinámica de pobreza y exclusión social en la última década en la Localidad de Teusaquillo : estudio de caso. Bogotá, Colombia: Uniandes. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.worldcat.org/title/dinamica-de-pobreza-y-exclusion-social-en-la-ultima-decada-en-la-localidad-de-teusaquillo-estudio-de-caso/oclc/964835029>
- Riazuelo, J. M. (1998). Renovación urbana cautelosa en Kreuzberg, Berlin. Una tarea en silencio de la IBA. Boletín Académico. Escola Técnica Superior de Arquitectura de Coruña(8), 39-45. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/5158>
- Ricart, N., & Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público. 5-35. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://revistes.ub.edu/index.php/waterfront/article/view/18792>
- Richardson, C. (26 de agosto de 2014). The 'EasyJet Set' lands in Berlin's tech scene. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de Fortune: <http://fortune.com/2014/08/26/the-easyjet-set-lands-in-berlins-tech-scene/>
- Rizo, M. (2006). Conceptos para pensar lo urbano: al abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus las representaciones sociales. Revista Bifurcaciones(6), 1-13. Recuperado el 30 de septiembre de 2018 de [http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones\\_006\\_Rizo.pdf](http://www.bifurcaciones.cl/006/bifurcaciones_006_Rizo.pdf)
- Robinson, J. (septiembre de 2002). Global and World Cities: A View from off the Map. International Journal of Urban and Regional Research, 26(3), 531-554. Recuperado el 8 de octubre de 2018 de <http://www.stellenboschheritage.co.za/wp-content/uploads/Global-and-World-Cities-.pdf>
- Rodríguez, G. O., Medina, J. A., & Medina, L. F. (julio-diciembre de 2015). Consideraciones acerca del concepto de pobreza en la contemporaneidad: la pobreza oculta, retos y discusiones – Colombia. Comuni@cción, 6(2), 58-70. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S2219-71682015000200006&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2219-71682015000200006&lng=en&nrm=iso)
- Roig, J. M. (2009). Berlín: Arquitectura y ciudad en los últimos cien años (1910-2009). Permanencias y transformaciones en el área central de la ciudad. Cuadernos de notas(12), 95-118. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de <https://es.scribd.com/document/346002658/Berlin-Arquitectura-y-Ciudad-de-Los-Ultimos-Cien-Anos>
- Rojas, E., Villaescusa, E. R., & Wegelin, E. (2004). Volver al Centro. La recuperación de áreas urbanas centrales. Washington D.C., Estados Unidos de América: Banco Interamericano de Desarrollo. Recuperado el 10 de Septiembre de 2018 de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/14158/volver-al-centro-la-recuperacion-de-areas-urbanas-centrales>
- Rolnik, R. (s.f.). Obtenido de Blog da Raquel Rolnik: <https://raquelrolnik.wordpress.com/>
- Rolnik, R. (23 de junio de 2017). "Public space should be seen in in its dual symbolic and material dimensions as a common good belonging to citizens.". (S. Spaces, Entrevistador) Recuperado el 20 de octubre de 2018 de <http://publicspace.cccb.org/en/post/public-space-should-be-seen-in-in-its-dual-symbolic-and-material-dimensions-as-a-common-good-belonging-to-citizens>
- Rueda, J. V. (1998). Realidad Urbana - Teoría Arquitectónica y Realidad Urbana en Medellín. Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia. Recuperado el 8 de Octubre de 2018 de <http://bdigital.unal.edu.co/50518/1/johannavelezrueda.19981.pdf>

- Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://habitat.aq.upm.es/cs/P2/a009.html>
- Rueda, S. (2011). El Urbanismo ecológico. Barcelona, España: J. Ezquiaga y L. González. Recuperado el 12 de septiembre de 2018 de [http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/Urbanismo\\_ecologico.pdf](http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/Urbanismo_ecologico.pdf)
- Ryan, L. (10 de 12 de 2018). What to see in Kreuzberg, Berlin's Coolest Neighborhood. Recuperado el 8 de enero de 2019 de Swirled: <https://swirled.com/what-to-see-in-kreuzberg-berlin/>
- Ryder, R. (s.f.). La evolución funcional en una ciudad andina: El caso del barrio Mariscal Sucre en Quito 1975-1981. Documento de Investigación. Quito, Pichincha, Ecuador. Recuperado el 24 de septiembre de 2018 de <https://www.researchgate.net/publication/316861974>
- Sabatini, F., Robles, M. S., & Vásquez, H. (2009). Gentrificación sin expulsión, o la ciudad latinoamericana en una encrucijada histórica. *Revista 180*(24), 18-25. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://www.revista180.udp.cl/index.php/revista180/article/view/266>
- Salas, M. M., & Sáinz, J. P. (enero-abril de 2006). De la vulnerabilidad social al riesgo de empobrecimiento de los sectores medios: un giro conceptual y metodológico. (E. C. México, Ed.) *Estudios Sociológicos*, 24(70), 99-138. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.jstor.org/stable/40421026?seq=1>
- Salcedo, R. (2014). La lucha por el espacio urbano. En R. Salcedo, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio en ciudadanía* (págs. 69-77). Editora O. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.flacsoandes.edu.ec/en/node/62557>
- Sargatal, M. A. (1 de agosto de 2001). Gentrificación e inmigración en los centros históricos: El caso del barrio del Raval en Barcelona. (U. d. Barcelona, Ed.) *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Número extraordinario dedicado al III Coloquio Internacional de Geocrítica (Actas del Coloquio)*, 66(94). Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://es.scribd.com/document/357612901/Gentrificacion-e-Inmigracion-en-Los-Centros-Historicos-El-Caso-Del-Barrio-Del-Raval-en-Barcelona>
- Schwarz, N. (15 de mayo de 2010). Urban form revisited - selecting indicators for characterising European cities. *Landscape and Urban Planning*, 96(1), 29-47. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204610000320>
- Silva, A. (2006). *Imaginario urbano, Bogotá y São Paulo: Cultura y comunicación urbana en América Latina* (Quinta ed.). Bogotá, Colombia: Editorial Tercer Mundo. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://imaginariosyrepresentaciones.files.wordpress.com/2015/05/silva-armando-imaginarios-urbanos.pdf>
- Smith, N. (2015). Hacia una teoría de la gentrificación. Un retorno a la ciudad por el capital, no por las personas. En N. Smith, *Gentrificación Urbana y Desarrollo Desigual* (L. M. Herrera, & F. S. Bel, Trads., págs. 77-111). Barcelona, España: Icaria. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs//9788498886702.pdf>
- Solís, D. A. (2012). *Modelos de sostenibilidad urbana en la Unión Europea: Alemán, Holandés, Inglés y Nórdico*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Solís, J. B. (1995). *La arquitectura del siglo XX en Quito*. (B. C. Ecuador, Ed.) Quito, Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de [https://www.academia.edu/33266529/La\\_arquitectura\\_del\\_siglo\\_XX\\_en\\_Quito](https://www.academia.edu/33266529/La_arquitectura_del_siglo_XX_en_Quito)
- Tintaya, G. S. (s.f.). *Academia*. Recuperado el 20 de Septiembre de 2018 de 2. *Indicadores Relacionados con el Espacio Público y la Movilidad*: [https://www.academia.edu/7613114/2.\\_INDICADORES\\_RELACIONADOS\\_CON\\_EL\\_ESPACIO\\_PUBLICO\\_Y\\_LA\\_MOVILIDAD](https://www.academia.edu/7613114/2._INDICADORES_RELACIONADOS_CON_EL_ESPACIO_PUBLICO_Y_LA_MOVILIDAD)
- Torres, T. M. (2013). La territorialidad de la Plaza Foch, la disputa del espacio público. Quito, Ecuador: Flacso Ecuador. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/7434>
- Trachana, A. (2015). *Arquitectura y Construcción de la Forma Urbana*. ProQuest ebrary, 1-41.
- Valera, S. (1999). Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. (U. d. Barcelona, Ed.) *Tres al Cuarto*(6), 22-24. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://www.ub.edu/escult/editions/Otresal.pdf>
- Vásquez, D. H. (30 de mayo de 2018). Densificar la ciudad ¡Sí! Pero con reglas claras. *Red de Urbanistas del Ecuador*, 1-29. Recuperado el 18 de septiembre de 2018 de

- <https://www.facebook.com/notes/diego-hurtado-vásquez/densificar-la-ciudad-s%C3%AD-pero-con-reglas-claras/10156134963977931/>
- Vazquez, F. S., & Espinosa-Muñoz, V. M. (Mayo de 2015). La ciudad herida. Siete ejemplos paradigmáticos de rehabilitación urbana en la segunda mitad del siglo XX. EURE. Revista latinoamericana de estudios urbanos regionales, 41(123), 103-129. Recuperado el 5 de septiembre de 2018 de [https://www.researchgate.net/publication/277414150\\_La\\_ciudad\\_herida\\_Siete\\_ejemplos\\_paradigmaticos\\_de\\_rehabilitacion\\_urbana\\_en\\_la\\_segunda\\_mitad\\_del\\_siglo\\_XX](https://www.researchgate.net/publication/277414150_La_ciudad_herida_Siete_ejemplos_paradigmaticos_de_rehabilitacion_urbana_en_la_segunda_mitad_del_siglo_XX)
- Velasco, C. M. (2013). Historia y Memoria Colectiva del barrio La Mariscal de Quito. Quito: IdeaZ Imprenta.
- Velázquez, B. R., & Cobos, E. P. (2013). Teorías sobre la ciudad en América Latina. "El patrimonio histórico y la centralidad urbana" (Vol. II). México D.F., México: Editores e Impresores Profesionales EDIMPRO, S.A de C.V. Recuperado el 5 de septiembre de 2018 de <https://www.flacsoandes.edu.ec/en/agora/el-patrimonio-historico-y-la-centralidad-urbana>
- Vera, J. R., & Padilla, A. O. (septiembre de 2011). Aproximación a la génesis de la contribución de la densidad en la noción de "ciudad compacta". EURE, 37(112), 23-41. Recuperado el 5 de octubre de 2018 de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612011000300002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612011000300002)
- Verheul, W. J. (7 de diciembre de 2017). The City at Eye Level. Recuperado el 15 de octubre de 2018 de Placemaking and the Discourse of the Public Place: <https://thecityateyelevel.com/stories/placemaking-and-the-discourse-of-thepublicplace/>
- Vicherat, D. (2014). ¿Qué tienen en común la identidad, el espacio público y la democracia? Algunas reflexiones sobre los conceptos. En R. Salcedo, & O. Segovia (Ed.), Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio en ciudadanía. Santiago de Chile, Chile: Ediciones SUR. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://www.flacsoandes.edu.ec/en/node/62557>
- Vigil, P. A. (2005). Análisis formal del espacio urbano - Aspectos teóricos. Facultad de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes, Lima. Recuperado el 5 de septiembre de 2018 de <https://www.urbanoperu.com/sites/urbanoperu.com/files/articulos/analisis%20espacial%20urbano.pdf>
- Villanueva, L. F. (2006). Gobernanza y gestión pública. México: Fondo de Cultura Económica. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <https://marcelagonzalezduarte.files.wordpress.com/2018/01/aguilan-villanueva-gobernanza-y-gestion-publica.pdf>
- Villoría, A. L. (2003). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. Revista Veredas, 2(3), 41-60. Recuperado el 2 de septiembre de 2015 de <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/8141>
- Wachsmuth, D. (2013). Teoría urbana sin ciudadismo metodológico. Urban. Artículos y notas de investigación 'Teoría urbana'(6), 23-35. Recuperado el 5 de septiembre de 2018 de <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/2051>
- Wilson, W. J. (1997). When Work Disappears: The World of the New Urban Poor. Vintage.
- Yew, D. (14 de Diciembre de 2014). El urbanismo expansivo y la ciudad dormitorio. Recuperado el 5 de Octubre de 2018 de El imperio de Des: <https://elimperiodedes.wordpress.com/2014/12/14/el-urbanismo-expansivo-y-la-ciudad-dormitoria/>
- Ziccardi, A. (2004). Participación ciudadana y Políticas Sociales del Ámbito Local. (U. N. UNAM, Ed.) México D.F., México. Recuperado el 2 de septiembre de 2018 de <http://ru.iis.sociales.unam.mx/jspui/bitstream/IIS/4420/1/Participacion%20ciudadana%20y%20politicas%20sociales%20en%20el%20ambito%20local.pdf>

**ANEXOS**

## ÍNDICE DE DEFINICIONES E INFORMACIÓN REFERENCIADA

- <sup>1</sup> "La Mariscal" constituye un sector de la Zona Centro Norte de Quito, que está conformado por el subsector "La Floresta" y el subsector "La Mariscal". Para efectos del presente estudio, el subsector "La Mariscal" se denominará sector.
- <sup>2</sup> Barrios según Ponce, Amparo, (2011), "La Mariscal; Historia de un Barrio Moderno en Quito en el siglo XX", Instituto Metropolitano de Patrimonio, Venezuela 914 y Chile/ Tel: (593-2) 2584-961/ 2584-962 Quito, 2011
- <sup>3</sup> Gráfico del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Publicado en mayo de 2012. Analizado dentro del Taller AR0960 – 2012-2
- <sup>4</sup> Pérez, G., "Plano de la ciudad de Quito con todas sus casas" - Esc. 1:3000-, Editor Erhard Hnos., París, 1888.
- <sup>5</sup> Jiménez Adolfo, 1894, "Guía Topográfica Estadística, Política, Industrial, Mercantil y de domicilios de la ciudad de Quito", Tipografía de los Talleres Salesianos, Quito, 1894.
- <sup>6</sup> Dirección General de Estadística, Ministerio del Ramo, 1906, "Censo de la Población de Quito, 1 de mayo 1906", Biblioteca Nacional "Eugenio Espejo", Quito, 1096.
- <sup>7</sup> Archivo Histórico Municipal, 1912, Catastro de la Propiedad Urbana, Municipio de Quito, Quito, 1912.
- <sup>8</sup> Pérez, G., 1921, "Historia de la Arquitectura en la República del Ecuador", Revista "La Gaceta de América", Año 1, No. 3; París, Imprenta Vertongen, 1921.
- <sup>9</sup> Radiconcini, G., 1912, "La ciencia y el Arte de la Construcción en Quito", Anales de la Universidad Central, Quito, Año 1, Nueva serie, Noviembre 1912, No.5, Quito, 1912
- <sup>10</sup> Notaría Segunda Cantón Quito, 1922, "Contrato de Compra Venta entre The Anglo French Pacific Syndicated Limited y The Farms Company", Escritura Pública.
- <sup>11</sup> Concejo Municipal, 1922, Acta 5 de enero de 1922, Copiador de actas 1921-1922, Archivo Histórico Municipal, Quito, 1922
- <sup>12</sup> Archivo Histórico Municipal, 1927, Catastro de la Propiedad Urbana, Municipio de Quito, Quito, 1927.
- <sup>13</sup> Sosa, Cecilia y otros, 1988, "Conformación y Transformaciones Urbano Arquitectónicas del sector Mariscal Sucre 1922-1988", Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Serie, Tesis de Grado, No. 7, Quito, 1988.
- <sup>14</sup> Desde las lecturas establecidas por el Taller y las narrativas de los pensadores y ciudadanos invitados.
- <sup>15</sup> El área de estudio está marcada por las Avenidas Ignacio de Veintimilla, 6 de Diciembre, Amazonas, Cristóbal Colón. Este espacio se le marco por ser el punto de mayor acumulación de LUAEs de expendio de licor, albergar la "Plaza Foch", un gran grupo de casas patrimoniales están ubicadas en este espacio y en el imaginario urbano de las personas, este espacio es lo denominada "La Zona" para diversión y entretenimiento.
- <sup>16</sup> Amparo Ponce divide a La Mariscal en 10 sectores, cada uno es limitado por avenidas principales.
- <sup>17</sup> En este caso es una característica que se expande por todo el barrio de La Mariscal, y que ha servido de referencia al desarrollo de la ciudad de Quito.
- <sup>18</sup> Ciudades archipiélagos, alejadas del área urbana central o metropolitana, donde su principal función el albergar todo tipo de vivienda y las personas se alejan al comienzo de una jornada laboral y regresan al finalizar la misma. Muchas de estas ciudades se encuentran en el continente americano, sobre todo en países como Estados Unidos, México, Argentina, Colombia, Chile.
- <sup>19</sup> Kevin Lynch en "The Image of the City" (1960) marca 5 elementos importantes para navegar en una ciudad: *Caminos, Bordes, Distritos, Nodos e Hitos*. Son elementos fáciles de reconocimiento y todas las personas los identifican.
- <sup>20</sup> Esta clasificación se atribuye a Saskia Sassen dentro de su publicación "*La ciudad global*" (1991), en donde se estudia los casos de Londres, Nueva York, Paris y Tokio y es una oposición a lo denominado **Megaciudad**.

<sup>21</sup> Conurbación comprende a la unión de ciudades, pueblos mediante la expansión urbana y crecimiento poblacional, llegando a ser muy difuso el límite entre ciudades. La integración permite que haya una jerarquía de ciudades y su importancia en ciertas áreas. Las ciudades siguen siendo independientes, pero dependen mutuamente para su funcionamiento adecuado. (Geddes, 1915).

<sup>22</sup> Sus orígenes se dan desde la formación de los pueblos. Siendo un espacio codiciado durante las invasiones y conquistas, llegando a una crisis con la industrialización y hoy en día algunas sobreviven, pero muchas están en un área poco definida o totalmente eliminada.

<sup>23</sup> Con el avance tecnológico, en muchos estudios urbanos, se plantea que el espacio público ya no solo es tangible, sino virtual, dando una teoría global, que el internet es el nuevo espacio de interacción social y que se lo debe tomar en cuenta en los planes urbanos, para compensar el abandono del espacio s tradicionales.

<sup>24</sup> A nivel global, hay casos que ciertas construcciones se encuentran dentro del espacio público, pero no pasan más del 10% del total del terreno o parcela.

<sup>25</sup> Los valores culturales de las personas varían de región en región e históricamente si son ignorados existe un conflicto constante en búsqueda de una justicia social que terminan en una igualdad o desigualdad de la sociedad.

<sup>26</sup> La mayoría de las ciudades han sufrido este fenómeno, y el control del mismo se ha vuelto complicado, y en algunos casos imposibles por razones sociales y culturales. Los gobiernos locales tienen la misión de detener, controlar o eliminar estas invasiones con leyes públicas, pero todo tipo d campaña termina o comienzan en cada nuevo tiempo electoral.

<sup>27</sup> Raquel Rolnik (Sao Paulo, 1956). Arquitecta y Urbanista brasileña. Su principal trabajo –dentro y fuera de la política– ha sido la vivienda popular, urbanismo y desarrollo local de Brasil, junto con algunas visiones alternativas a problemas dentro de las ciudades conflictivas de Brasil.

<sup>28</sup> Organización de las Naciones Unida para la Educación, Ciencia y Cultura.

<sup>29</sup> Consejo Internacional de Monumentos y Sitios. Asociación civil no gubernamental, ligada a la ONU mediante la UNESCO. Ubicado en Paris, Francia.

<sup>30</sup> Según tratados de psicología, es la experiencia de dudas sobre la existencia del individuo y su identidad. La identidad son la acumulación de patrones culturales y su desarrollo en el tiempo.

<sup>31</sup> Estudios en España, México y otras ciudades latinoamericanas han propuesto reemplazar el termino de **gentrificación** por **ELITIZACIÓN**, manteniendo el origen y problemas que este fenómeno en las ciudades latinas.

<sup>32</sup> Jason Hackworth y Neil Smith son quienes exponen estas olas de gentrificación en sus estudios de ciudades de los Estados Unidos y Canadá; siendo ciudades con demasiada exposición a las nuevas tendencias globales. Desafortunadamente las ciudades latinoamericanas tienden a imitar y no tener un acercamiento al tema de manera orgánica sino de forma forzada.

<sup>33</sup> La crisis de régimen, es el momento en que el sistema económico, político y social entran en crisis y ay una desconfianza entre las entidades y la sociedad, poniendo en riesgo la funcionalidad de la ciudad.

<sup>34</sup> Según la ONU en su agenda para 2030 determino que un buen trazado se mide por la distancia que las aceras cubren –tanto lineal como en área– y la cantidad de intersecciones viales.

<sup>35</sup> Estas proyecciones son solo referencias, no se las puede aplicar en el sitio por ser un área consolidada y es mejor conservar las manzanas y lotes que abrir y perder posibilidades de aumentar la residencia que a la movilidad vehicular.

<sup>36</sup> No se tomó en consideración a los trabajadores sexuales fuera de los negocios de esta naturaleza, porque tienen un desplazamiento diario libre y aleatorio como para marcar un punto frecuente o designado.

<sup>37</sup> Según la ONU, una ciudad bien planificada está compuesta por lo menos con 40 intersecciones y una densidad mínima de 200 intersecciones/km<sup>2</sup>

<sup>38</sup> La recolección de desechos hospitalarios, de peligro de contaminación, restos animales, productos químicos, escombros, tienen un tratamiento especial y son recogidos directamente del origen, por lo tanto, no afectan el sistema de recolección público que está distribuido por todo el Distrito Metropolitano.

<sup>39</sup> Los valores presentados en los cuadros dentro de los detalles arquitectónicos son una aproximación al costo por m<sup>2</sup> o el costo de una pieza de todo el conjunto, con el objetivo de recuperar

o implementar dichos elementos en las actuales y nuevas edificaciones dentro del área de estudio.

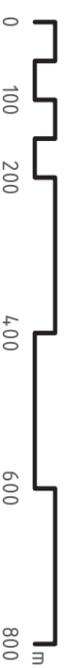
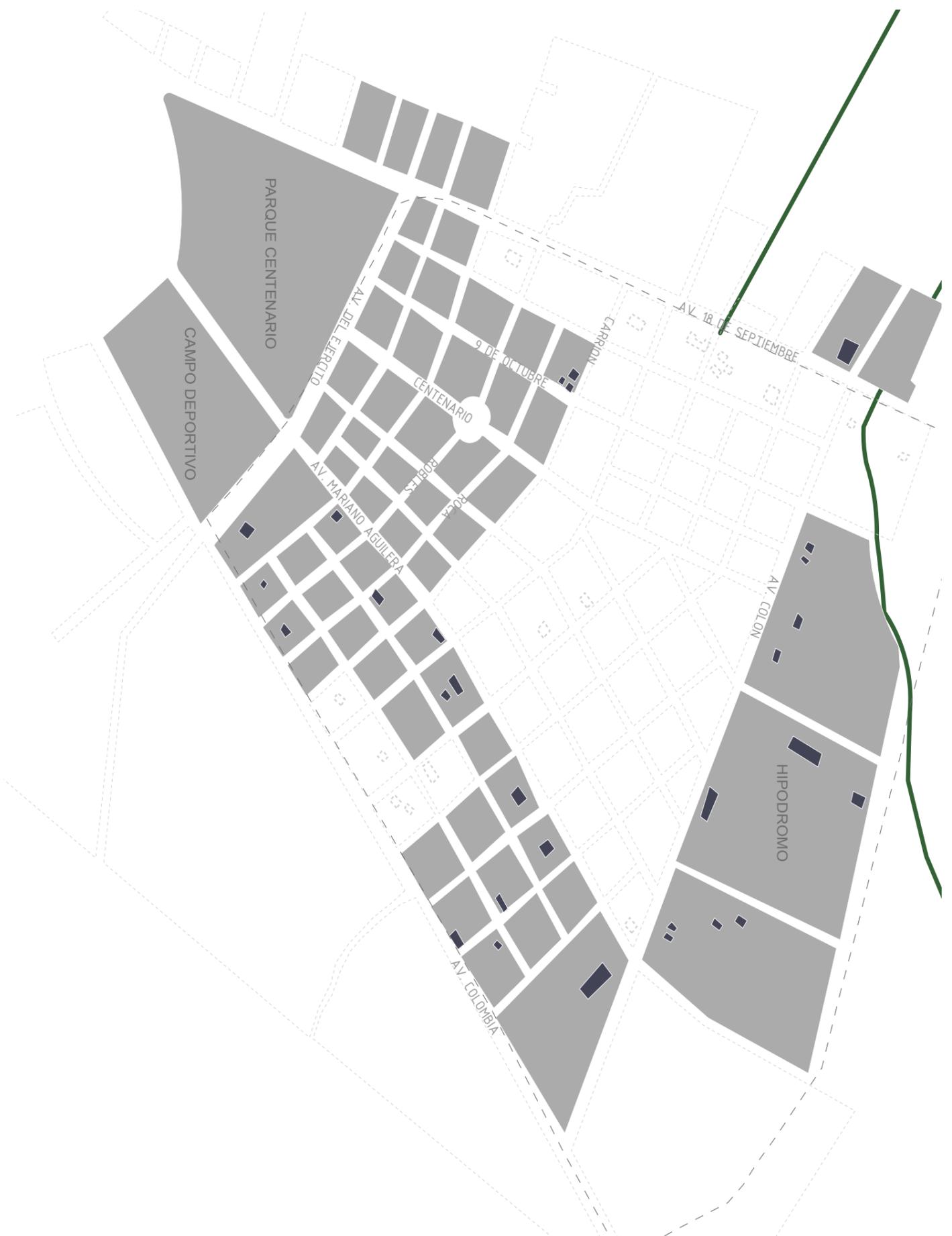
<sup>40</sup> En el área de estudio durante el día hay 934 plazas de estacionamiento, y en la noche se aumenta 231 en el espacio público para cubrir la demanda ocasionada por los negocios de entretenimiento nocturno.

<sup>41</sup> Según normativas vigentes y la LUAE, se permite un solo local comercial en predios pequeños, a menos que sean complementarios al comercio principal en donde pueden asentarse varios y si se toma en cuenta a los locales camuflados, en un solo lote puede haber 1 negocio como 7 negocios comerciales sin ningún problema, pero la repercusión a largo plazo y visualmente genera un caos y abandono del sitio.

<sup>42</sup> Este valor puede variar según la región, estación del año y localización geográfica. Se toma un margen de 12°C para tener un control global y como limitante, si supera esta barrera y la diferencia de grados entre áreas urbanas y rurales supera los 2°C quiere decir que hay un efecto certero de isla de calor descontrolado y las acciones de control son radicales o irreversibles en cierto grado.

<sup>43</sup> Este rango comprende al ruido que se escucha en una aglomeración de gente o una aspiradora en función.

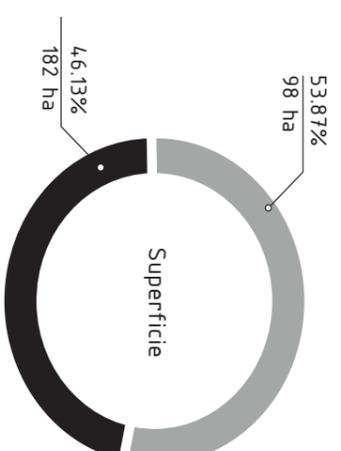
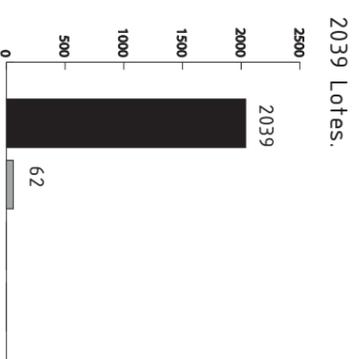
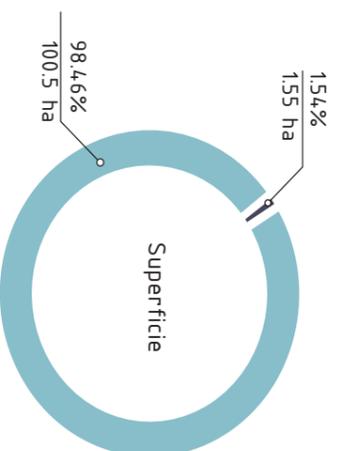
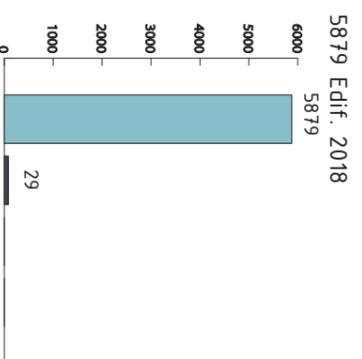
<sup>44</sup> Un aproximado del ruido en un concierto en vivo.

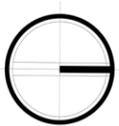


MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA				
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie
1	EDIFICACIONES 1922	29	0,49	1,55
	EDIFICACIONES 2018	5879	100,00	100,55
TOTAL		5879,00	100,00	100,55

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA				
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie
2	LOTES 1922	62	3,04	98,07
	LOTES 2018	2039	100,00	182,05
TOTAL		2039,00	34,68	182,05

### Estadísticas

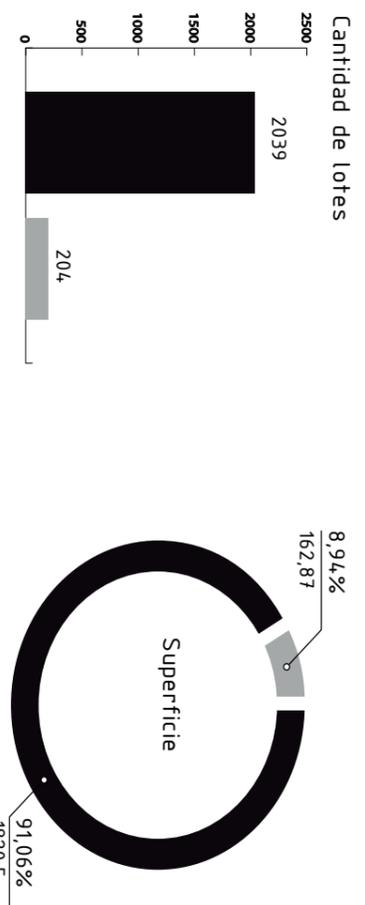
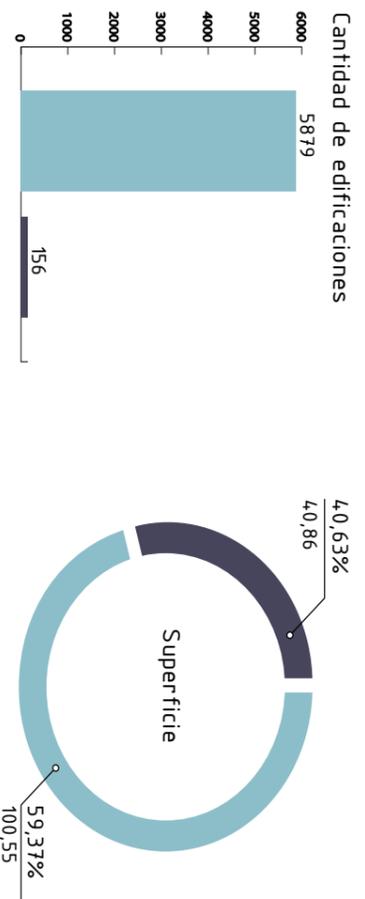


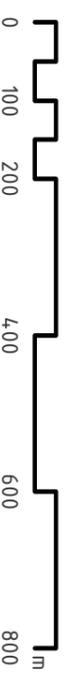
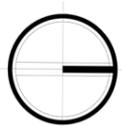


MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
1	EDIFICACIONES 1932	156	2,65	40,86	40,64
	EDIFICACIONES 2018	5879	100,00	100,55	100,00
TOTAL		5879,00	100,00	100,55	100,00

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
2	LOTES 1932	204	10,00	162,87	161,98
	LOTES 2018	2039	100,00	1820,50	100,00
TOTAL		2039,00	34,68	1820,50	1810,54

### Estadísticas





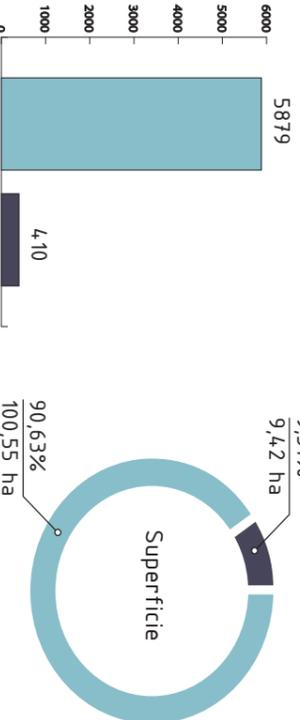
### Leyenda

- EDIFICACIONES
- LOTES

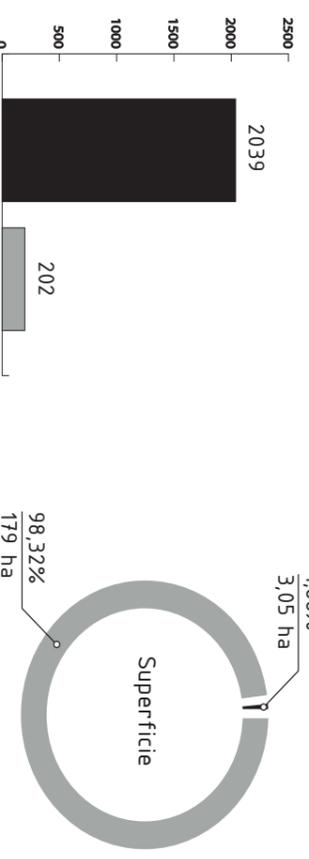
MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
1	EDIFICACIONES 1959	4,10	6,97	9,4,2	9,37
	EDIFICACIONES 2018	5879	100,00	100,55	100,00
TOTAL		5879,00	100,00	100,55	100,00
MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
2	LOTES 1959	202	9,91	179,00	98,32
	LOTES 2018	2039	100,00	182,05	100,00
TOTAL		2039,00	34,68	182,05	181,05

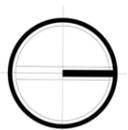
### Estadísticas

Edificaciones



Lotés





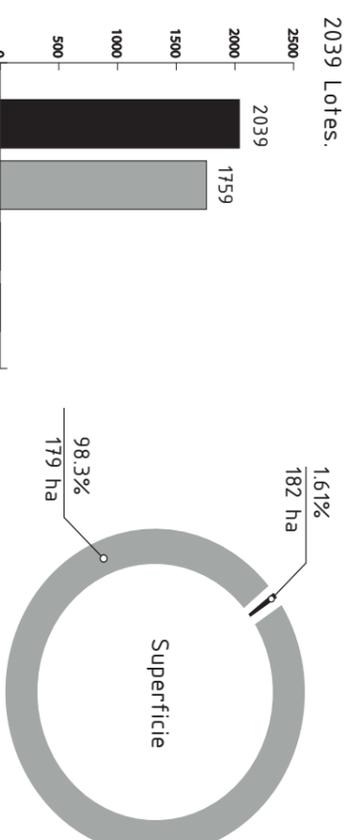
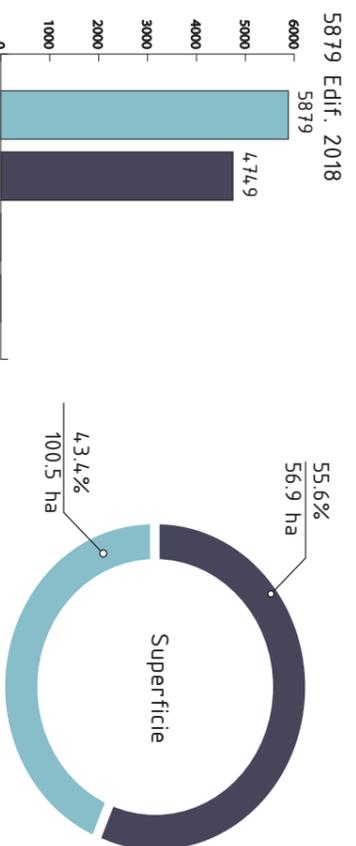
### Legenda

- EDIFICACIONES
- LOTES
- MANZANAS

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA			
No.	TIPO	Unidades	%
1	EDIFICACIONES 1968	4.749	80,78
	EDIFICACIONES 2018	5879	100,00
TOTAL		5879,00	100,00

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA			
No.	TIPO	Unidades	%
2	LOTES 1968	1759	86,27
	LOTES 2018	2039	100,00
TOTAL		2039,00	100,00

### Estadísticas





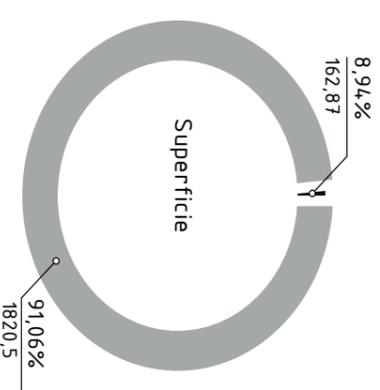
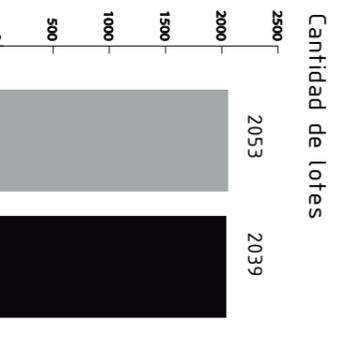
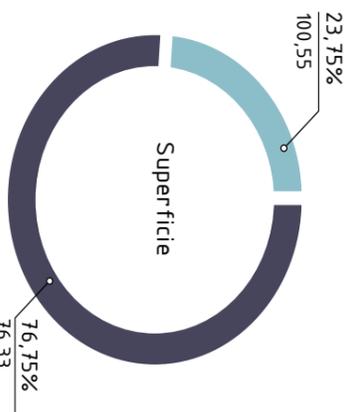
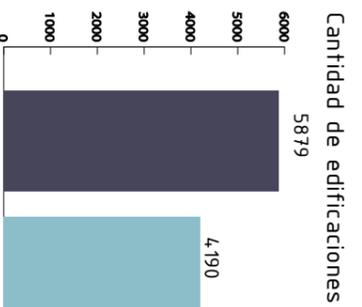
### Leyenda

- EDIFICACIONES
- LOTES
- MANZANAS

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
1	EDIFICACIONES 1986	4,190	71,27	76,75	76,33
	EDIFICACIONES 2018	5,879	100,00	100,55	100,00
TOTAL		5,879,00	100,00	100,55	100,00

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA					
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie	%
2	LOTES 1986	2,053	100,69	183,86	182,85
	LOTES 2018	2,039	100,00	182,50	100,00
TOTAL		2,039,00	34,68	182,50	181,50

### Estadísticas





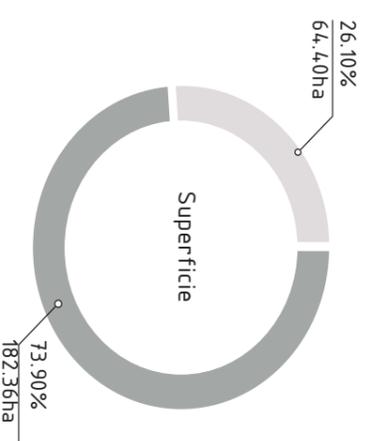
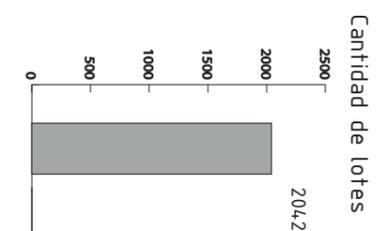
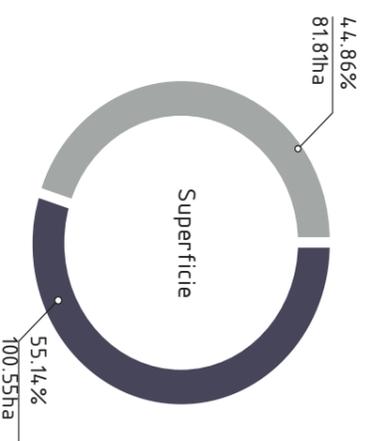
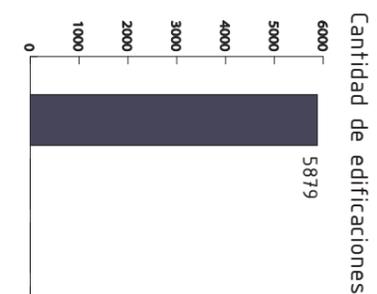
### Leyenda

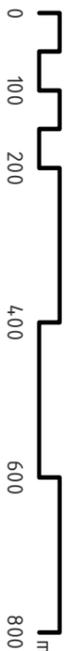
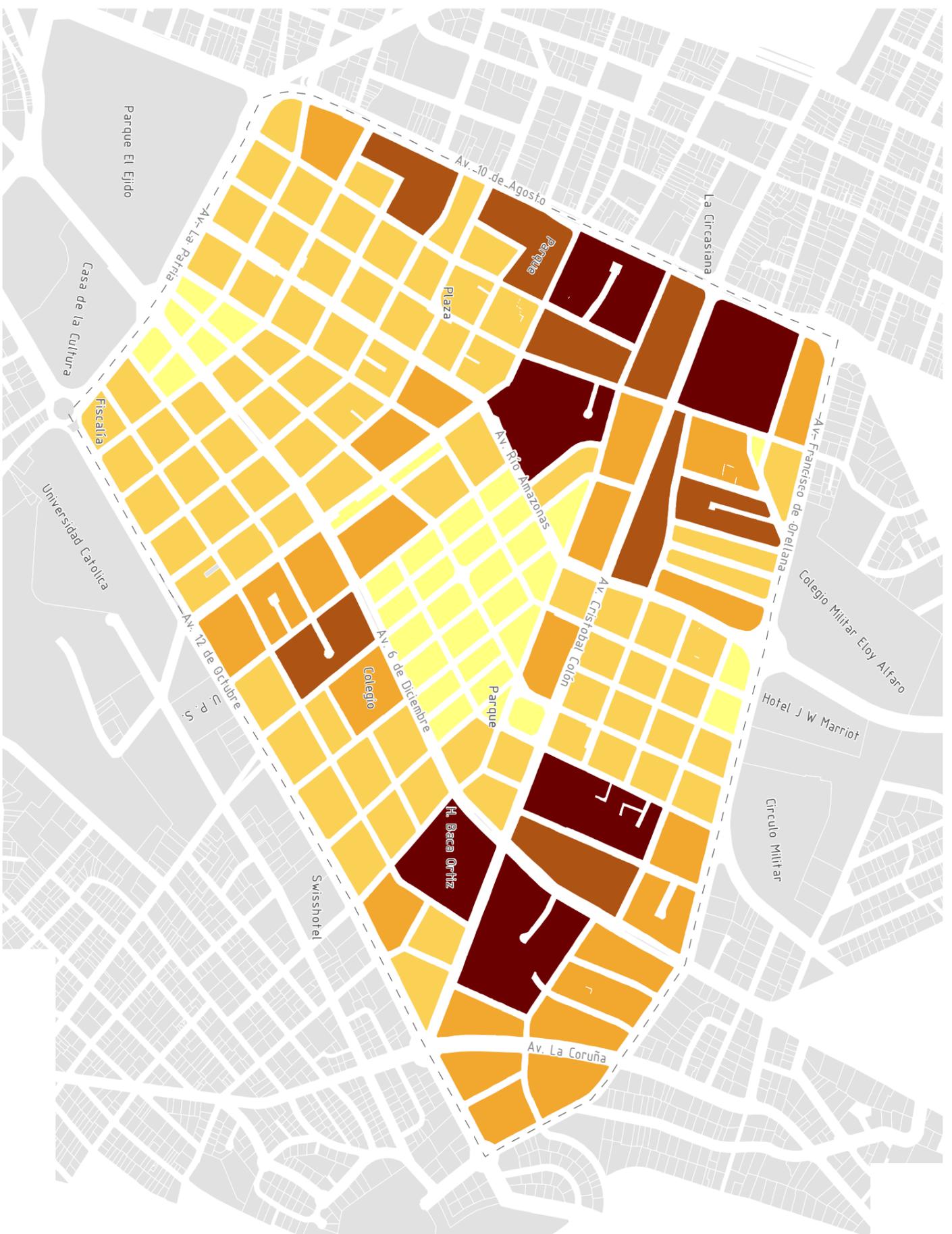
- EDIFICACIONES
- LOTES

MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA				
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie
1	EDIFICACIONES 2018	5879		100.55
	LOTES 2018	2042		182.36
TOTAL				182.36

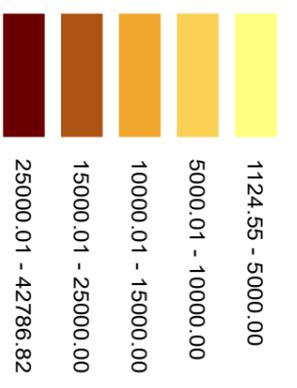
MORFOLOGÍA URBANO - ARQUITECTÓNICA				
No.	TIPO	Unidades	%	Superficie
2	LOTES 2018	2042		182.36
	ZONA DE ESTUDIO	1		24.6.76
TOTAL				24.6.76

### Estadísticas

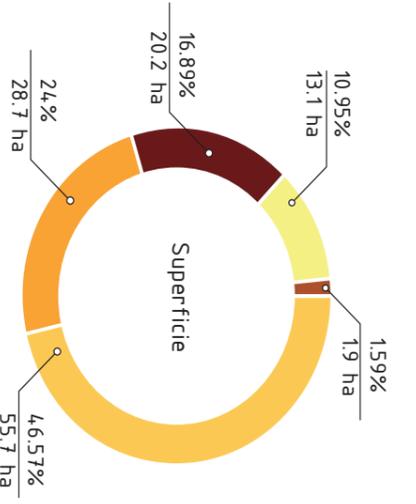
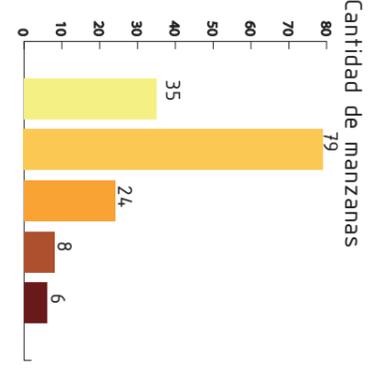




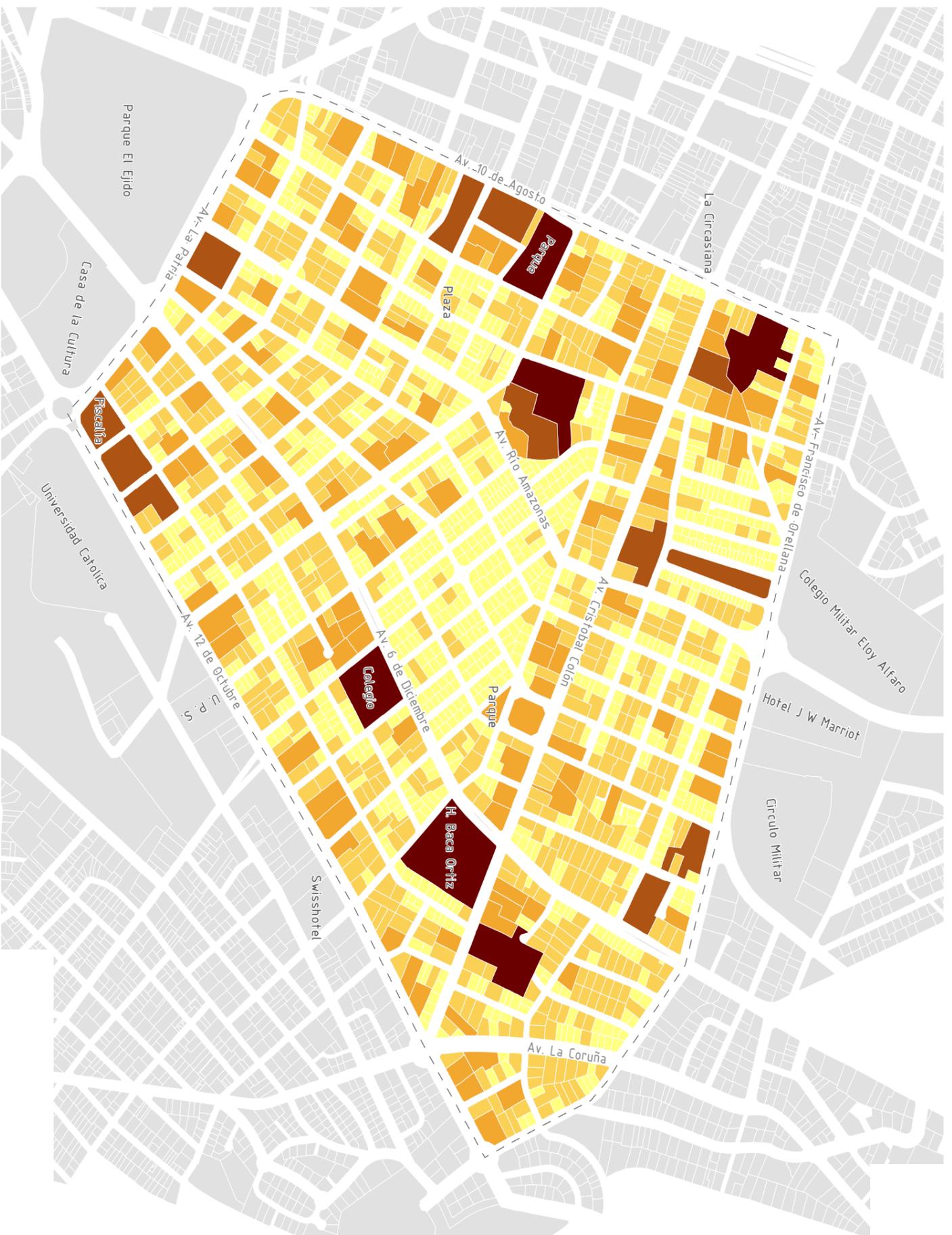
### Legenda



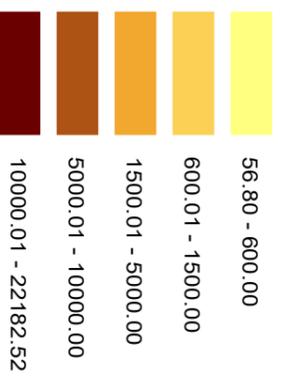
### Estadísticas



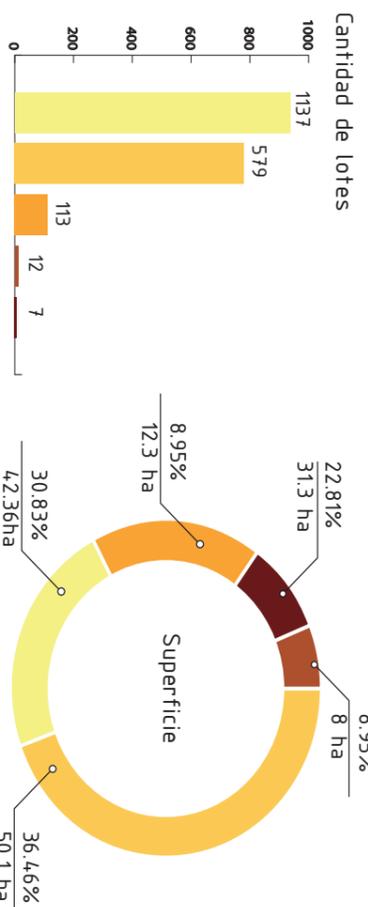
TAMAÑO DE MANZANAS						
No.	Rango	Número	%	Superficie		%
	DENOMINACIÓN			UD/s	Ha/s	
1	1124.55-5000.00	35.00	23.03	13.10		10.95
2	5000.00-10000	79.00	51.97	55.70		46.57
3	10000-15000	24.00	15.79	28.70		24.00
4	15000-25000	8.00	5.26	1.90		1.59
5	25000-42786	6.00	3.95	20.20		16.89
TOTAL		152.00	100.00	119.60		100.00



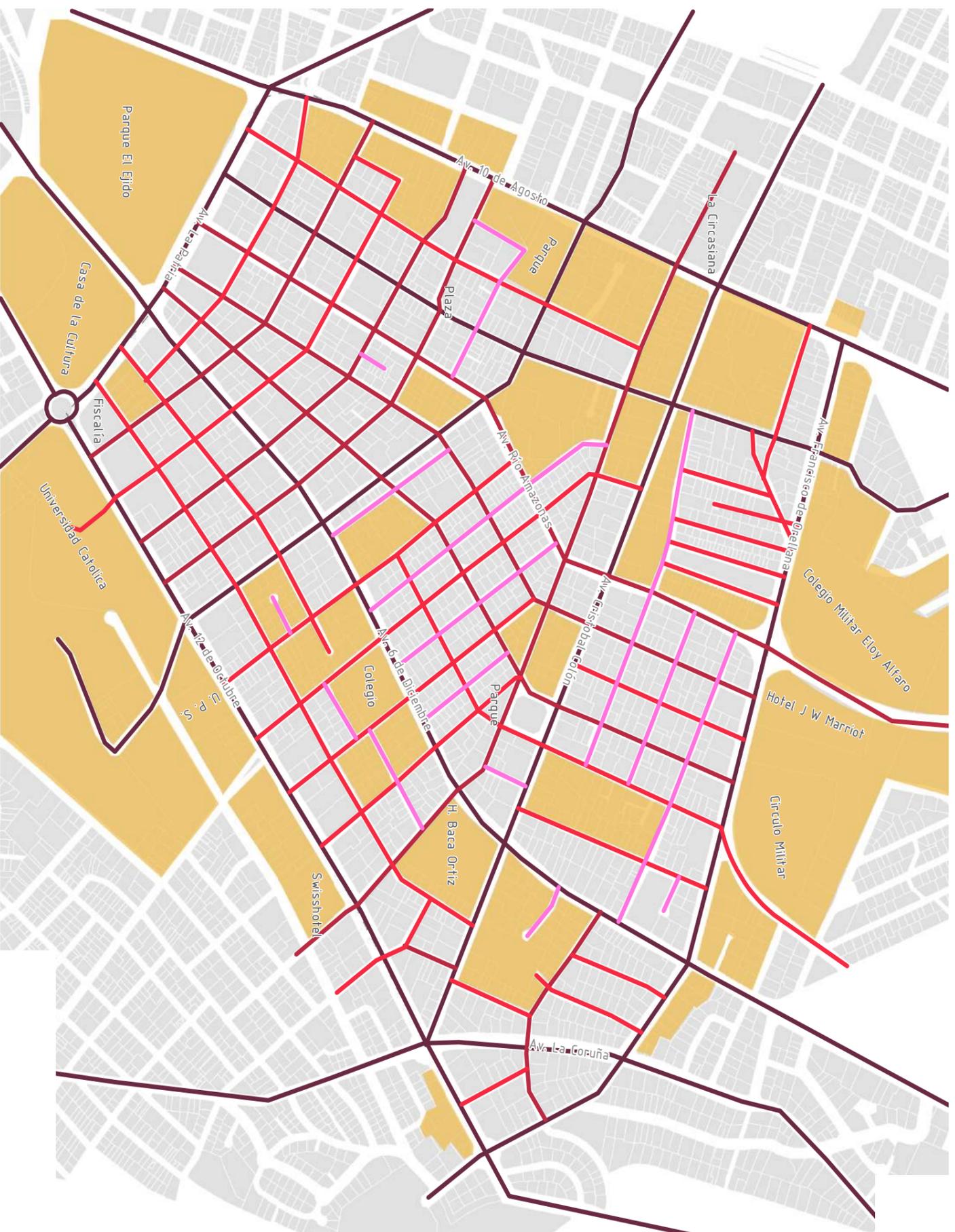
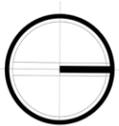
### Leyenda



### Estadísticas



TAMAÑO DE LOTES						
No.	Rango	Número UD/s	%	Superficie		%
	DENOMINACIÓN			Hs/s	Hs/s	
1	0-600	1137.00	61.53	4.236		30.83
2	600-1500	579.00	31.33	50.10		36.46
3	1500-5000	113.00	6.11	24.60		17.90
4	5000-10000	12.00	0.65	8.05		5.86
5	10000-<	7.00	0.38	12.30		8.95
TOTAL		1848.00	100.00	137.41		100.00

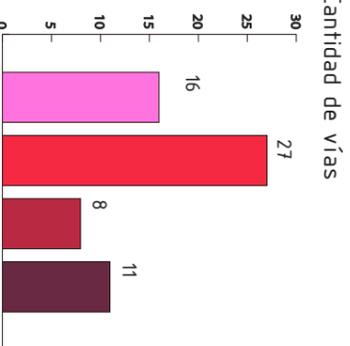


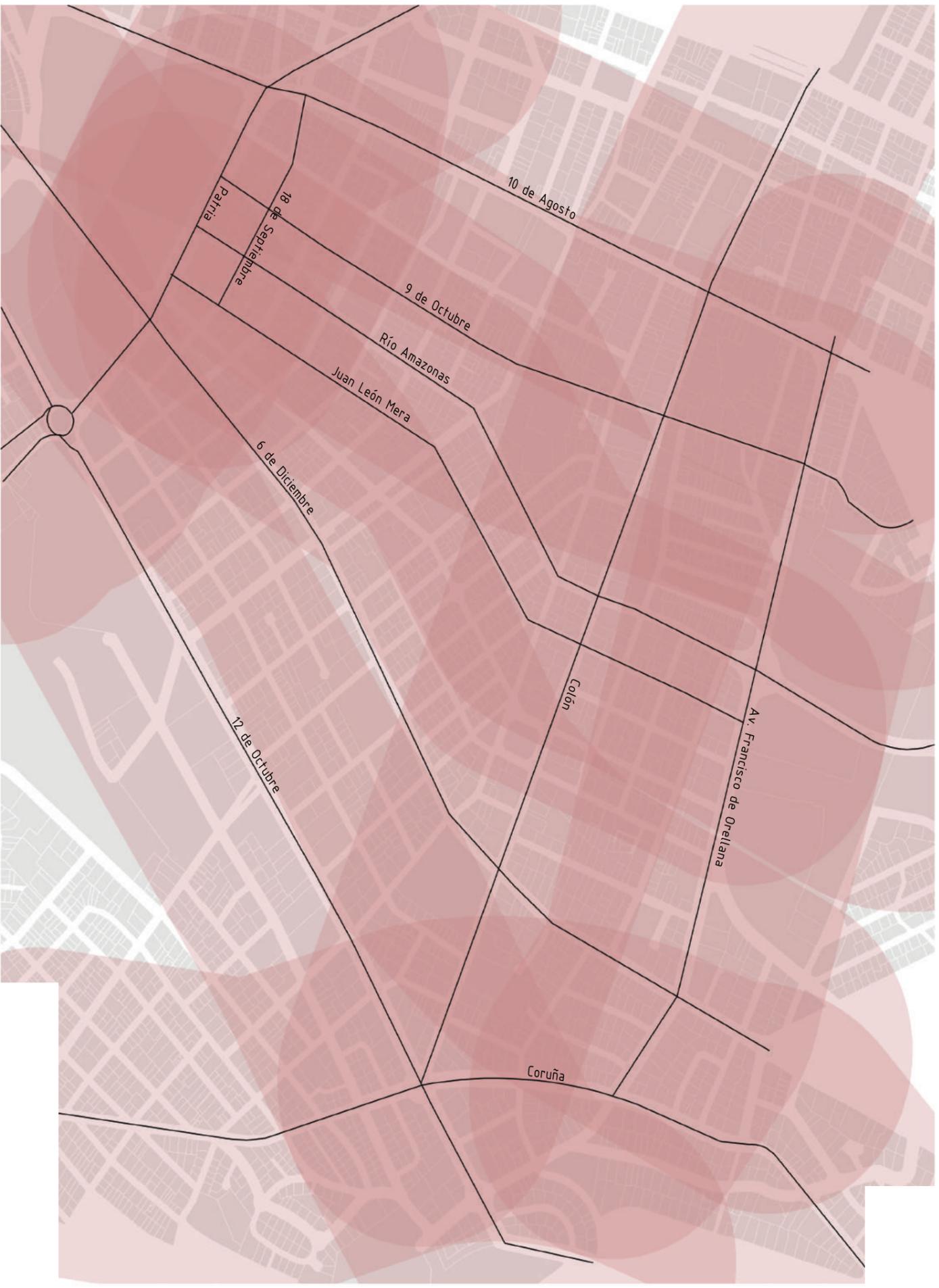
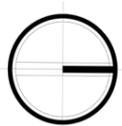
### Leyenda

- BAJA CONTINUIDAD (VÍAS QUE ENTRAN PERO NO SALEN)
- MEDIA CONTINUIDAD (VÍAS QUE ENTRAN Y SALEN SOLO DENTRO DE "LA MARISCAL")
- ALTA CONTINUIDAD (VÍAS ENTRAN Y SALEN POR "LA MARISCAL" Y OTRAS PARTES DE DMQ)
- RUPTURAS

Continuidad Vs Discontinuidad				
No.	USO		Número	%
	DENOMINACIÓN	Código		
1	Continuidad	Muy Baja Cont.	16.00	21.60
		Baja Continuidad	27.00	43.50
		Media Continuidad	8.00	12.90
		Alta Continuidad	11.00	17.70
TOTAL			62.00	100.00

### Estadísticas



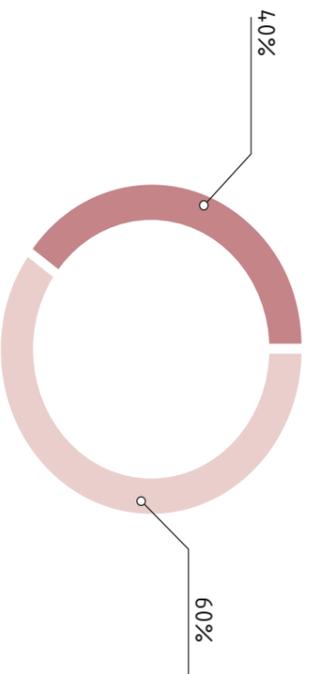


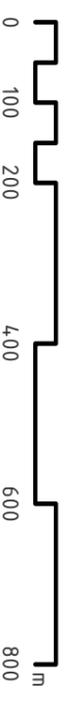
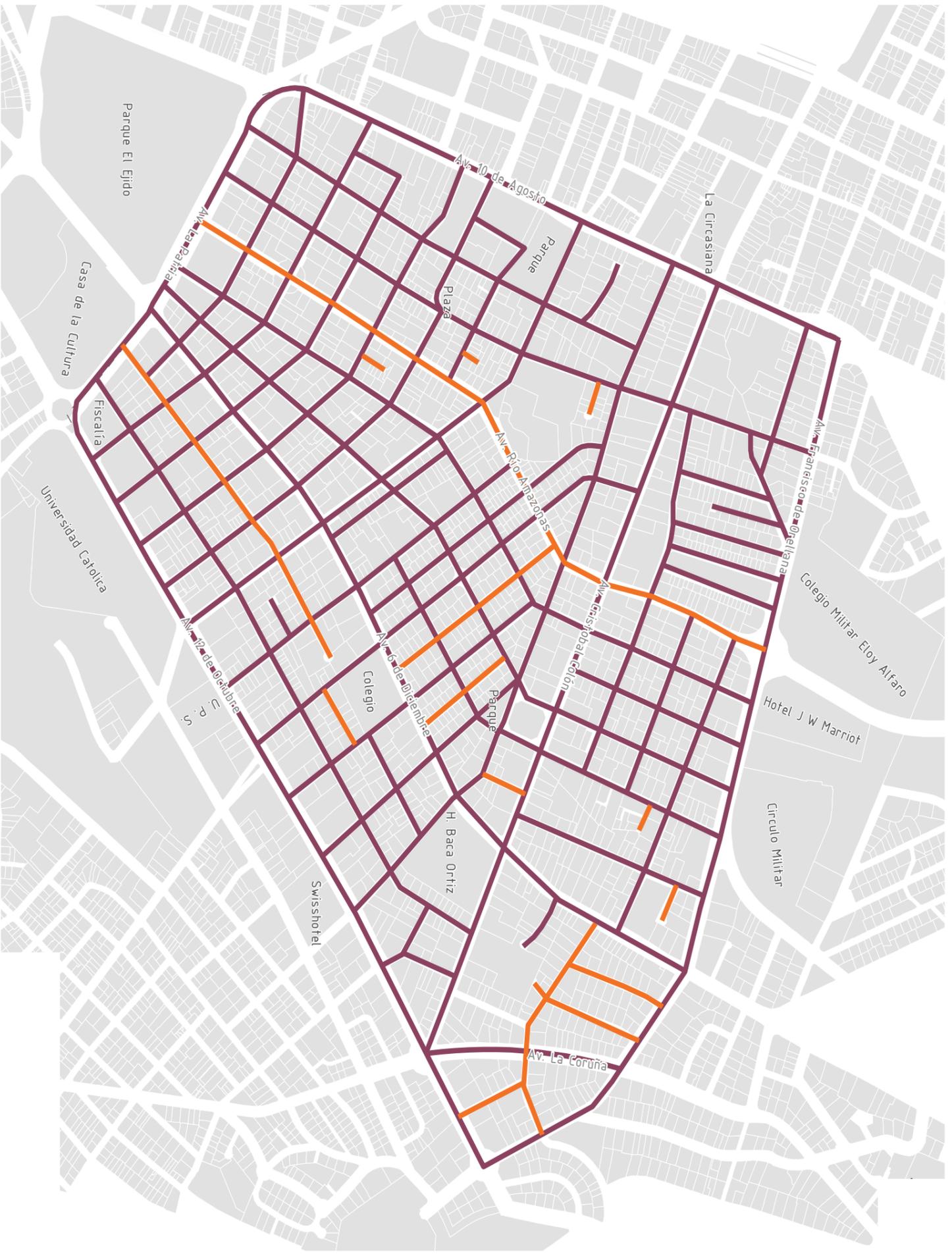
### Leyenda

-  LINEAS DE BUS
-  COBERTURA LINEAS DE BUSES
-  SOBRE ABASTECIMIENTO

COBERTURA TRANSPORTE PUBLICO		
	COBERTURA	SOBRE ABASTECIMIENTO
HA	162,00	64,80
%	100,00%	40,00%

### Estadísticas





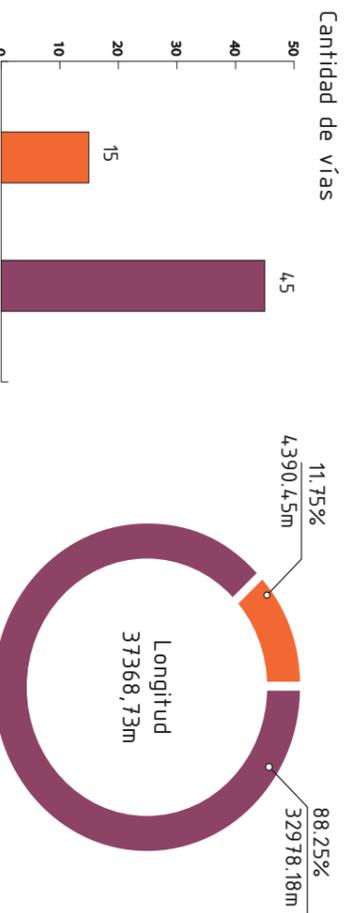
CUMPLIMIENTO TAMAÑO DE ACERAS

No.	TIPO	Número	%	Longitud	%
1	CUMPLE	15,00	25,00	4.390,45	11,75
2	NO CUMPLE	45,00	75,00	32978,18	88,25
TOTAL		60,00	100,00	37368,63	100,00

### Leyenda

- CUMPLE
- NO\_CUMPLE

### Estadísticas





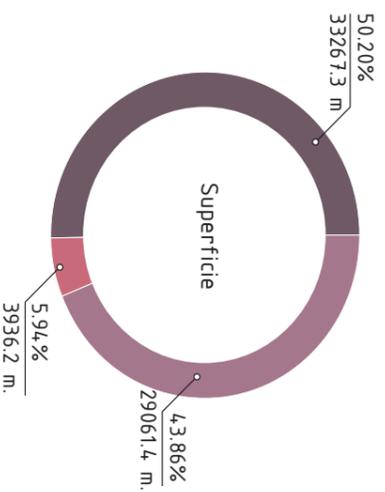
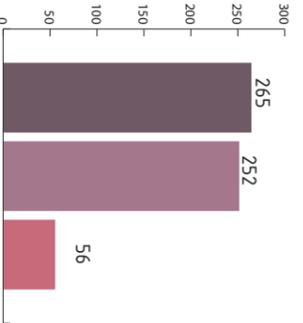
### Leyenda

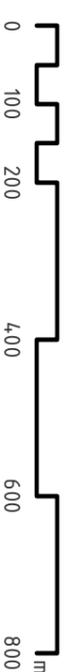
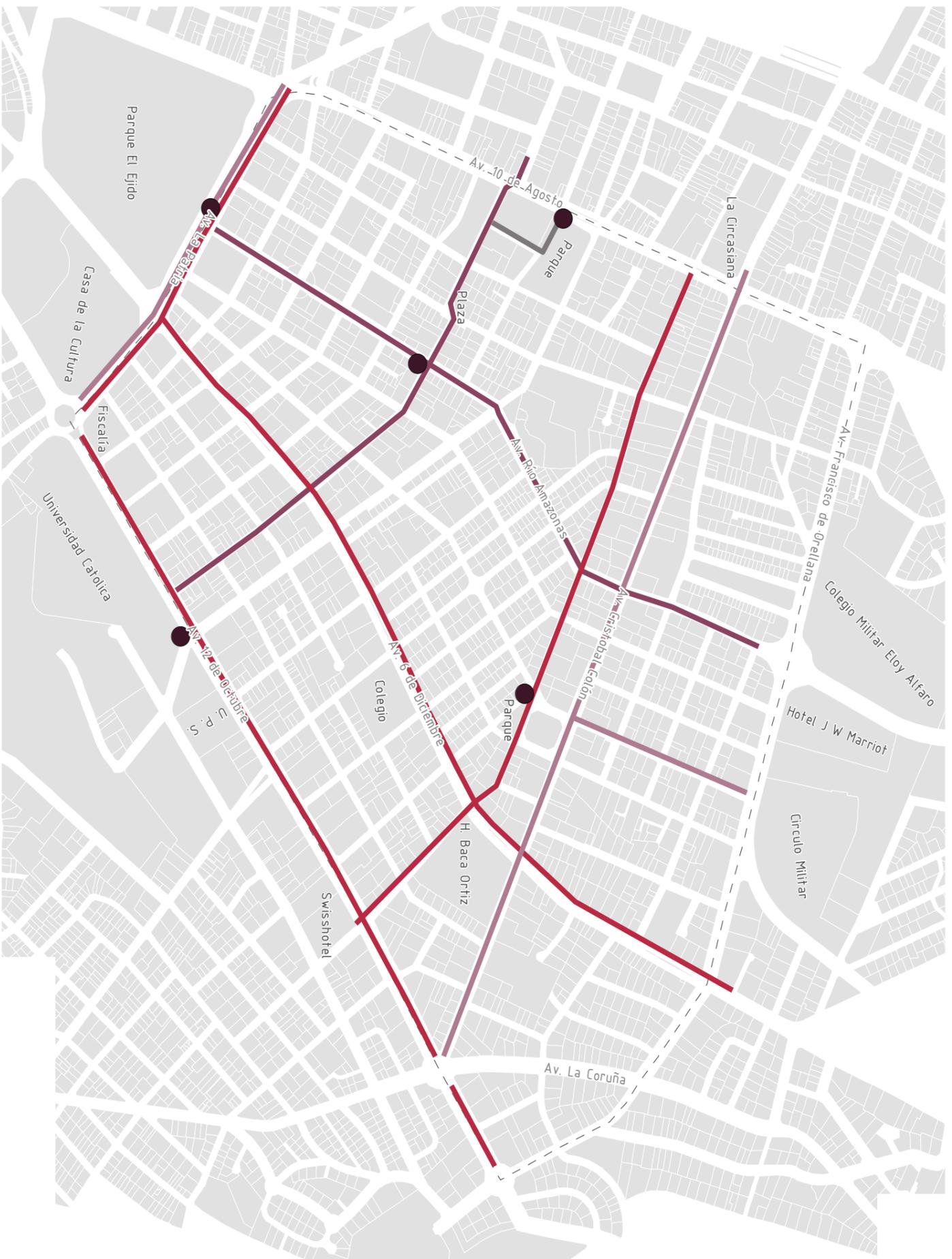
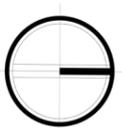
- BUENO
- MALO
- REGULAR

MOVILIDAD CALIDAD DE ACERAS							
No.	CATEGORÍA		Número Ud/s	%	Superficie		%
	DESIGNACIÓN	Código			M <sup>2</sup> /s	M <sup>2</sup> /s	
1	ESTADO DE LAS ACERAS	BUENO	252,00	4,3,98	29061,40	4,3,86	
		MALO	56,00	9,77	3936,20	5,94	
		REGULAR	265,00	4,6,25	33267,30	50,20	
TOTAL			573,00	100,00	66264,90	100,00	

### Estadísticas

Cantidad de Aceras



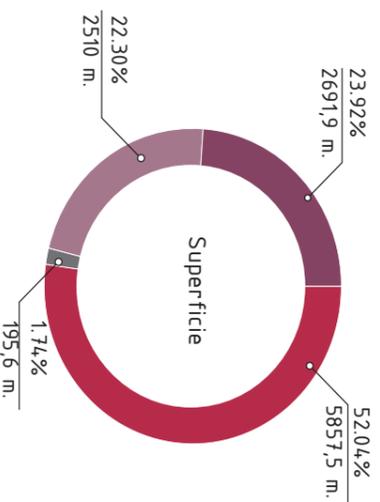
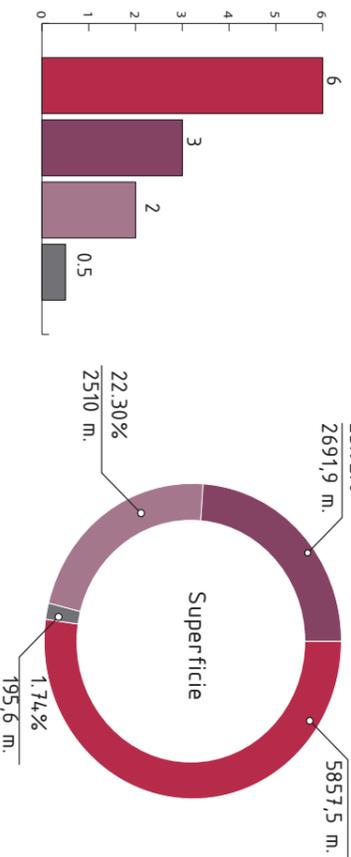


### Legenda

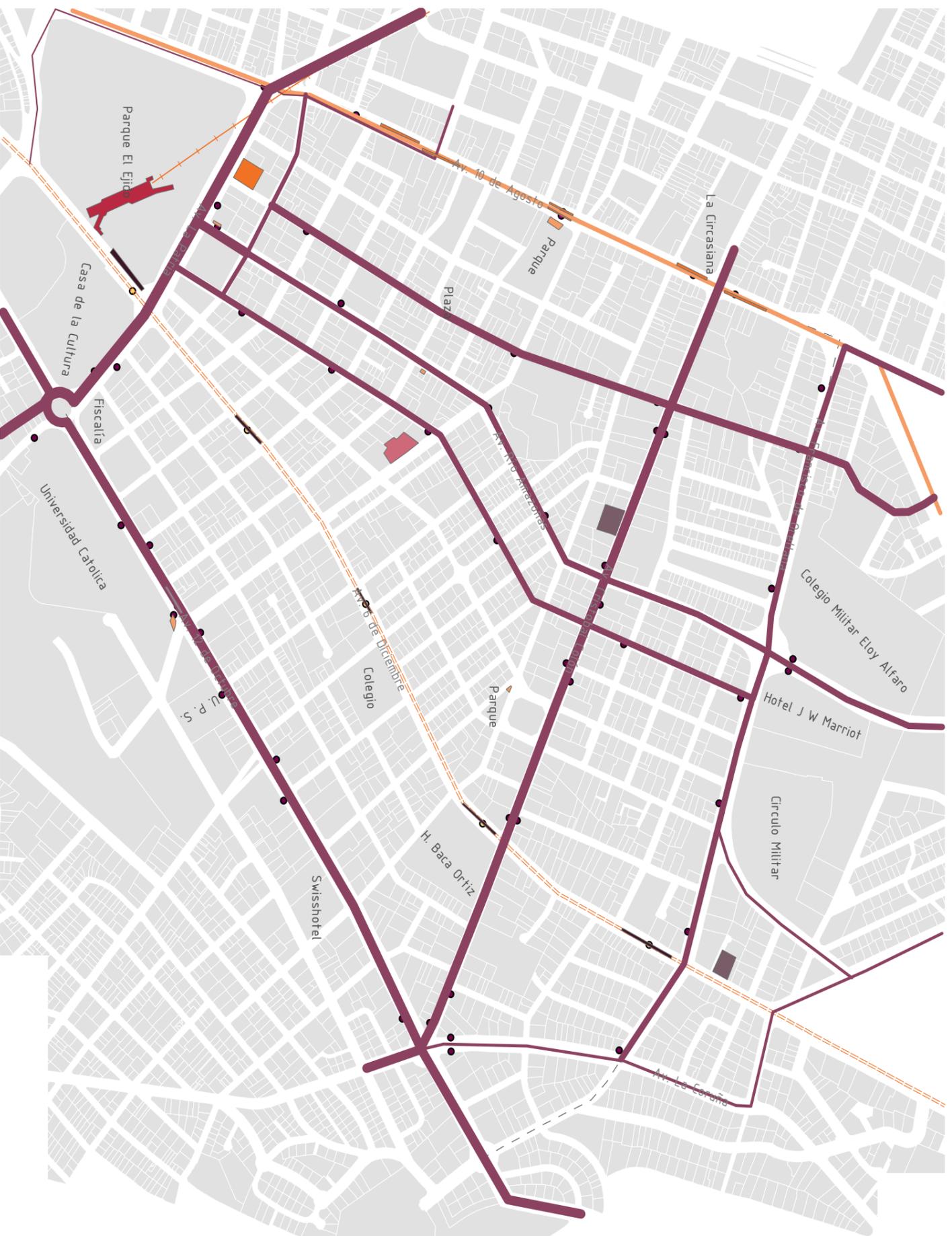
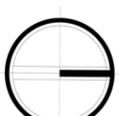
- CICLOVÍA COMPARTIDA
- CICLOVÍA NIVEL DE ACERA
- CICLOVÍA SEGREGADA BIDIRECCIONAL
- CICLOVÍA SEGREGADA UNIDIRECCIONAL
- PARADAS\_BICIQ

### Estadísticas

Cantidad de Ciclovías



MOVILIDAD CICLOVÍAS							
No.	CLASIFICACIÓN		Número Ud/s	%	Superficie m/s		%
	DENOMINACIÓN	CATEGORÍA			m/s	%	
1	CICLOVÍAS	COMPARTIDA	6,00	52,17	5857,50	52,04	
		SEGREGADA BI.	2,00	17,39	2691,90	23,92	
		SEGREGADA UNI.	3,00	26,09	2510,00	22,30	
		A NIVEL DE ACERA	0,50	4,35	195,60	1,74	
TOTAL			11,50	100,00	11255,00	100,00	



### Leyenda

- ESTACIONES**
- E. METRO\_DE\_QUITO
  - E. TROLEBUS
  - E. BICICLO
  - E. BOMBEROS
  - E. CORREDOR\_SUR
  - E. ECOVIA
  - E. SERVICIO\_GASOLINERA
  - E. UNIDAD\_FLAGRANCIA
- BUS**
- # Líneas
  - 0
  - 3
  - 4
  - 6
  - 7
  - 8
  - 10
- PARADAS**
- TIPO
  - CORREDOR SUR
  - ECOVIA
  - PARADA DE BUS
  - TROLE
  - BRT
  - TPO
- TIPO**
- Ecovia
  - Metro
  - Trolebus

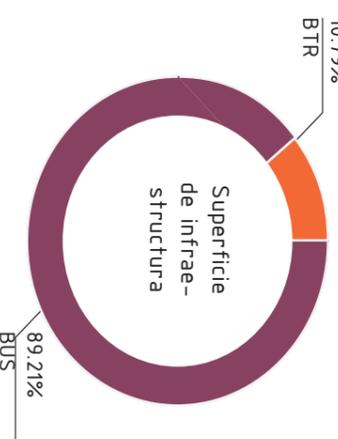
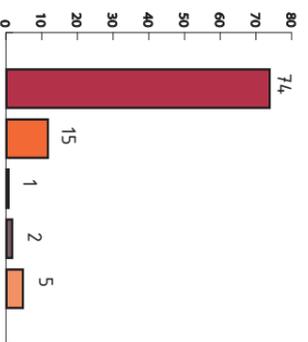
### MOVILIDAD INFRAESTRUCTURA

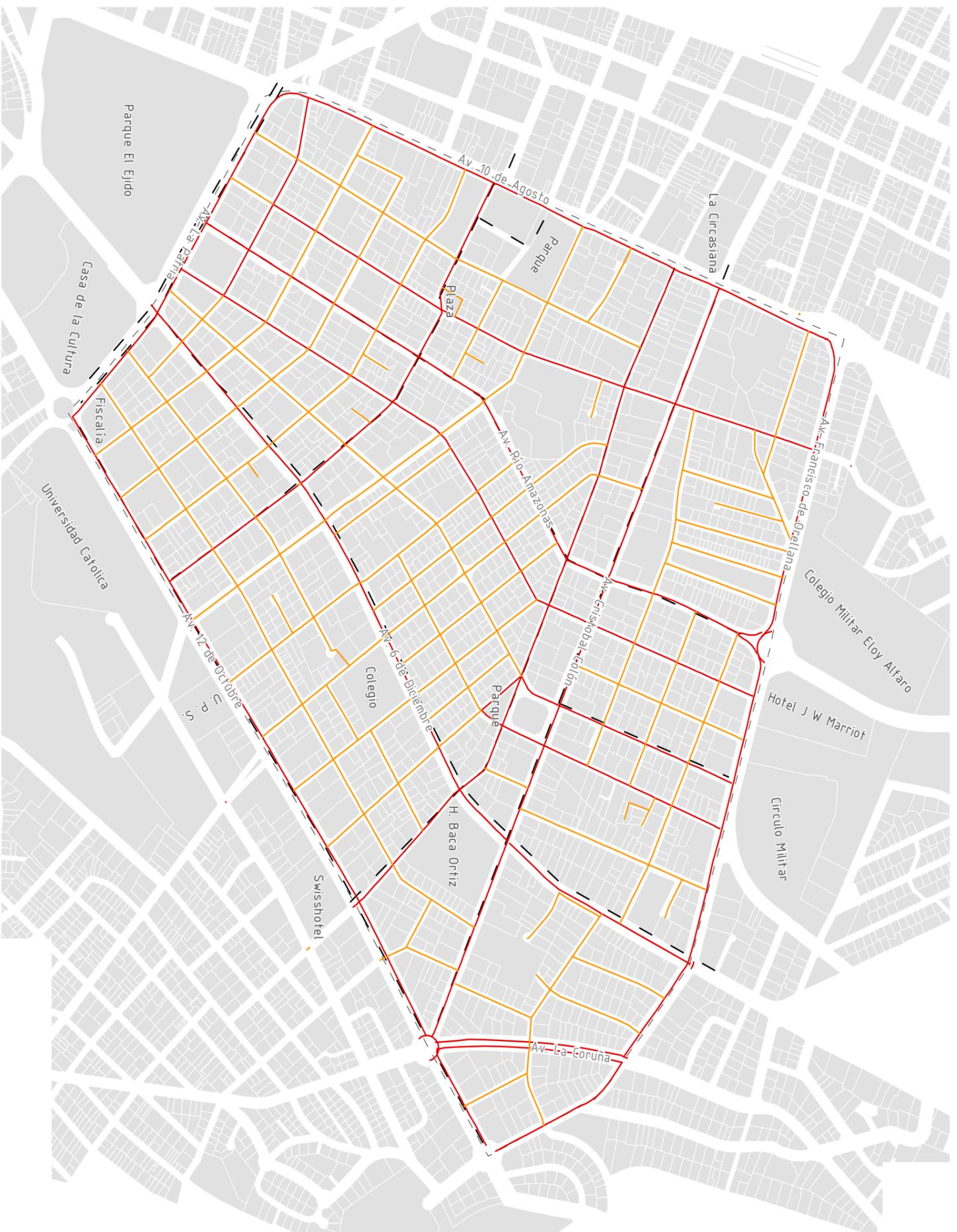
No.	USO		Número Ud/s	%	Superficie Ha/s		%
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO			Ha/s	%	
1	BRT	METRO	1,00	1,09	4.718,00	1,38	
		ECOVIA	1,00	1,09	17313,00	23,64	
		TROLE	1,00	1,09	14857,50	4,34	
	Subtotal	3,00	3,37	36888,50	10,79		
2	BUS	Subtotal	89,00	96,74	305100,80	89,21	
		TOTAL	92,00	100,00	341989,30	100,00	

### MOVILIDAD EQUIPAMIENTOS

No.	USO		Número Ud/s	%	Superficie Ha/s		%
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO			Ha/s	%	
3	PARADAS	Subtotal	74,00	40,00	370,00	1,55	
		METRO	1,00	1,08	4367,00	18,33	
		ECOVIA	4,00	4,30	2389,00	10,03	
		TROLE	7,00	7,53	1907,00	8,00	
		BOMBEROS	1,00	1,08	2183,00	9,16	
4	ESTACIONES	CORREDOR	1,00	1,08	284,42	1,19	
		BICICLO	5,00	5,38	784,00	3,29	
		GASOLINERA	2,00	2,15	3611,68	15,16	
	Subtotal	19,00	20,43	11914,42	50,00		
	TOTAL		93,00	100,00	23828,84	100,00	

### Estadísticas



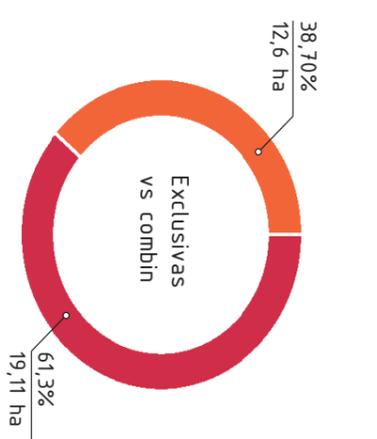
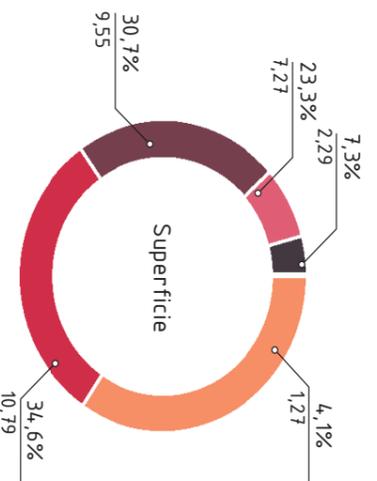
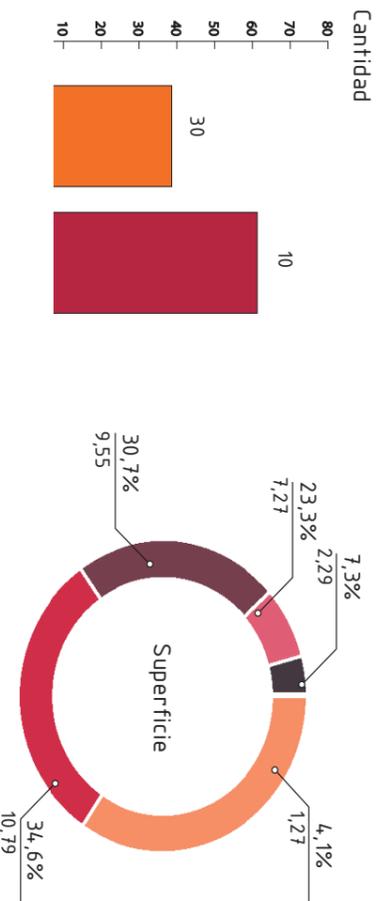


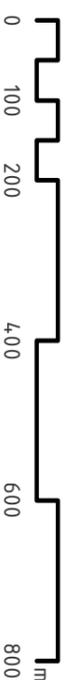
### Leyenda

- Vias Exclusivas
- Vias Combinadas
- Ciclovias
- Manzanas (MZ)

VIAS Y AUTO PARTICULAR				
No.	TIPO	%	Superficie ha	%
1	COMBINADAS	T.PRIVADO+T.PUBLICO	23,3	7,27
		T.PRIVADO+BTR	7,3	2,29
		T.PRIVADO+T.PUBLICO+BTR	30,7	9,55
2	OTRAS			
	CICLOVIAS	4,1	1,27	4,10
3	EXCLUSIVAS			
	TR.PRIVADO	34,6	10,79	34,60
TOTAL			100	31,17
			100	100

### Estadísticas

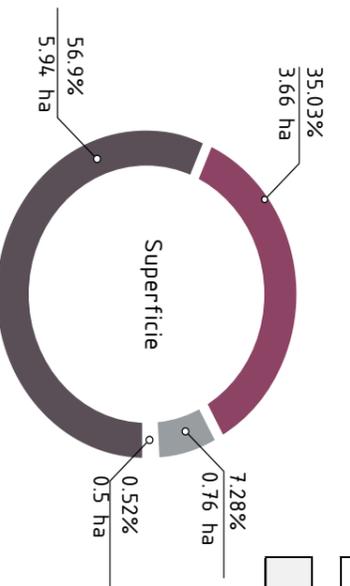
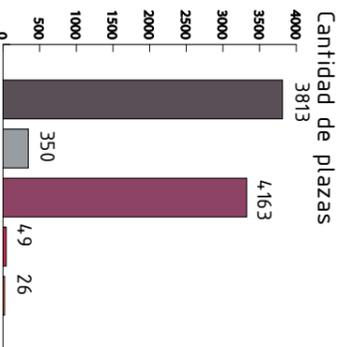




### Legenda

- Otros
- Parqueo informal
- Zona azul
- Privada
- Pública

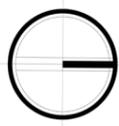
### Estadísticas

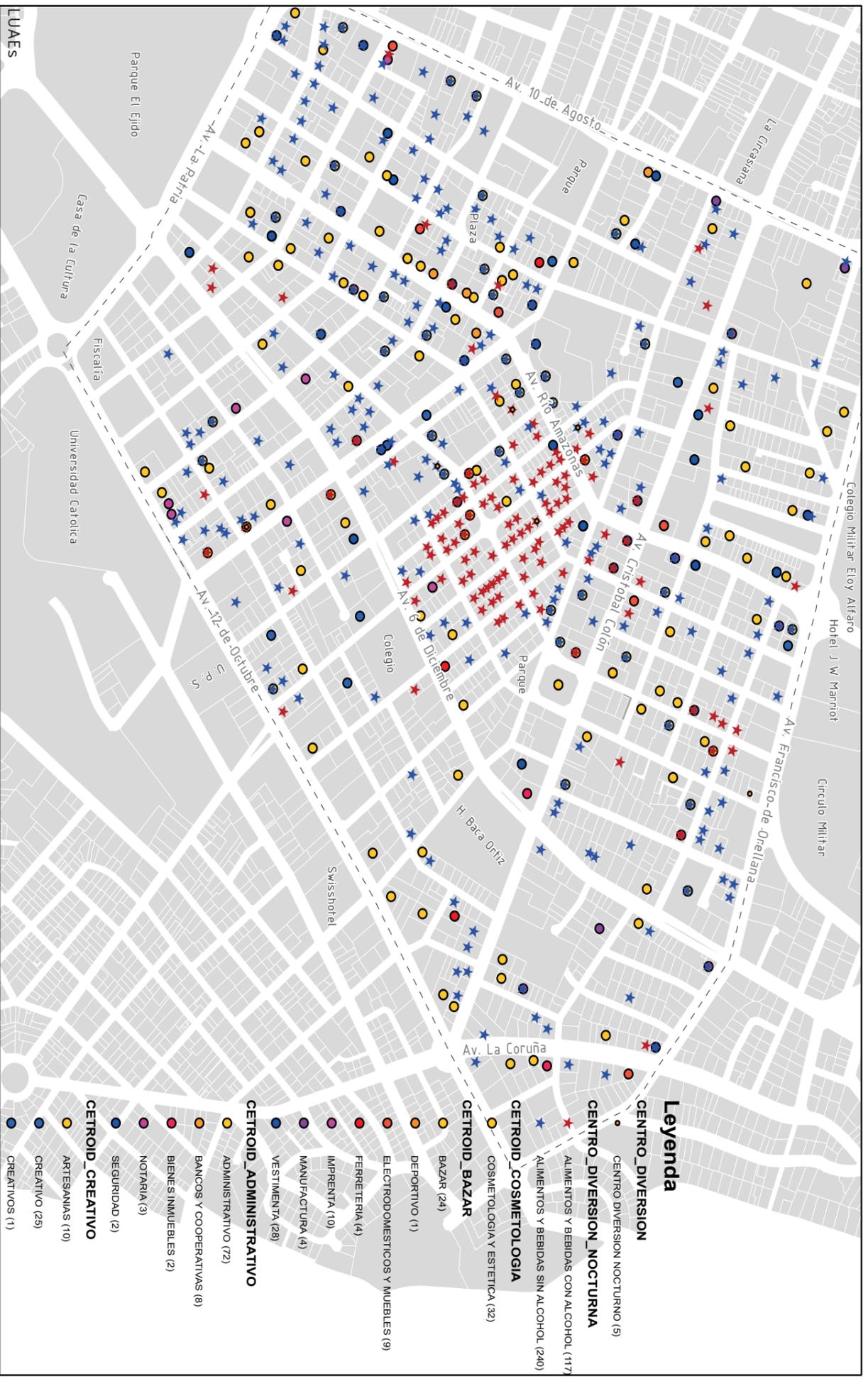


### ESTACIONAMIENTOS

No.	USO		Número Ud/s	%	Superficie		%
	DENOMINACIÓN	TIPO			H²/s		
1	LOTES	PÚBLICO	3813.00	50.42	5.94	56.90	
		PRIVADO	350.00	4.63	0.76	7.28	
		Subtotal	4.163.00	55.04	6.70	64.18	
3	VÍAS	ZONA AZUL	3325.00	43.96	3.66	35.03	
		OTROS	49.00	0.65	0.05	0.52	
		INFORMAL	26.00	0.34	0.03	0.27	
	Subtotal	3400.00	44.96	3.74	35.82		
TOTAL			7563.00	100.00	10.44	100.00	



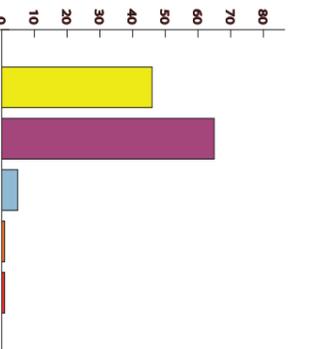
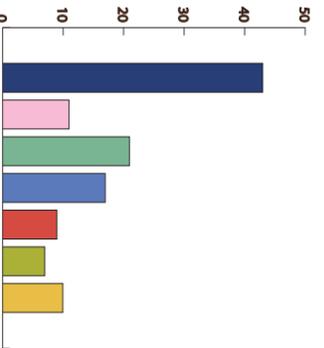
	<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA MARISCAL	<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 18		<b>UBICACIÓN</b> 
<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE USO DE SUELO ACTIVIDADES ECONÓMICAS - LUAE	<b>ESCALA</b> 1:4000				





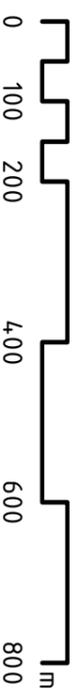
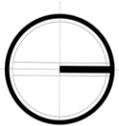
### Leyenda

- EDUCACIÓN (EQ\_ED)
- CULTURAL (EQ\_CU)
- SALUD (EQ\_SA)
- BIENESTAR SOCIAL (EQ\_BS)
- RECREACIÓN Y DEPORTES (EQ\_RD)
- PLAZAS (EQ\_PL)
- RELIGIOSO (EQ\_RE)
- INFRAESTRUCTURA (EQ\_INF)
- ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (EQ\_AP)
- SEGURIDAD (EQ\_SEG)
- SERVICIOS FUNERARIOS (EQ\_SF)
- TRANSPORTE (EQ\_TR)



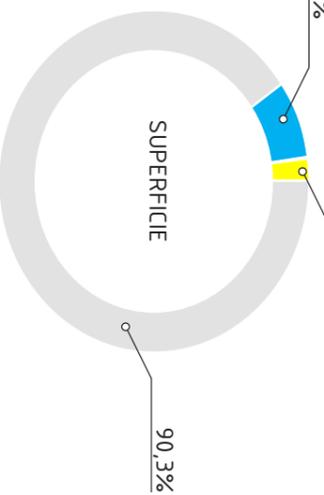
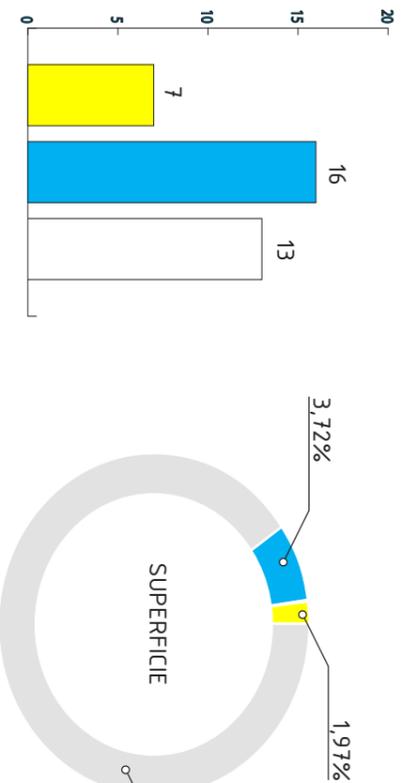
CLASIFICACIÓN	EQUIPAMIENTO	CANTIDAD	% SUPERFICIE TOTAL
SOCIALES	ED	43	2,65%
	CU	11	0,68%
	SA	21	1,30%
	BS	17	1,05%
	RE	9	0,56%
	RD	7	0,43%
PÚBLICOS	PL	10	0,62%
	AP	46	2,84%
	TR	65	4,01%
	SEG	5	0,31%
	SF	1	0,06%
	TR	1	0,06%



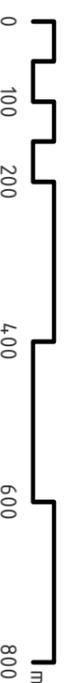
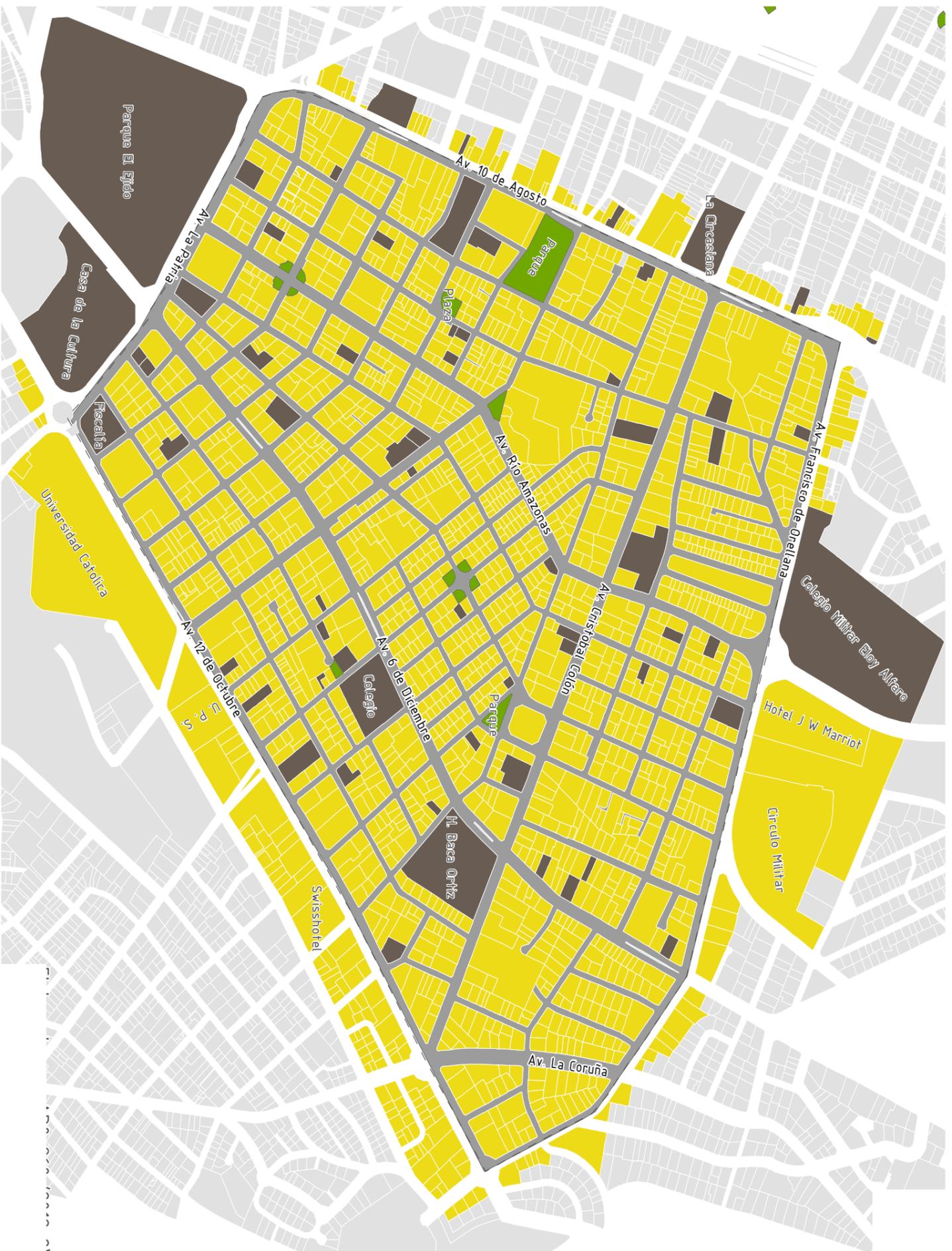


### Legenda

- ADMINISTRACIÓN PÚBLICA (EQ\_AP)
- BIENESTAR SOCIAL (EQ\_BS)
- CULTURAL (EQ\_CU)
- EDUCACIÓN (EQ\_ED)
- INFRAESTRUCTURA (EQ\_INF)
- PLAZAS (EQ\_PL)
- RECREACIÓN Y DEPORTES (EQ\_RD)
- RELIGIOSO (EQ\_RE)
- SALUD (EQ\_SA)
- SEGURIDAD (EQ\_SEG)
- TRANSPORTE (EQ\_TR)



CLASIFICACIÓN	ESCALA SECTORIAL	NORMATIVA	REAL	DIFFERENCIA
EDUCACIÓN	BIBLIOTECA	1	10	9
	CENTRO EDUCATIVO BÁSICO Y AVANZADO	1	10	9
	INSTITUTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR	1	10	9
	TEATRO	1	2	1
	TEATRO ALTERNATIVO	1	2	1
	CENTROS DE SALUD	1	4	3
	CENTROS DE SALUD	1	4	3
	CENTROS DE SALUD	1	4	3
	CENTROS DE SALUD	1	4	3
	CENTROS DE SALUD	1	4	3
SOCIALES	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
	BENEFICIO SOCIAL	1	2	1
PÚBLICOS	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
	SERVICIOS FINANCIEROS	1	0	0
INFRAESTRUCTURA	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
	INFRAESTRUCTURA	1	0	0
TOTAL	CUMPLE NORMATIVA			
TOTAL	FALTA EN SECTOR			
TOTAL	ACTA NORMATIVA			

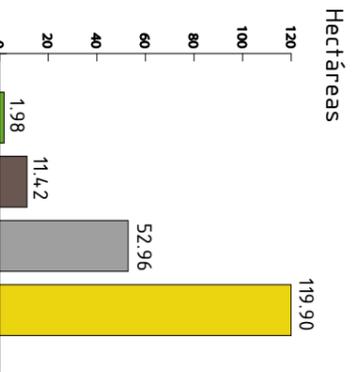


### Leyenda

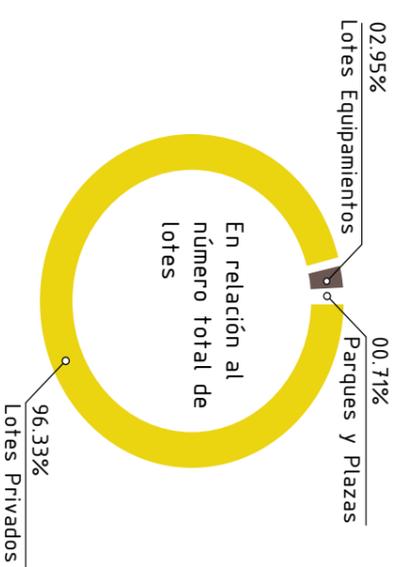
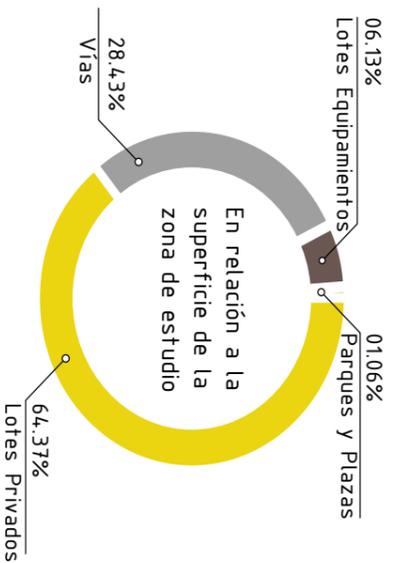
- PARQUES Y PLAZAS
- PRIVADA
- PUBLICA
- VÍAS

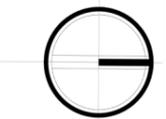
PROPIEDAD DE SUELO ACTUAL						
No.	USO		CANTIDAD	SUPERFICIE		
	PROPIEDAD	DESCRIPCIÓN		Ha/s	%	
1	PUBLICO	PARQUES/PLAZAS	13,00	0,71	1,98	1,06
		LOTES	54,00	2,95	11,42	6,13
		EQUIPAMIENTOS	---	---	52,96	28,43
SUBTOTAL			67,00	3,67	66,36	35,63
2	PRIVADO	LOTES	1761,00	96,33	119,90	64,37
		SUBTOTAL	1760,00	96,33	119,90	64,37
TOTAL			1828,00	100,00	186,26	100,00

### Área



### Estadísticas

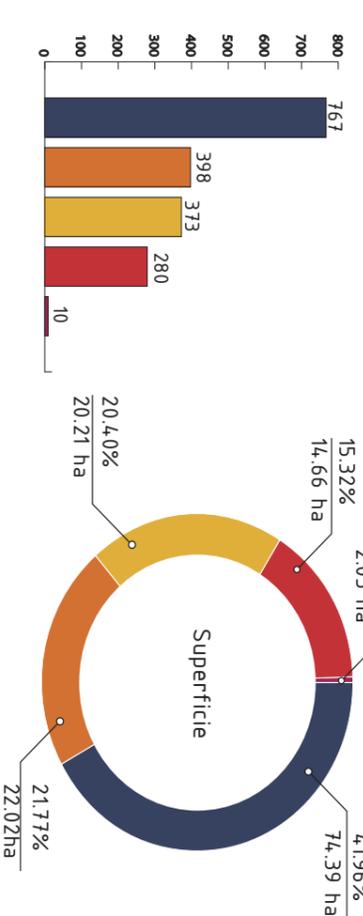




### Legenda

- Aislada
- Pareada
- Continua
- Línea de Fábrica
- Lotes de Promoción

### Estadísticas

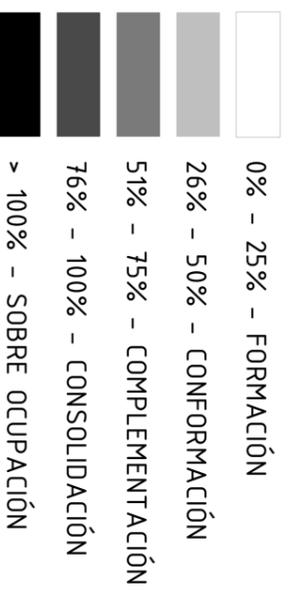


FORMA DE OCUPACIÓN DE SUELO EN LOTES O PARCELAS

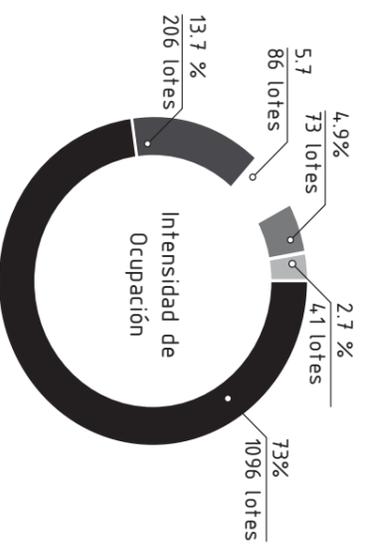
No.	USO		Número UD/s	%	Superficie		%
	DENOMINACIÓN	código			Ha/s	%	
1	AISLADA	A_533	533	29,16	55,81	4,185	
		A_PB	184	10,07	12,88	9,66	
		A_PA	27	1,48	3,75	2,81	
		A_V333	23	1,26	1,96	1,47	
		Subtotal	767	4,196	74,39	55,79	
2	PAREADA	B_533	218	11,93	12,92	9,69	
		B_PB	122	6,67	5,84	4,38	
		B_V333	58	3,17	3,26	2,45	
		Subtotal	398	21,77	22,02	16,51	
		3	CONTINUA	C_503	169	9,25	11,02
C_PB	122			6,67	5,24	3,93	
C_V303	82			4,49	3,96	2,97	
Subtotal	373			20,40	20,21	15,16	
4	LÍNEA DE FÁBRICA			D	280	15,32	14,66
		Subtotal	280	15,32	14,66	11,00	
5	LOTES DE PROMOCIÓN	Z_VVV	10	0,55	2,05	1,54	
		Subtotal	10	0,55	2,05	1,54	
TOTAL			1828	100,00	133,34	100,00	



### Leyenda



### Estadísticas

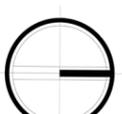


#### INTENSIDAD DE OCUPACIÓN P. BAJA

No.	RANGO	No. Lotes	%
1	0% - 25%	86.0	5.7
2	25% - 50%	4.10	2.7
3	50% - 75%	73.0	4.9
4	75% - 100%	206.0	13.7
5	>100%	1096.0	73.0
TOTAL		1502.0	100.0

#### INTENSIDAD DE OCUPACIÓN P. BAJA / BARRIO

No.	BARRIO	Intensidad %	Estado
1	S01	98.4	CONSOLIDACIÓN
2	S02	103.9	SOBRE-OCUPACIÓN
3	S03	86.7	CONSOLIDACIÓN
4	S04	121.8	SOBRE-OCUPACIÓN
5	S05	136.5	SOBRE-OCUPACIÓN
9	S06	119.3	SOBRE-OCUPACIÓN
7	S07	114.0	SOBRE-OCUPACIÓN
8	S08	116.0	SOBRE-OCUPACIÓN
9	S09	116.7	SOBRE-OCUPACIÓN
10	S10	117.1	SOBRE-OCUPACIÓN
TOTAL		113.1	SOBRE-OCUPACIÓN

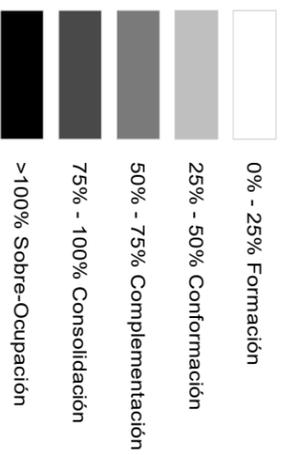


Elaborado por: AR0-960 (2018-2)



## “La Mariscal” – Intensidad de Ocupación Total

### Leyenda



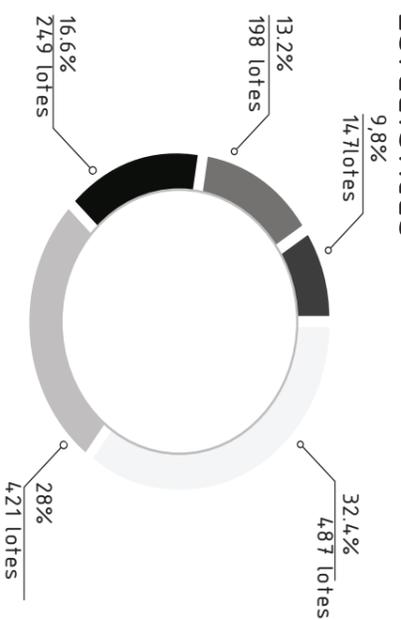
### INTENSIDAD DE OCUPACIÓN TOTAL

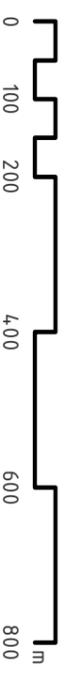
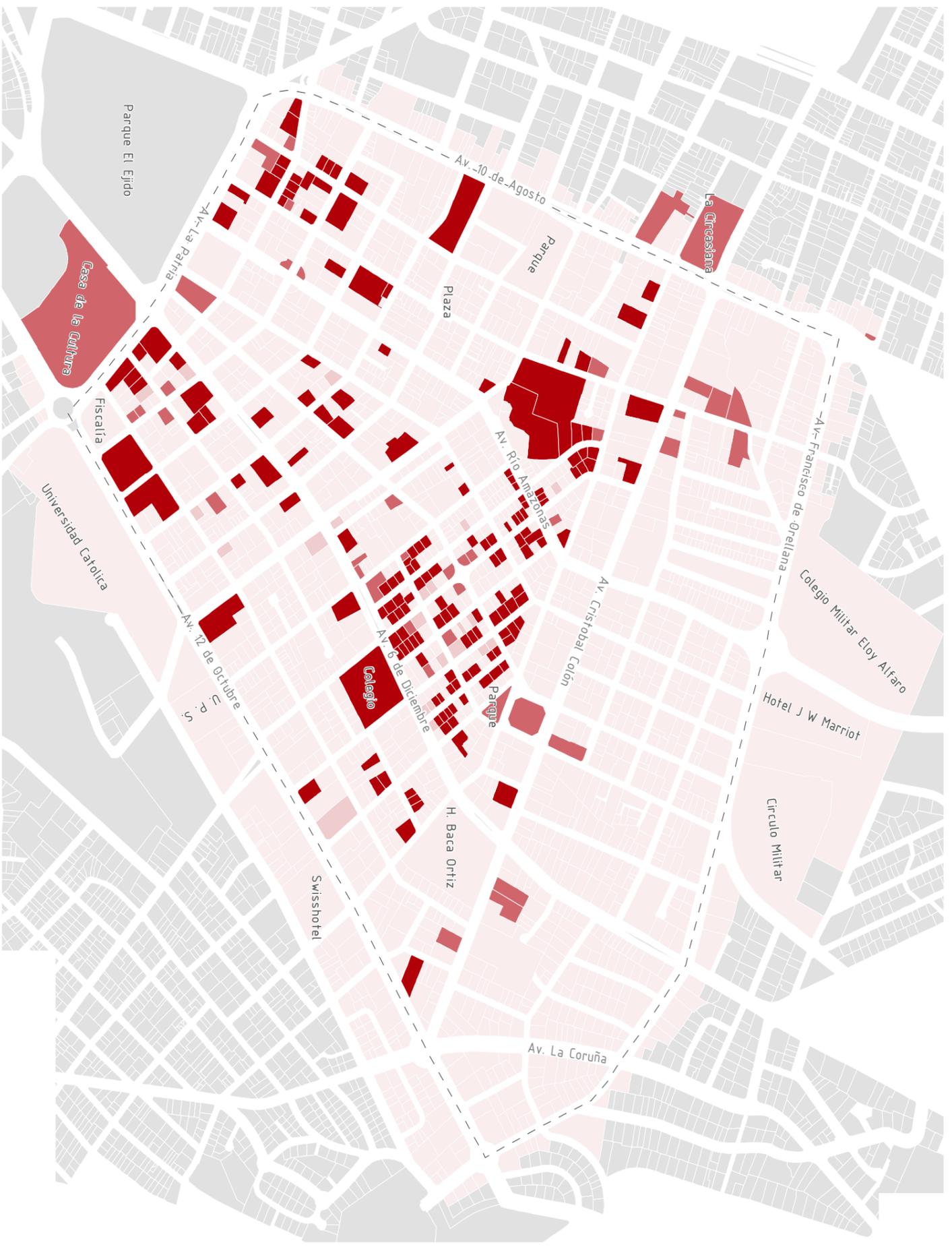
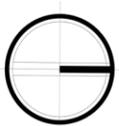
No.	RANGO	No. Lotes	%
1	0 % - 25%	4,87,0	32,4
2	25% - 50%	4,21,0	28,0
3	50% - 75%	198,0	13,2
4	75% - 100%	14,7,0	9,8
5	>100%	249,0	16,6
TOTAL		1502,0	100,0

### INTENSIDAD DE OCUPACIÓN TOTAL

No.	BARRIO	Intensidad %	Estado
1	S01	39,8	CONFORMACIÓN
2	S02	33,5	CONFORMACIÓN
3	S03	4,2,1	CONFORMACIÓN
4	S04	4,9,3	CONFORMACIÓN
5	S05	80,9	CONSOLIDACIÓN
9	S06	50,7	COMPLEMENTACIÓN
7	S07	53,6	COMPLEMENTACIÓN
8	S08	57,9	COMPLEMENTACIÓN
9	S09	4,7,8	CONFORMACIÓN
10	S10	61,2	COMPLEMENTACIÓN
TOTAL		51,7	COMPLEMENTACIÓN

### Estadísticas

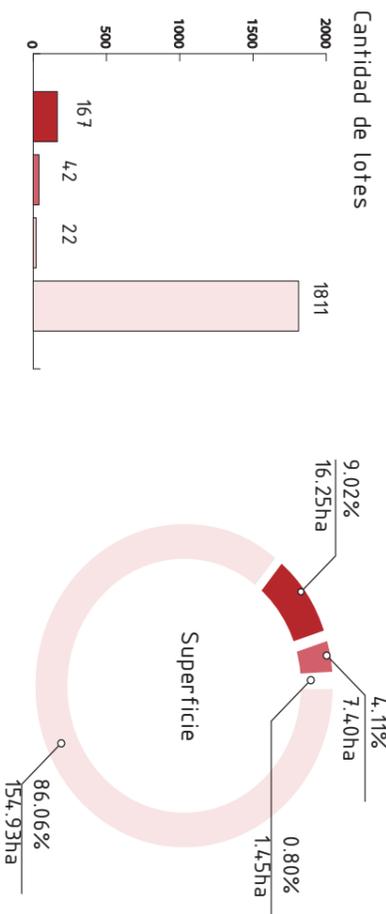




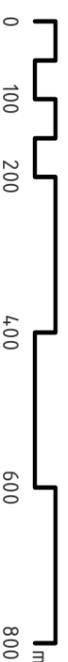
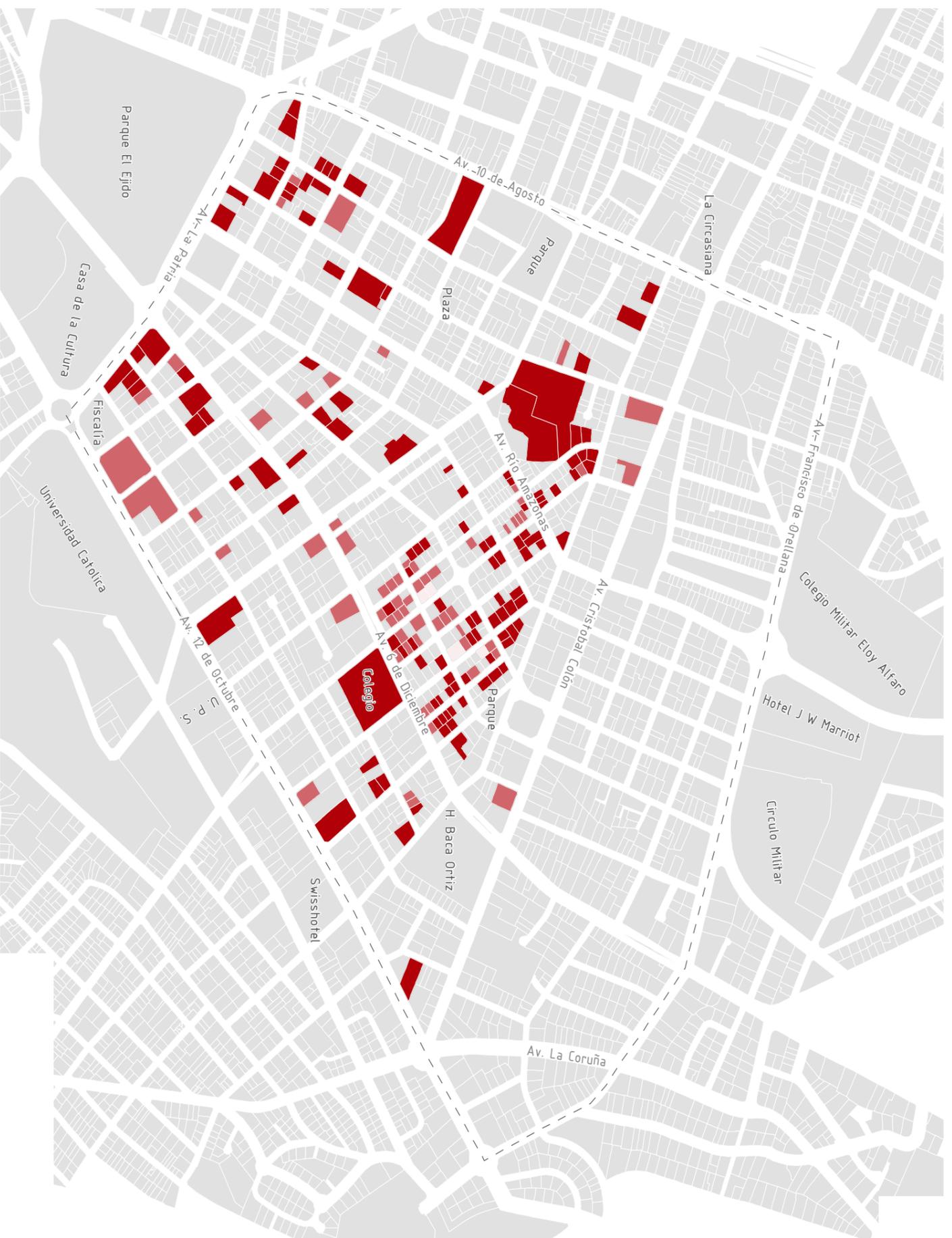
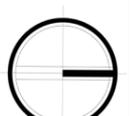
### Legenda

- INVENTARIO CONSERVADO
- EDIFICACIONES PROPUESTAS
- INVENTARIO ELIMINADO
- NO PATRIMONIAL

### Estadísticas



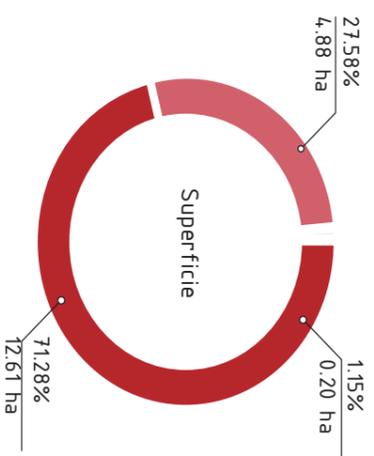
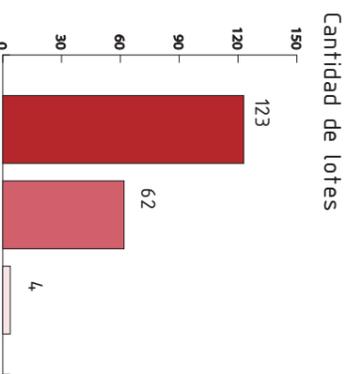
PATRIMONIO EDIFICADO						
No.	TIPO	Únidades	%	Superficie	%	
1	INVENTARIO CONSERVADO	167	8.18	16.25	72.29	64.74
	EDIFICACIONES PROPUESTAS	42	2.06	7.40	18.18	29.49
2	INVENTARIO ELIMINADO	22	1.08	1.45	9.52	5.77
	NO PATRIMONIAL	1811	88.69	154.93	88.69	86.06
TOTAL		2042.00	100.00	180.03	100.00	100.00
<b>PATRIMONIO</b>						
No.	TIPO	Únidades	%	Superficie	%	
3	PATRIMONIO	209	10.24	23.65	13.13	
	RESTANTE	1833	89.76	156.38	86.87	
TOTAL		2042.00	100.00	180.03	100.00	



### Legenda

- BUENO
- REGULAR
- MALO

### Estadísticas

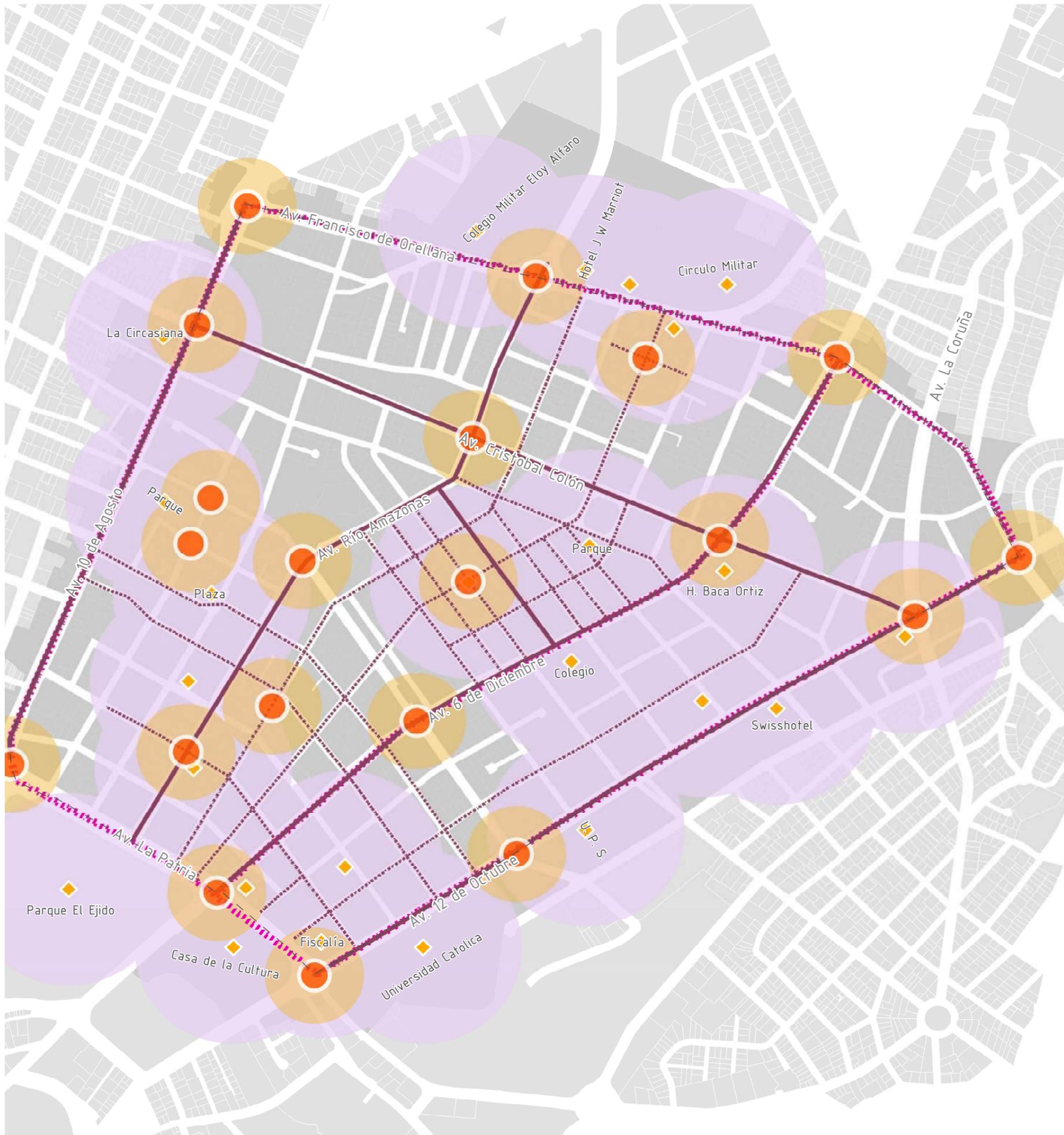


ESTADO PATRIMONIO INVENTARIADO TOTAL					
No.	TIPO	Únidades	%	Superficie	%
1	BUENO	123	65.08	12.61	71.28
	REGULAR	62	32.80	4.88	27.58
2	REGULAR	4	2.12	0.20	1.15
	MALO	4	2.12	0.20	1.15
TOTAL		189.00	100.00	17.69	100.00
ESTADO PATRIMONIO INVENTARIADO CONSERVADO					
No.	TIPO	Únidades	%	Superficie	%
2	BUENO	117	70.06	12.02	73.99
	REGULAR	50	29.94	4.23	26.01
TOTAL		167.00	100.00	16.25	100.00
ESTADO PATRIMONIO INVENTARIADO ELIMINADO					
No.	TIPO	Únidades	%	Superficie	%
3	BUENO	6	27.27	0.59	4.087
	REGULAR	12	54.55	0.65	4.511
3	MALO	4	18.18	0.20	14.03
	MALO	4	18.18	0.20	14.03
TOTAL		22.00	100.00	1.45	100.00

 <small>UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS</small> <small>UNIVERSITY OF THE AMERICAS</small>	TEMA	TIPO DE LAMINA	<small>CODIGO LAMINA</small> <b>ANEXO</b> <small>No. 28</small>	UBICACIÓN
	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL LA MARISCAL	PROPUESTA URBANA DEL ÁREA DE LA MARISCAL. <small>ESCALA</small> -----		
	<small>CONTENIDO</small> PROPUESTA PARA EL USO DE SUELO MATRIZ DE EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS			

## MATRIZ DE EQUIPAMIENTOS PROPUESTOS

	<b>DENOMINACIÓN - TIPOLOGÍA</b>	<b>ESCALA</b>	<b>UBICACIÓN</b>
1	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Benjamín Carrón y El Ejido
2	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Simón Bolívar
3	ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA INTERMODAL	SECTORIAL	Barrio Miraflores, Av. América y Marchena (esquina de U. Central)
4	CENTRO DE ADULTO MAYOR	BARRIAL	Benjamín Carrón y El Ejido
5	CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	BARRIAL	Barrio La Paz
6	SUBCENTRO DE SALUD	BARRIAL	Barrio Colón
7	CENTRO CULTURAL GASTRONÓMICO	BARRIAL	Barrio Colón. Avenida de la Colón y La Rabida
8	CENTRO DE EMPRENDIMIENTO	BARRIAL	Barrio Colón. Avenida de la Colón y La Rabida
9	SUBCENTRO DE SALUD	BARRIAL	Sta. Teresita
10	RESIDENCIA UNIVERSITARIA Y CO—WORKING	SECTORIAL	Benjamín Carrón
11	ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA INTERMODAL	SECTORIAL	Barrio La Pradera. Av Eloy Alfaro y Av de la República
12	CENTRO DE CAPACITACIÓN PARA MUJERES EN CONDICIONES VULNERABLES	BARRIAL	Santa Teresita
13	CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	BARRIAL	Benjamín Carrón y El Ejido
14	POLIDEPORTIVO	BARRIAL	12 de octubre entre Lizardo García y Baquerizo moreno
15	RESIDENCIA ESTUDIANTIL	BARRIAL	Barrio Gabriela Mistral. Av. Cristóbal Colón y Reina Victoria
16	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Barrio La Paz
17	ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA INTERMODAL	SECTORIAL	"La Floresta" Calles: Isabel Católica y Mena Gaamaño
18	CENTRO CULTURAL	SECTORIAL	Barrio Gabriela Mistral
19	MERCADO ARTESANAL "LA MARISCAL "	SECTORIAL	Benjamín Carrón
20	RESIDENCIA ESTUDIANTIL	BARRIAL	Santa Clara
21	CENTRO DE CULTO	SECTORIAL	Sta. Teresita
22	ADMINISTRACIÓN ZONAL "LA MARISCAL"	SECTORIAL	Sta. Teresita
23	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO LBGTI	SECTORIAL	Gabriela Mistral
24	BIBLIOTECA	SECTORIAL	Barrio Colón
25	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Barrio Colon
26	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Barrio Santa Teresita
27	RESIDENCIA ESTUDIANTIL	BARRIAL	Barrio La Floresta
28	CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO	BARRIAL	Barrio La Floresta
29	CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	BARRIAL	Barrio Corpac y Simón Bolívar
30	CENTRO DE ADULTO MAYOR	BARRIAL	Barrio La Floresta
31	CENTRO DE EMPRENDIMIENTO	BARRIAL	Barrio La Floresta
32	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE "LA MARISCAL"	PIEZA URBANA	Barríos Gabriela Mistral y Las Mallas
33	RESIDENCIA ESTUDIANTIL	BARRIAL	Barrio La Paz
34	CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	BARRIAL	La Floresta
35	CENTRO DE DESARROLLO INFANTIL	BARRIAL	Barrio Colón
36	ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA INTERMODAL	SECTORIAL	Parque El Arbolito



Según el imaginario de la ciudad y la población, el “La Mariscal” es un espacio fácil de leer y sencillo de explorar por su conformación de retícula en su mayoría.

Al tener una morfología clara, las distancias -otorgadas por existir manzanas entre 500m2 y 1000m2- on caminables, con acceso a transporte alternativo, público y privado.

Siguiendo la primiza, la construcción también responde a estos parametros de proporción, generando micro-imaginarios dentro del territorio.

Estos mecro-imaginarios, generan zonificaciones o vocación en ciertos barrios, haciendoles ver residenciales, de diversión, financiero, hospedaje, comercial, o espacios que todavía no esta claro cual es su vocación.

Según Lynch, existen 5 elemntos que permiten que los usuarios identifiquen el territorio y se pueda guiar. estos son:

**\*Caminos**

Son aquellos que ordenan y permiten recorrer el territorio, conectando espacios e hitos, formando nodos y bordes.

**\*Bordes**

Son límites -físicos o imaginarios- delimitantes del territorio.

**\*Distritos**

Son espacios bidimensionales, tienen características que los unifican, se pueden crear incluso dentro de otro territorio.

**\*Nodos**

Sirven como puntos de encuentro, pivotes, sirviendo de eje direccional dentro de los barrios, ciudades, comunidades, etc.

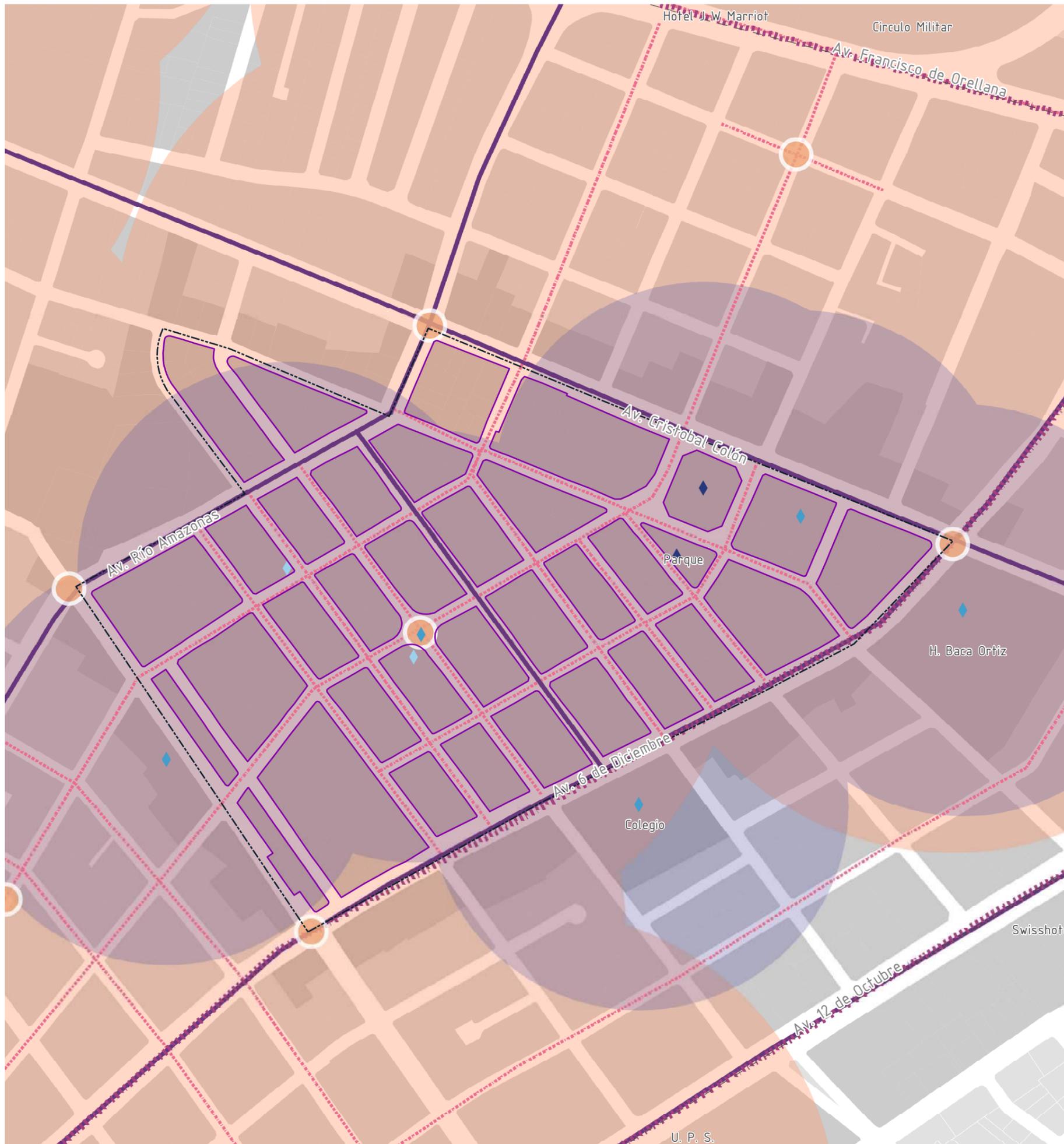
**\*Hitos**

Puntos de referencias, pueden ser fijos -siendo edificios, monumentos, estatuas, entorno natural- o móviles -Sol.

**Leyenda**

- NODOS
- ◆ HITOS
- SENDAS MAYOI
- ⋯ SENDAS MENO.
- - - - - BORDES

	<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE LEGIBILIDAD LEGIBILIDAD DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA MARISCAL
<b>ESCALA</b> 1:4000	<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 29
	<b>UBICACIÓN</b> 



El imaginario del centro de “La Mariscal” tiene la característica de ser reconocible por toda una ciudad y se esta creando una imagen a nivel nacional de un sitio pequeño.

Si se tiene toma en cuenta los parametros de Lynch en la legibilidad, este sitio es claro de navegar en la mayor parte del sitio, e incluso se formaría un **Distrito de Diversión y Entretenimiento**.

Es un sitio que tiene un claro esquema de movilidad- peatonal y vehicular- debido a su morfología de manzanas menores de 500m<sup>2</sup>, haciendo distancias cortas y fácil de lectura.

El centro de “La Mariscal” tiene la característica de ser un espacio con cuatro nodos de carácter ciudad -marcado por 4 avenidas principales de la ciudad -Av. 6 de Diciembre, Av. Cristóbal Colón, Av. Amazonas y Av. Ignacio de Veintimilla- haciendo el acceso a este sitio es fácil, directo.

El área de estudio, tiene un hito que marca mucho -tanto a nivel barrial como a nivel ciudad- LA PLAZA FOCH- punto de entretenimiento y ocio de la ciudad de Quito, sitio de encuentro de extranjeros, y engloba tanto a residentes, comerciantes, y vistantes de “La Mariscal”

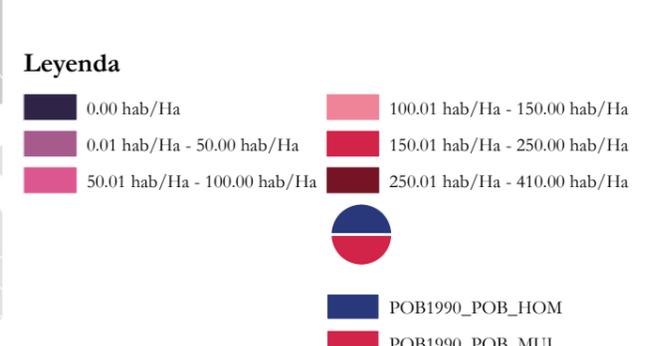
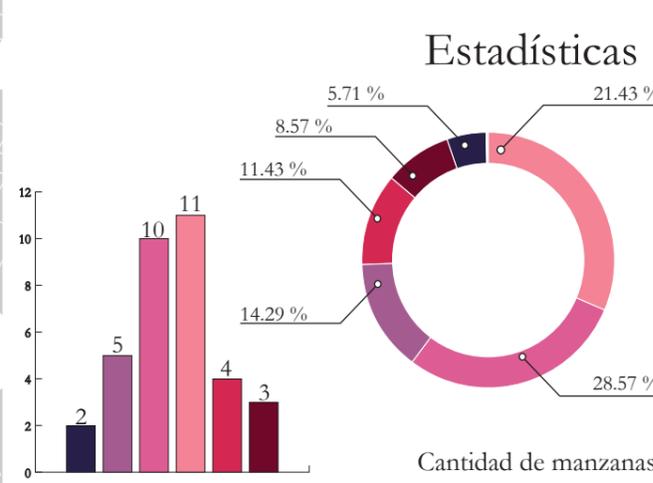
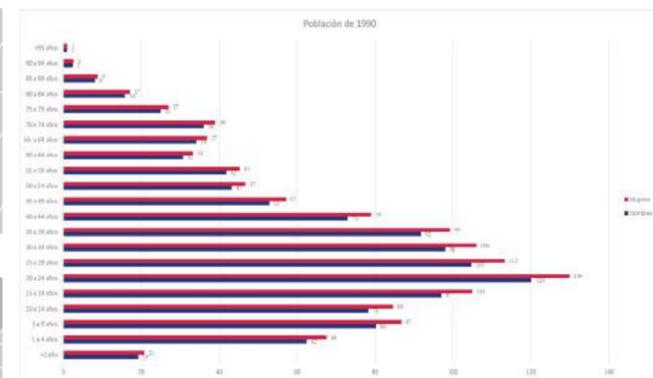
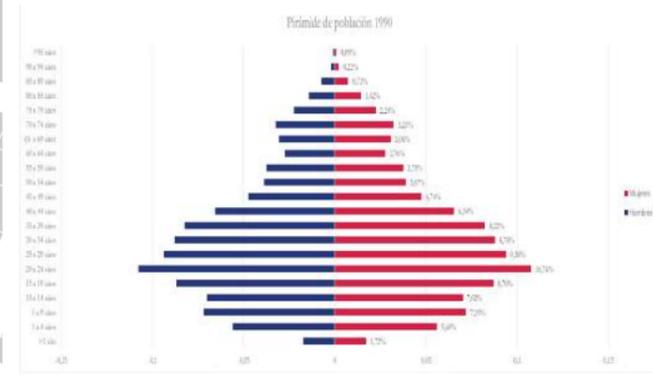
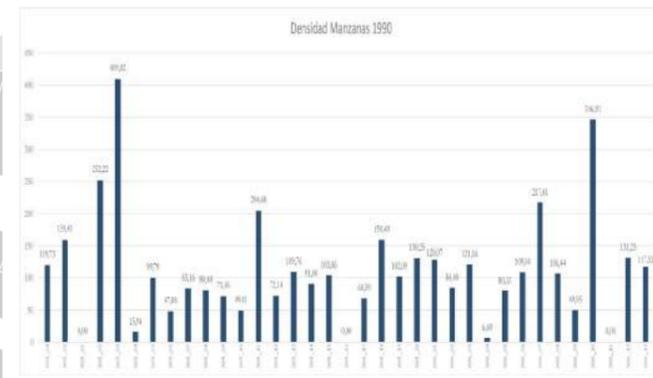
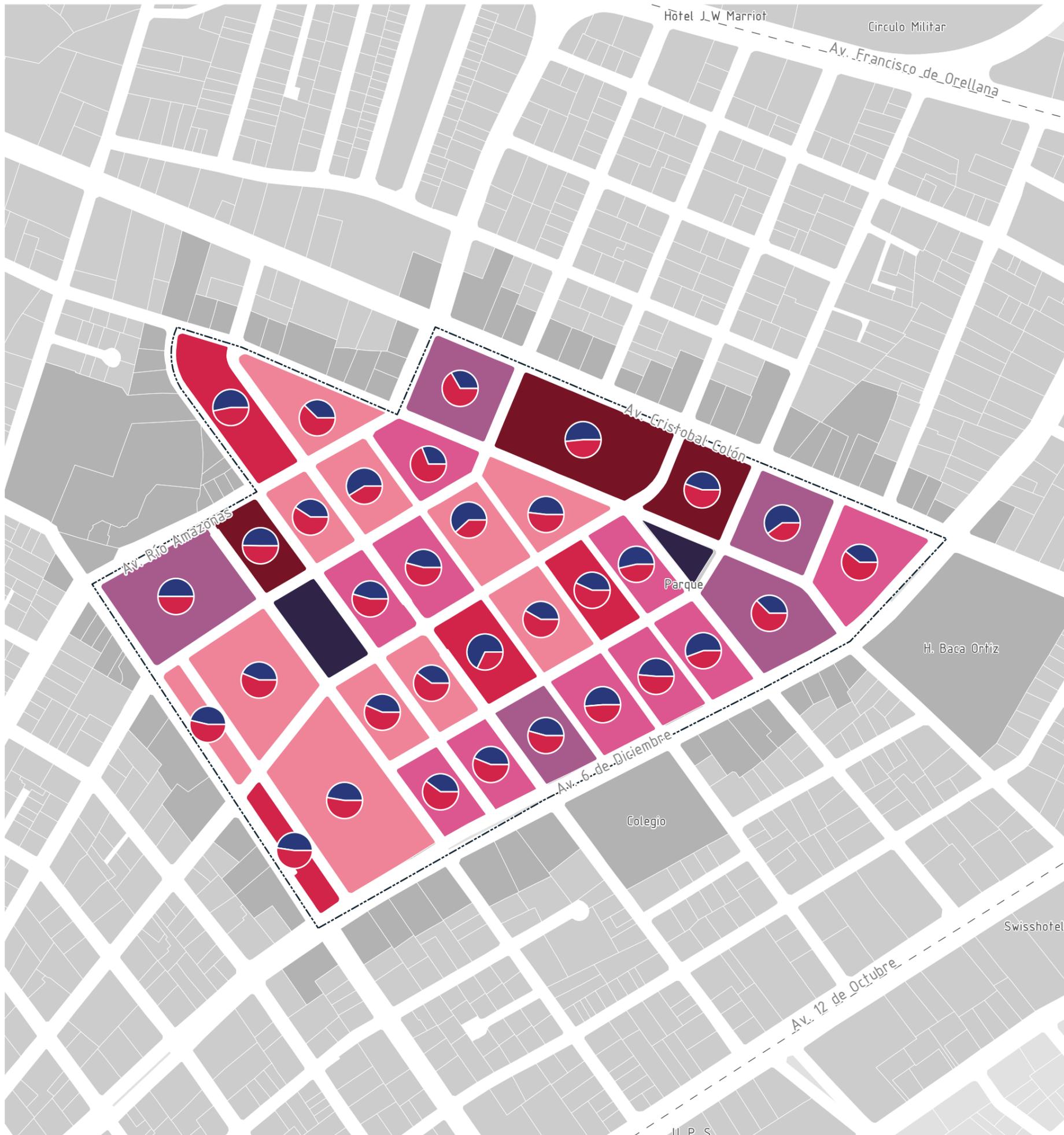
Adicionalmente de este hito fuerte, existen colegios tradicionales, servicios de salud, transporte público, que sirven también de marcos de referencias dentro del barrio y limitantes del área de estudio.

El hito de la Plaza Foch, también es el centro del barrio de “La Mariscal”, el centro de dos barrios internos -Las Mallas y Gabriela Mistral- y es un nodo importante, que permite la dispersión y dirección, dividiendo al barrio en distritos marcados y con vocaciones que responden a la distancia -Mientras más cerca de la Plaza Foch, más comercial, a mayor distancia del centro es financiero y residencial.

**Leyenda**

- ◆ Local
- ◆ Metropolitano
- ◆ Sectorial
- NODOS
- ▬ BORDES
- ▬ SENDAS MAYOR
- ▬ SENDAS MENOR

		TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	TIPO DE LAMINA ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO	CODIGO LAMINA ANEXO No. 30		UBICACIÓN 
CONTENIDO ANÁLISIS DE LEGIBILIDAD LEGIBILIDAD DEL ÁREA DE ESTUDIO		ESCALA 1:4000	ANEXO No. 30		UBICACIÓN 	



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE POBLACIÓN

POBLACIÓN EN 1990 EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

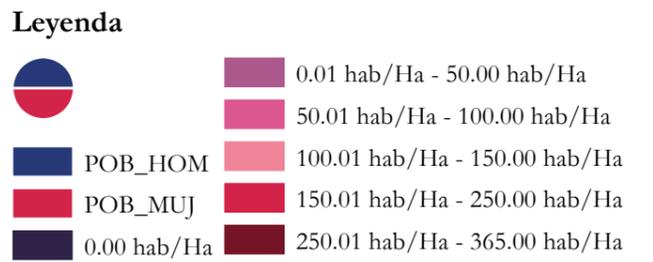
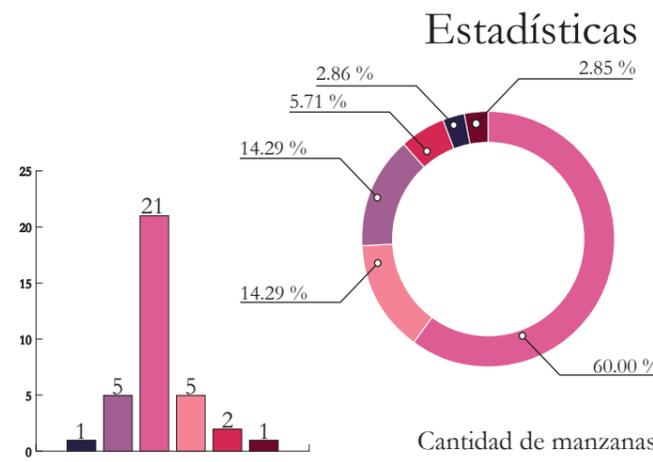
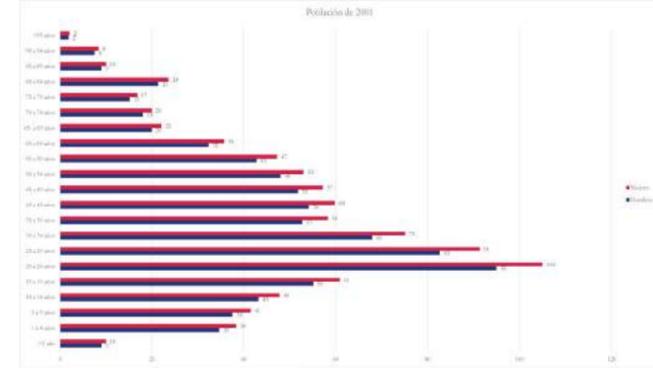
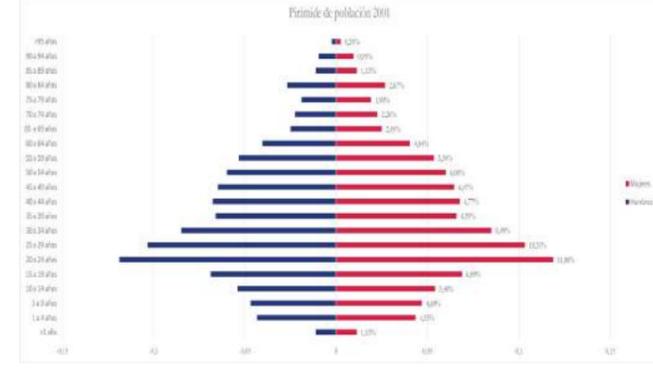
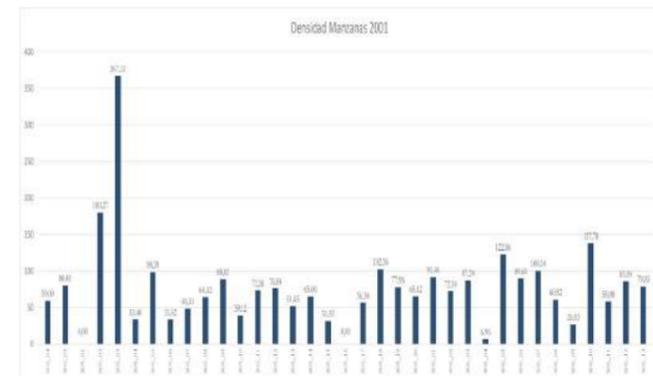
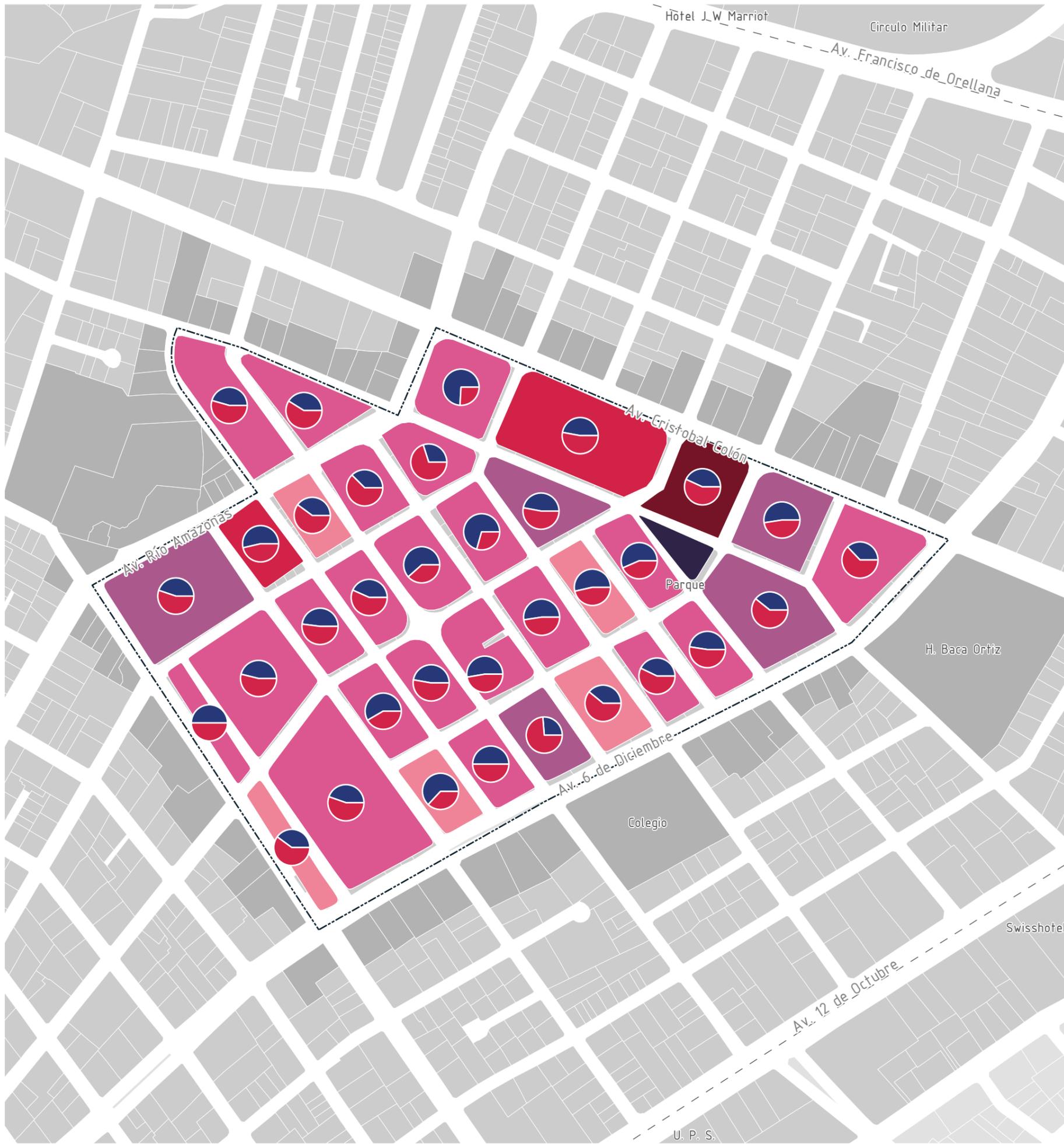
ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 31

UBICACIÓN



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE POBLACIÓN

POBLACIÓN EN 2001 EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LÁMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

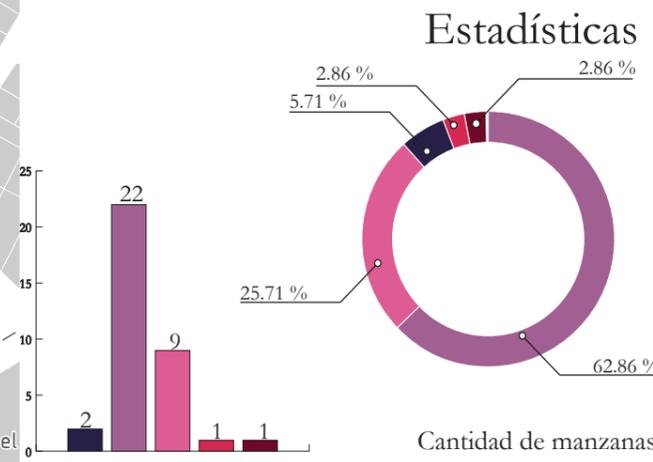
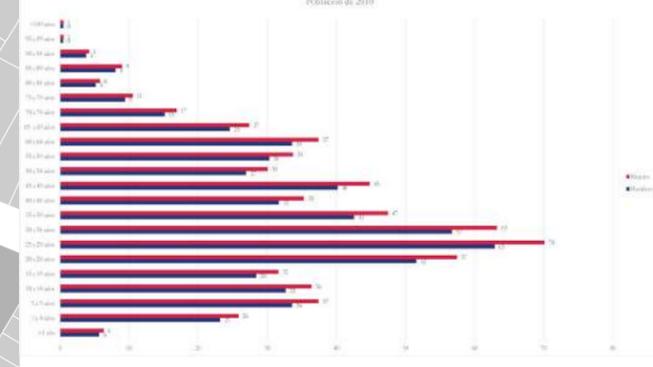
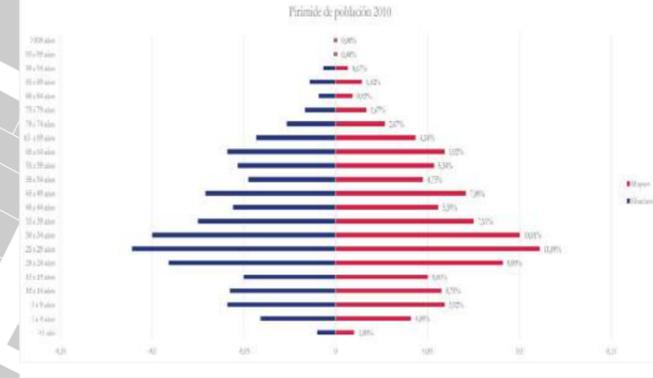
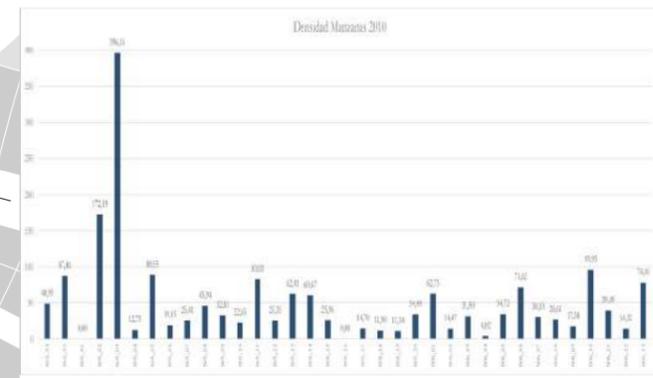
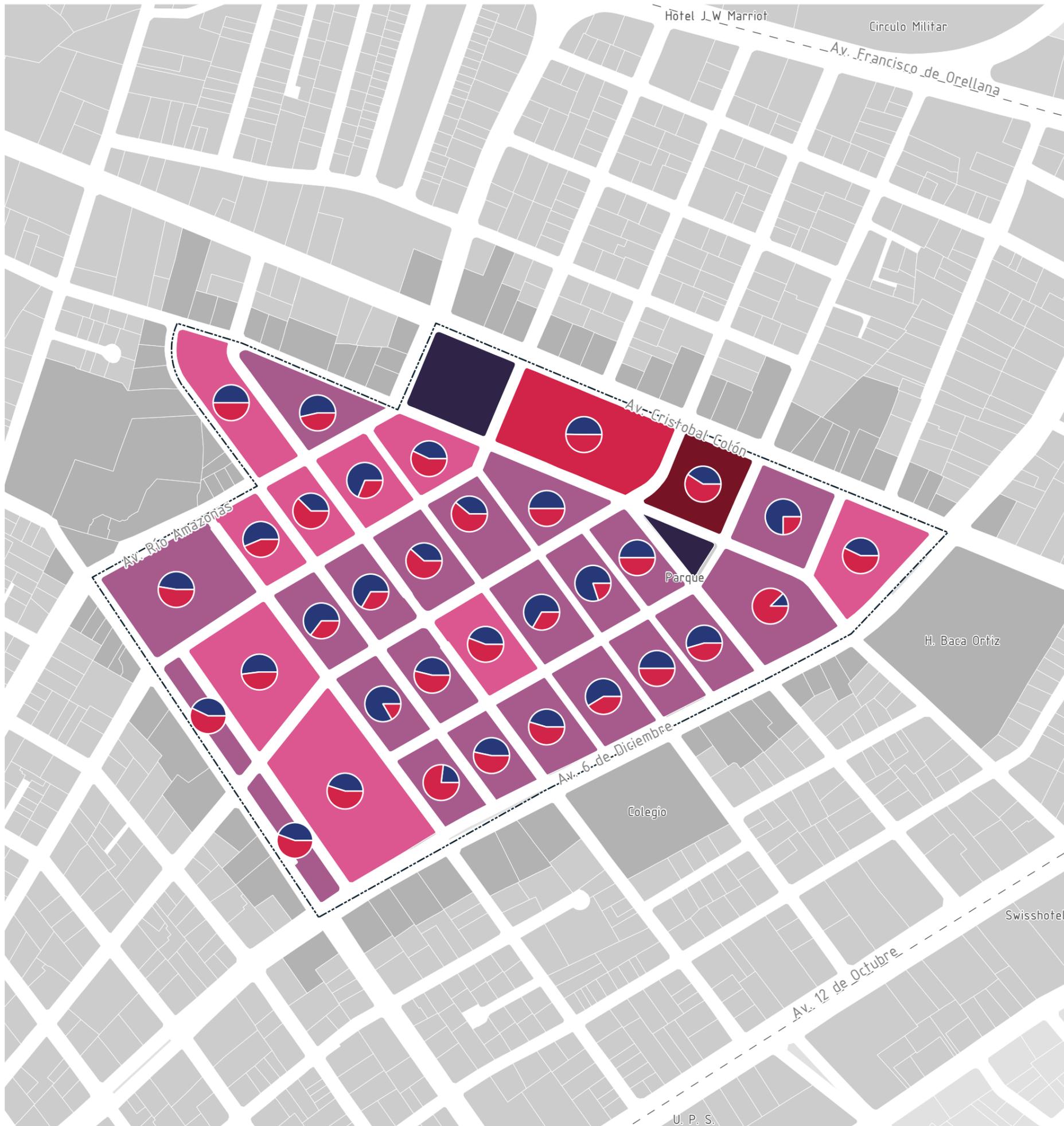
ESCALA

1:4000

CODIGO LÁMINA

ANEXO No. 32

UBICACIÓN



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARSICAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE POBLACIÓN

POBLACIÓN EN 2010 EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

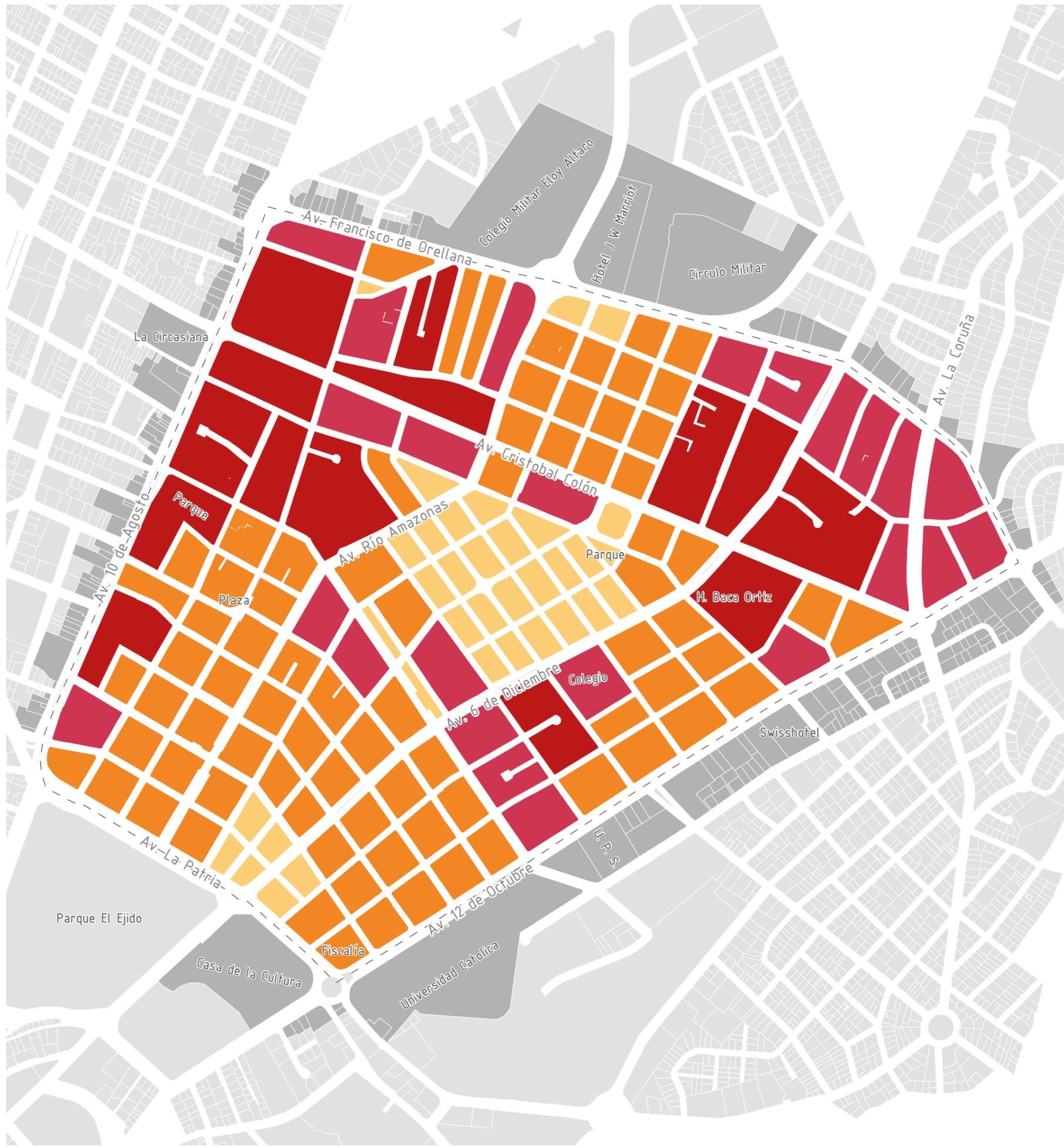
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 33

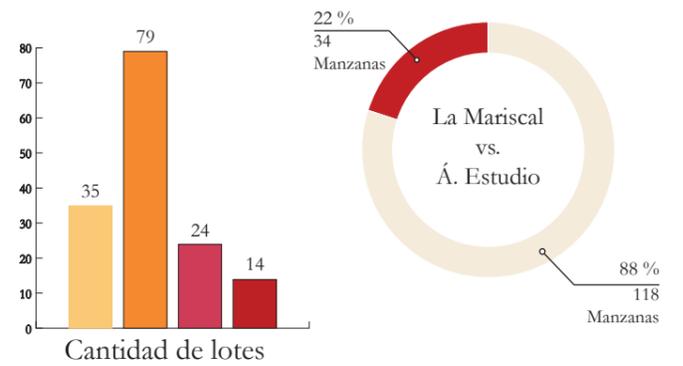
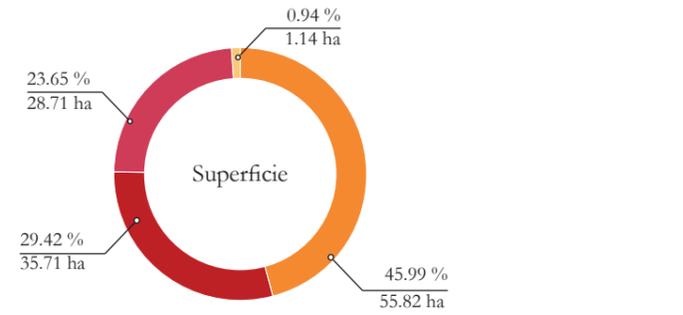


TAMAÑO DE MANZANAS								
No.	Rango	Número	%	Superficie	%	Total	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s			Ha/s	
LA MARISCAL	1,00 - 5000,00	35	23,03	1,14	0,94	182	121,37	100%
	5000,01 - 10000,00	79	51,97	55,82	45,99			
	10000,01 - 15000,00	24	15,79	28,71	23,65			
	15000,01 - 43000,00	14	9,21	35,71	29,42			
ÁREA DE ESTUDIO	1,00 - 5000,00	26	76,47	10,04	56,20	34	17,87	22%
	5000,01 - 10000,00	6	17,65	5,20	29,13			
	10000,01 - 15000,00	2	5,88	2,62	14,66			

El 46.93% de La Mariscal tiene presencia de manzanas en el rango de hasta 10000m<sup>2</sup>, que responde al típico trazado de damero que sale del casco histórico del Quito y que permite tener un buen espacio tanto para peatones como para el transporte público y vehículo particular.

Lamentablemente también la mayor parte del territorio (53.07%) tienen manzanas que superan los 10000m<sup>2</sup>, creando problemas de movilidad, y son una respuesta de problemas en la topografía o disputas que no permitieron la división de las parcelas para seguir con una urbanización homogénea.

### Estadísticas



### Legenda

- 1.00 - 5000.00
- 5000.01 - 10000
- 10000.01 - 15000
- 15000.01 - 43000



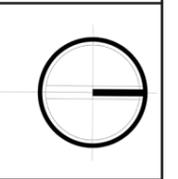
TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
TAMAÑO DE MANZANAS DE LA MARISCAL

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA MARISCAL

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 34



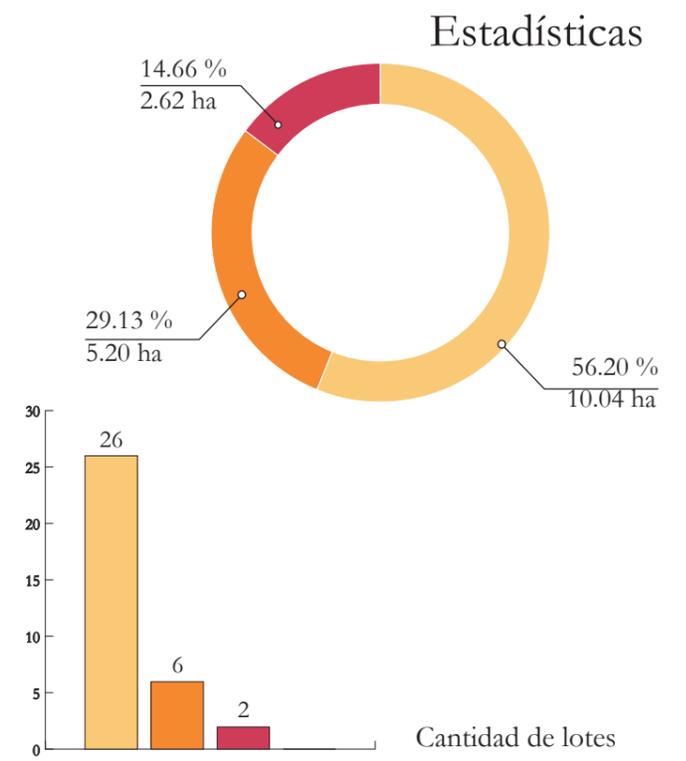


TAMAÑO DE MANZANAS					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	1,00 - 5000,00	26	76,47	10,04	56,20
2	5000,01 - 10000,00	6	17,65	5,20	29,13
3	10000,01 - 15000,00	2	5,88	2,62	14,66
TOTAL		34	100,00	17,87	100,00

El área de estudio abarca el 22% de las manzanas de “La Mariscal”

El 94.12% de manzanas son de hasta 10000m<sup>2</sup> y 81.25% de estas son manzanas menores a los 5000m<sup>2</sup>, dando una morfología de distancias pequeñas entre manzanas y mayor número de intersecciones, por tal motivo, es un trazado de excelente calidad según parámetros de diseño de ciudades de la ONU

Según las transformaciones del sitio, se han creado manzanas estrechas o mayores a los 10000m<sup>2</sup> marcando áreas homogéneas o que han respondido al envaultamiento de quebradas para la expansión de la ciudad.



### Leyenda

- 1000.00 - 5000.00
- 5000.01 - 10000.00
- 10000.01 - 15000.00



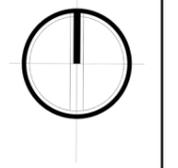
TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

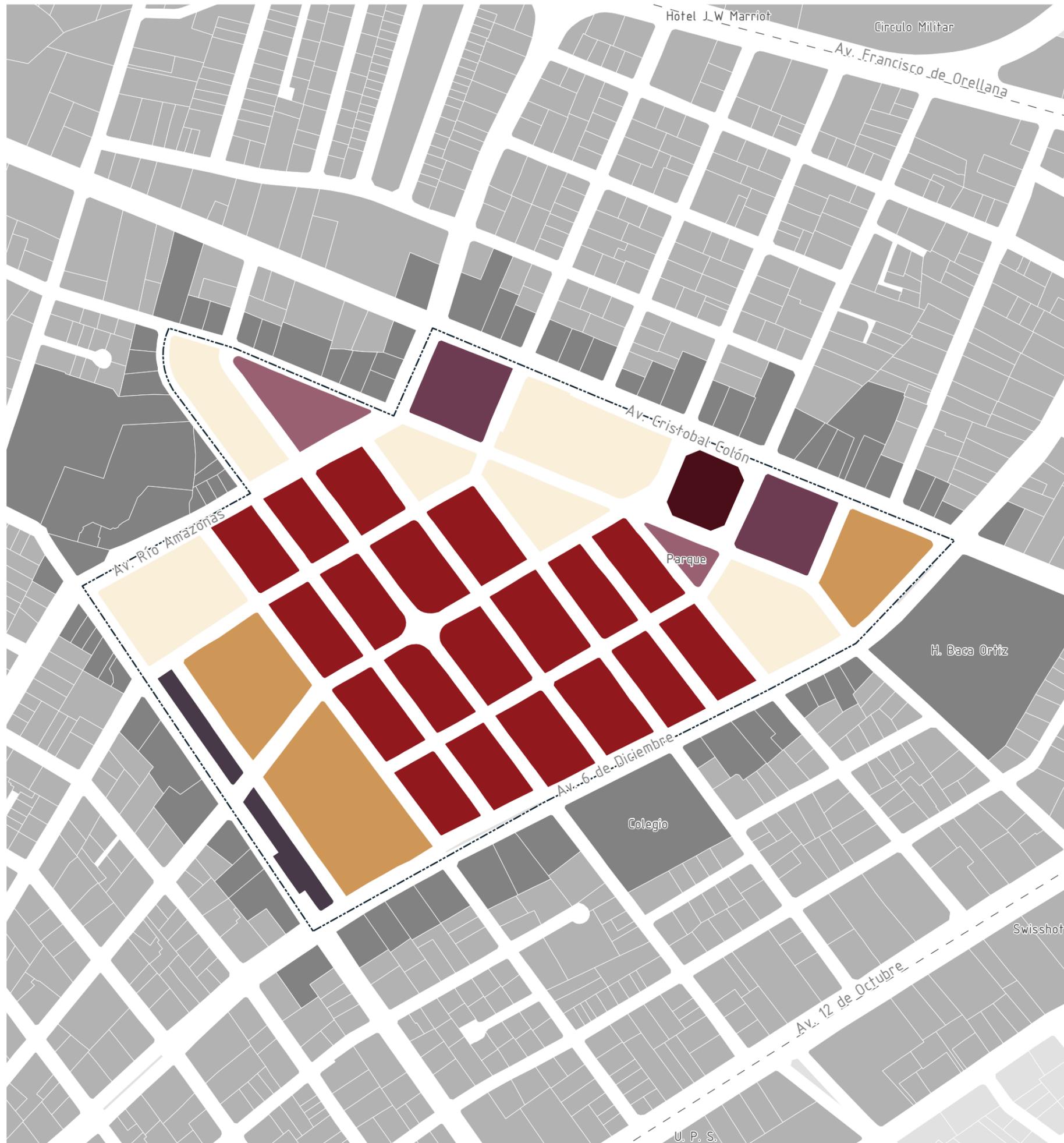
CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
TAMAÑO DE MANZANAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 35

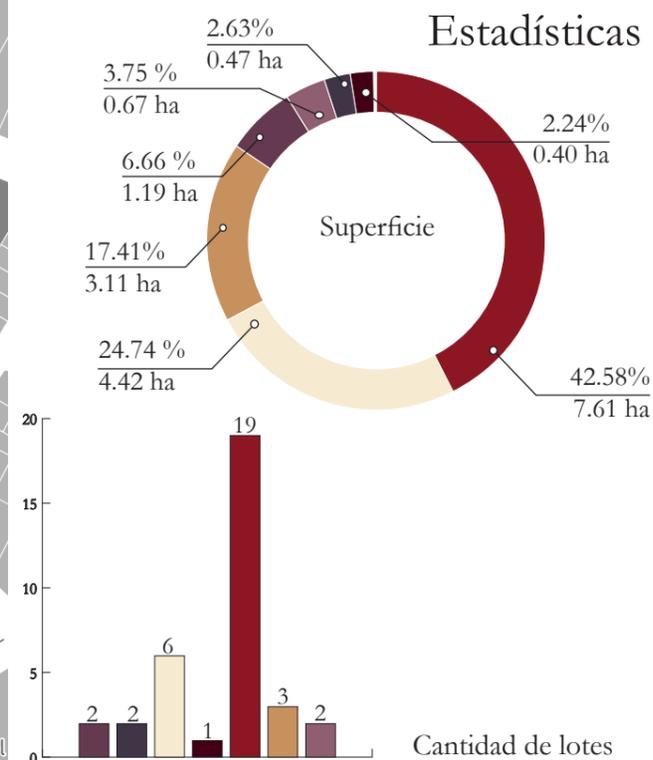




FORMA DE MANZANAS					
No.	Forma	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	Cuadrada	2	5,71	1,19	6,66
2	Estrecha	2	5,71	0,47	2,63
3	Irregular	6	17,14	4,42	24,74
4	Octagonal	1	2,86	0,40	2,24
5	Rectangular	19	54,29	7,61	42,58
6	Trapezoide	3	8,57	3,11	17,41
7	Triangular	2	5,71	0,67	3,75
TOTAL		35	100,00	17,87	100,00

El 54.29% de las manzanas tienen una forma rectangular (relación 1:2), siendo una respuesta directa a dividir la manzana tipo cuadra generando calles intermedias y un mejor trazado para caminar.

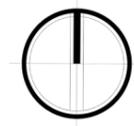
El resto del territorio responde a las diferentes etapas de urbanización y lotización del sector y la presencia de quebradas que dan origen a manzanas irregulares o pedazos residuales con la apertura de nuevas calles.

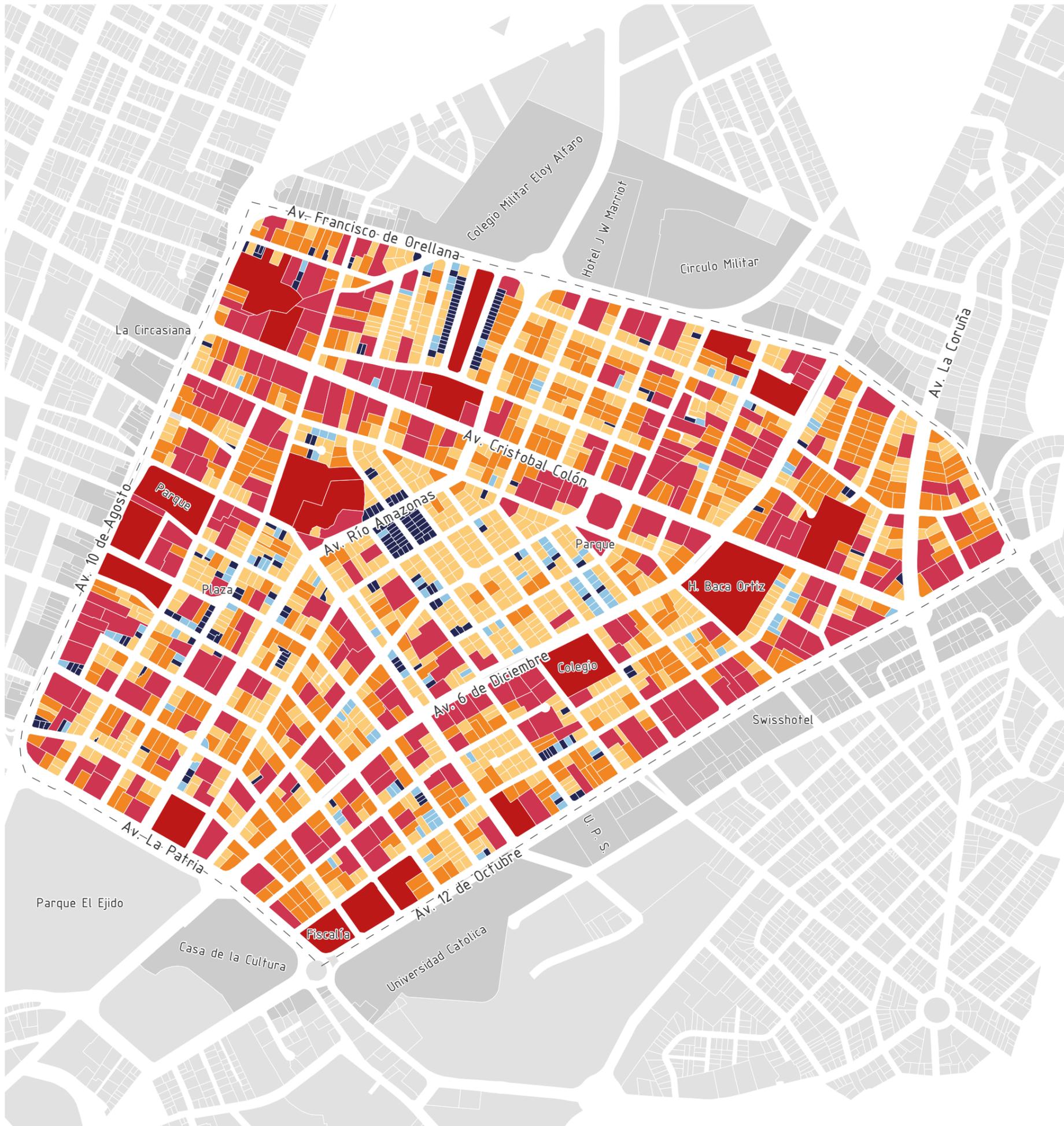


### Leyenda

- Cuadrada
- Rectangular
- Estrechas
- Trapezoide
- Irregular
- Triangular
- Octogonal



<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD FORMA DE MANZANAS DEL ÁREA DE ESTUDIO	<b>ESCALA</b> 1:4000
<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 36	
	
	



TAMAÑO DE MANZANAS								
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Total	Superficie	%
	DESIGNACIÓN	Ud/s		Ha/s			Ha/s	
LA MARISCAL	60,00 - 250,00	211	11,54	4,09	1,49	1828	273,72	100,00%
	250,01 - 300,00	121	6,62	3,33	1,22			
	300,01 - 600,00	787	43,05	34,24	12,51			
	600,01 - 1000,00	434	23,74	32,94	12,03			
	1000,01 - 4000,00	256	14,00	182,27	66,59			
>4000,01	19	1,04	16,85	6,16				
ÁREA DE ESTUDIO	60,00 - 250,00	65	17,62	1,33	7,60	369	17,49	20,19%
	250,01 - 300,00	35	9,49	0,97	5,55			
	300,01 - 600,00	216	58,54	9,05	51,74			
	600,00 - 1000,00	34	9,21	2,57	14,69			
1000,01 - 4000,00	19	5,15	3,57	20,41				

**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**  
LA MARISCAL

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
TAMAÑO DE LOTES DE LA MARISCAL.

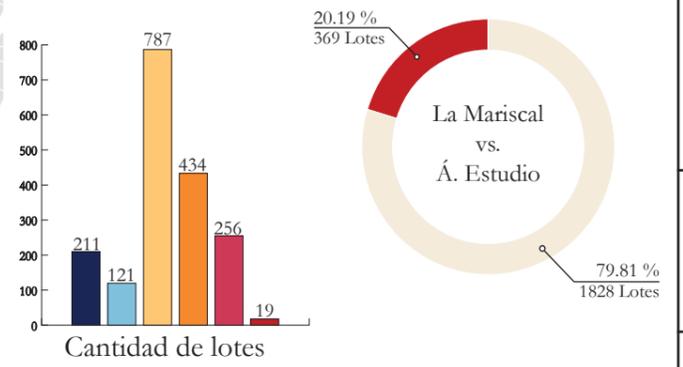
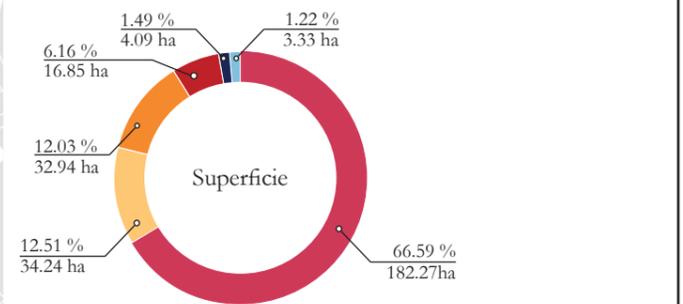
**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA MARISCAL

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 37

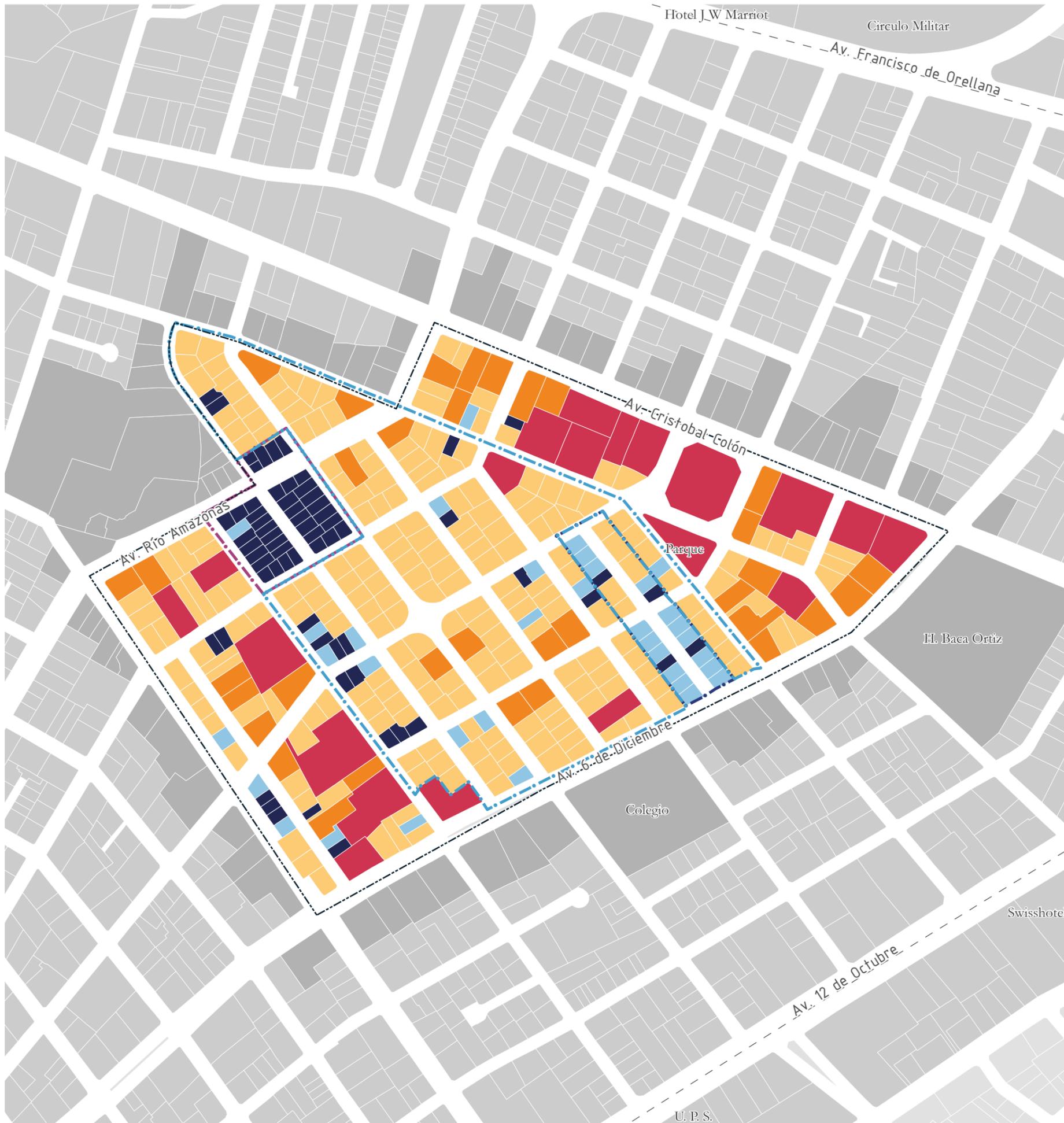
**UBICACIÓN**

### Estadísticas



**Leyenda**

- 60.00 - 250.00
- 250.01 - 300.00
- 300.01 - 600.00
- 600.01 - 1000.00
- 1000.01 - 4000.00
- 4000.01 - 24000.00



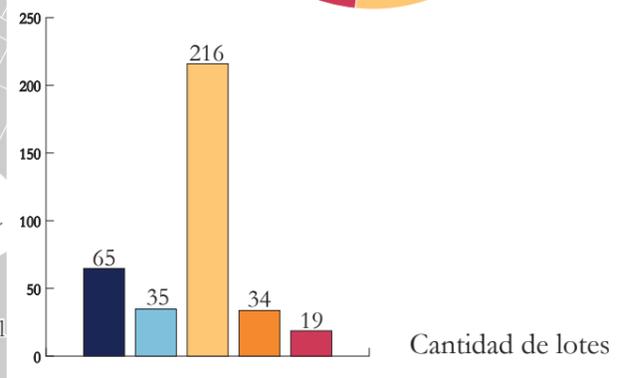
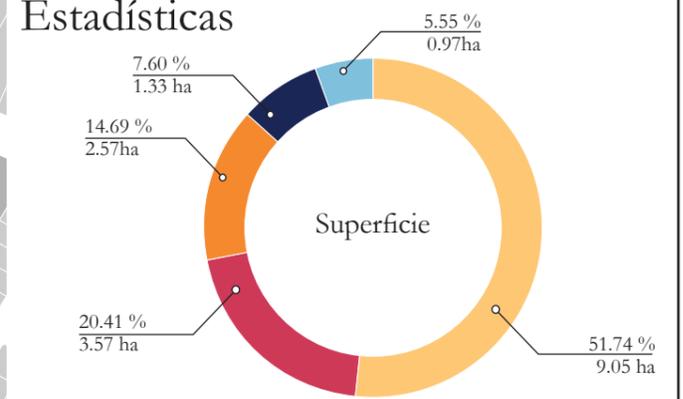
TAMAÑO DE LOTES					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	100,00 - 250,00	65	17,62	1,33	7,60
2	250,01 - 300,00	35	9,49	0,97	5,55
3	300,01 - 600,00	216	58,54	9,05	51,74
4	600,01 - 1000,00	34	9,21	2,57	14,69
5	1000,01 - 4000,00	19	5,15	3,57	20,41
TOTAL		369	100,00	17,49	100,00

El área de estudio abarca el 20.19% de los lotes de “La Mariscal”

El 85.65% de lotes son de hasta 600m<sup>2</sup>, en donde el 68.35% de los mismos entran en el rango de 300m<sup>2</sup> - 600m<sup>2</sup>, permitiendo construcciones de hasta 6 pisos.

Se puede distinguir tres conjuntos de lotes, en donde se puede apreciar el proceso de urbanización del área de estudio. El primero responde a lotes de hasta 250m<sup>2</sup>, el segundo entre 250m<sup>2</sup>-300m<sup>2</sup> y el tercero, que abarca un mayor espacio, de lotes de hasta 600m<sup>2</sup>.

### Estadísticas



### Leyenda

- 100.00 - 250.00
- 250.01 - 300.00
- 300.01 - 600.00
- 600.01 - 1000.00
- 1000.01 - 4000.00
- Conjunto 1
- Conjunto 2
- Conjunto 3

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES URBANAS

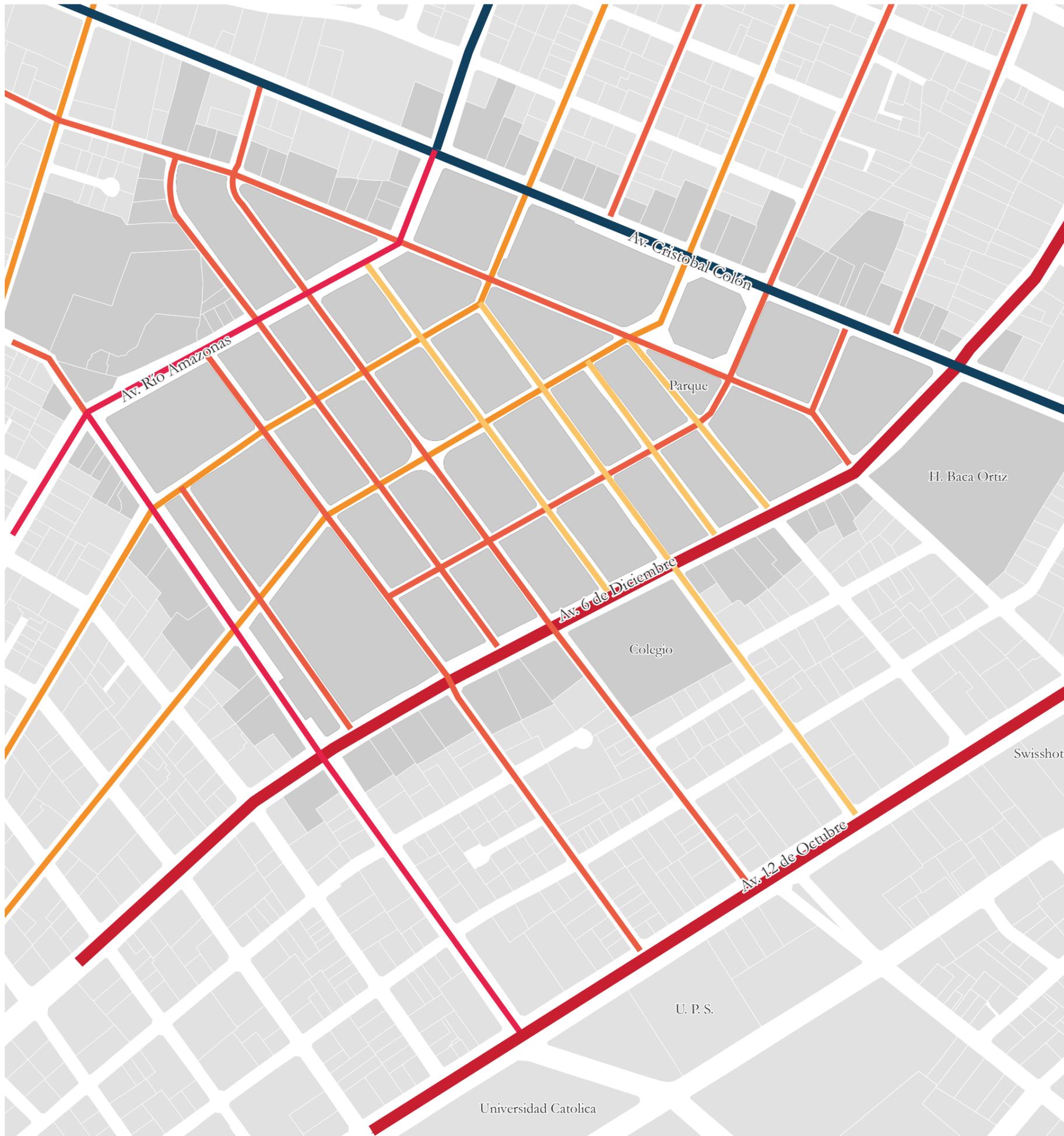
TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
TAMAÑO DE LOTES DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 38

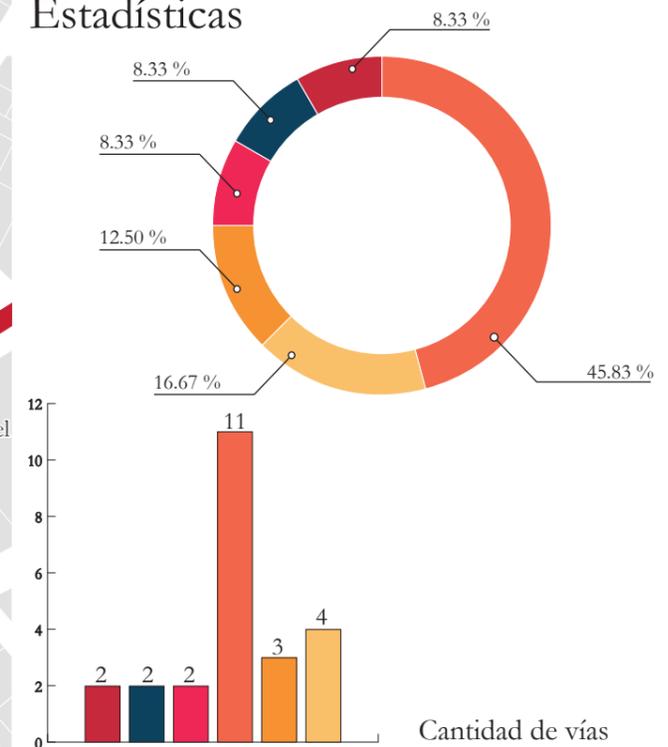


TIPO DE VÍAS				
No.	Tipo	Número	%	Ancho
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Calle Arterial	2	8,33	35,90
2	Calle Colectora "B"	2	8,33	25,40
3	Calle Local "C"	2	8,33	16,00
4	Calle Local "D"	11	45,83	14,00
5	Calle Local "E"	3	12,50	12,00
6	Calle Local "G"	4	16,67	8,00
TOTAL		24	100,00	

El área de estudio está bien abastecida, manteniendo a las arteriales y colectoras -por donde circula el transporte público, vehículos de carga y privados- en los bordes; y el interior quedan todas las calles locales. con menor carga vehicular y permite el desplazamiento interior sin ningún problema.

El problema se presenta con ciertas calles interiores que su ancho no permite una carga vehicular pesada pero por estar en el centro soporta el ingreso y salida de vehículos a diario.

### Estadísticas



### Leyenda

- Calle arterial
- Calle colectora "B"
- Calle local "C"
- Calle local "D"
- Calle local "E"
- Calle local "G"

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

UdA

CONTENIDO

TEMA

ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

TIPO DE VÍAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

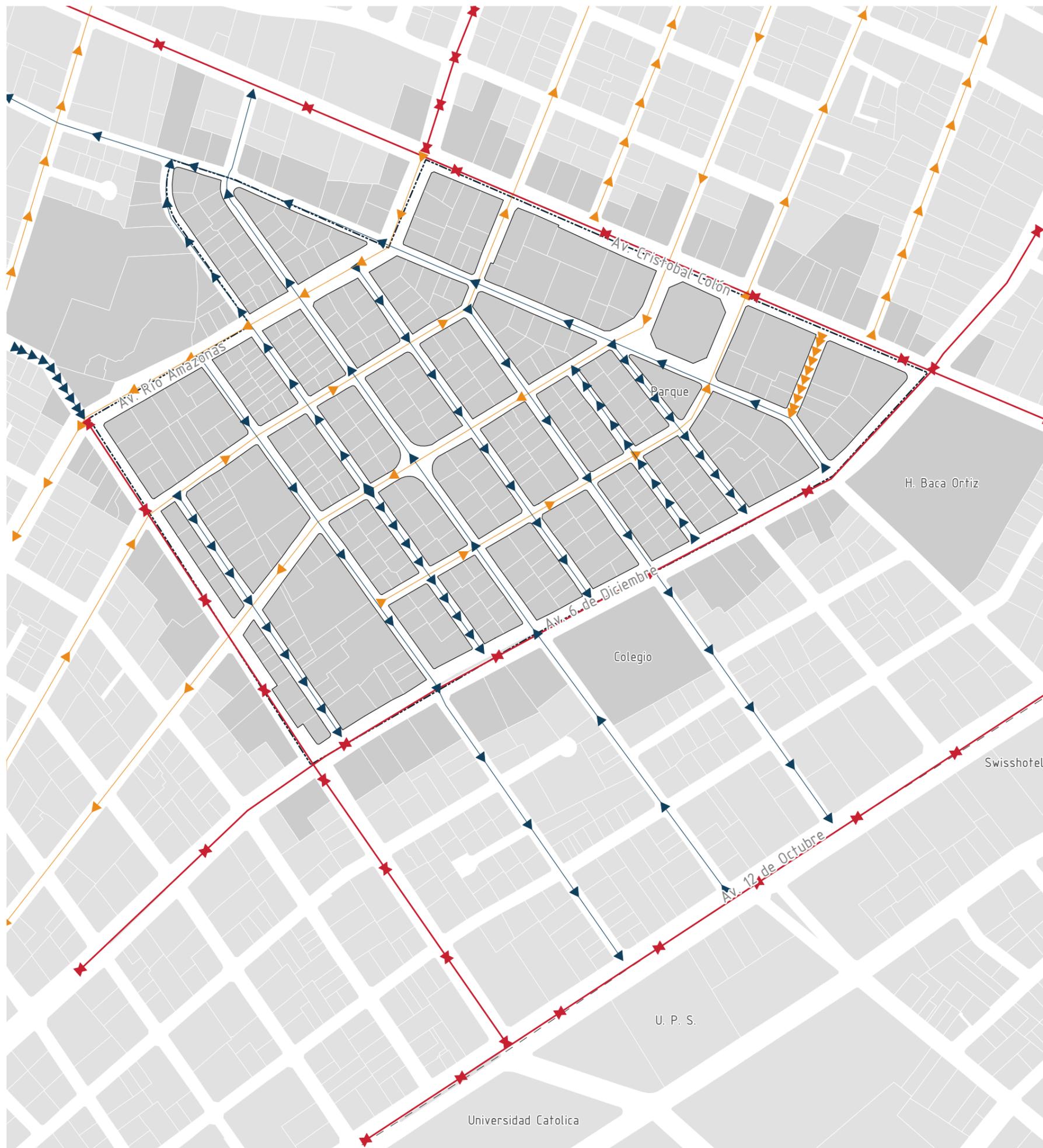
ESCALA 1:4000

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ANEXO No. 39

CODIGO LAMINA

UBICACIÓN

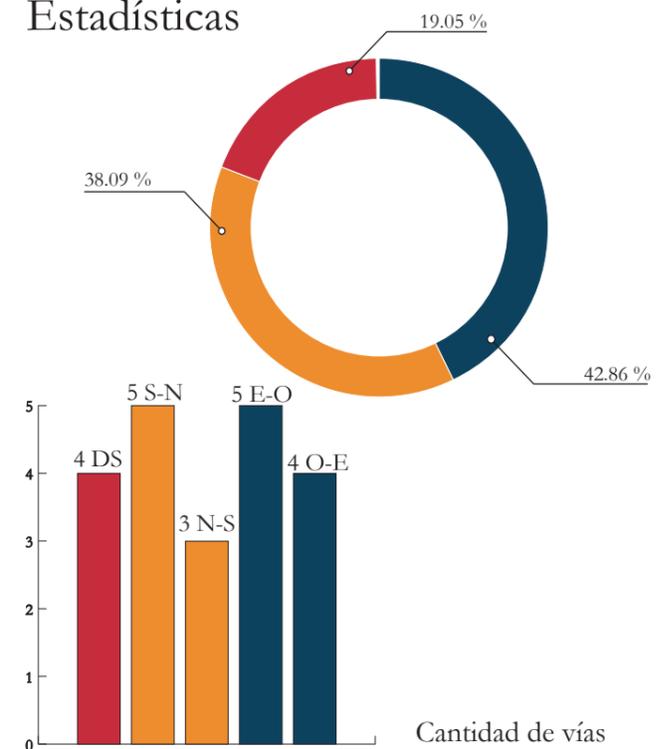


DIRECCIÓN DE VÍAS			
No.	Dirección	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	Doble sentido	4	19,05
2	Norte - Sur	5	23,81
3	Sur - Norte	3	14,29
4	Este - Oeste	5	23,81
5	Oeste - Este	4	19,05
TOTAL		21	100,00

La mayor parte de calles forman báculos de entrada y salida del sitio, y que no solo conecta internamente sino también en relación con el resto de la ciudad.

Las calles que rodean al sitio en su mayoría son en doble sentido, salvo por la Av. Amazonas; y las internas responden a la dirección opuesta a las principales para el desplazamiento vehicular por toda la área de estudio.

### Estadísticas



### Leyenda

- Nombre**
- Doble Sentido
  - Uni direccional - Sur-Norte
  - Uni direccional - Norte-Sur
  - Uni direccional - Oeste-Este
  - Uni direccional - Este-Oeste

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

---

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD

DIRECCIÓN DE VÍAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

---

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

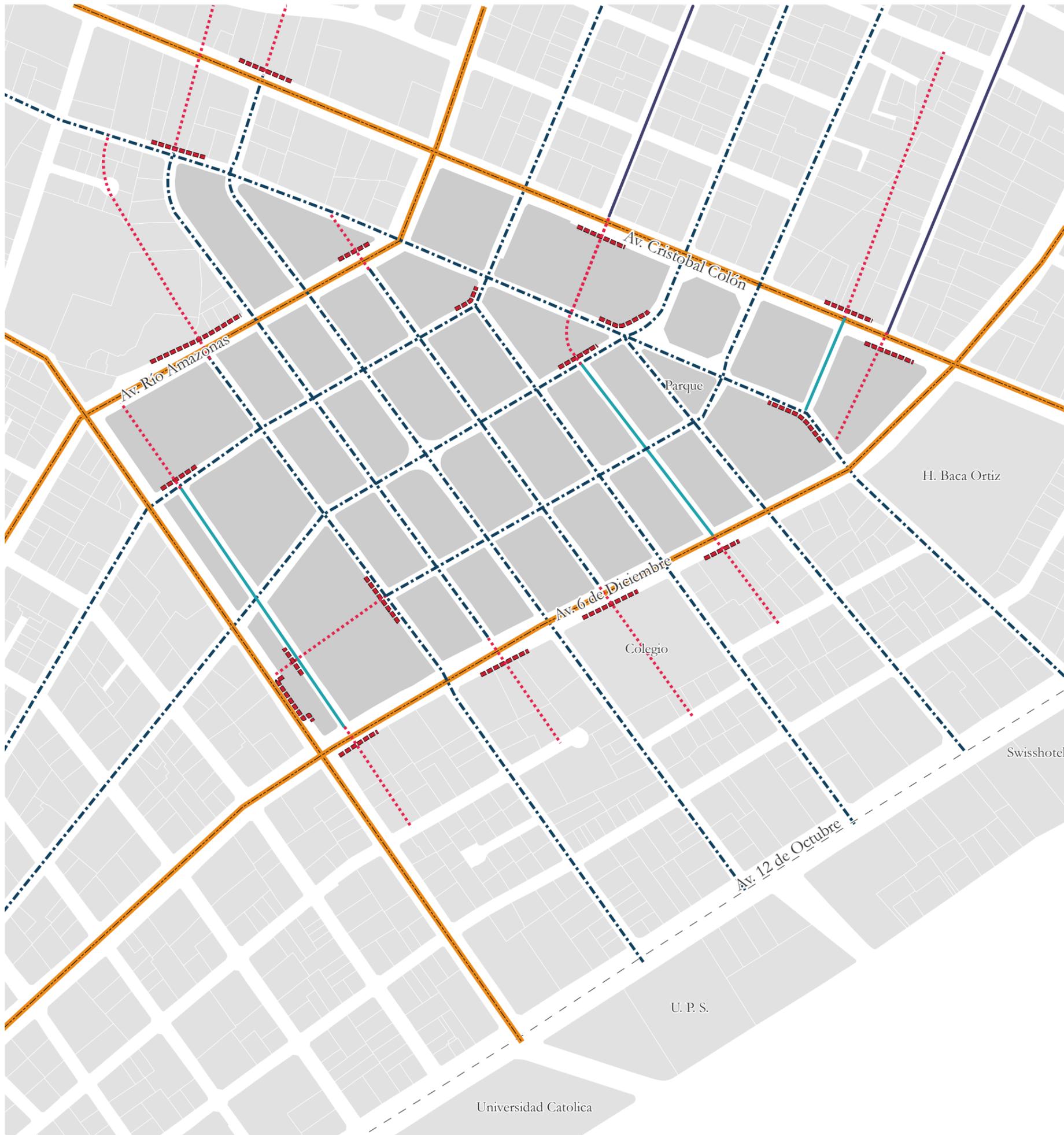
1:4000

---

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 40

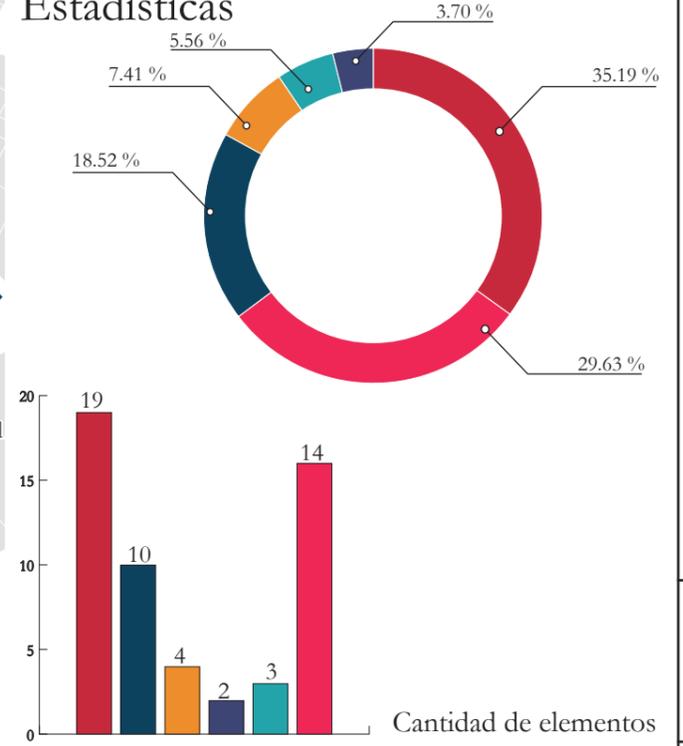
UBICACIÓN



VÍAS DE COSTURA Y RUPTURA			
No.	Clasificación	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	Ruptura	19	36,54
2	Costura	10	19,23
3	Ruptura/Costura	4	7,69
4	Externas	2	3,85
5	Internas	3	5,77
6	Proyección	14	26,92
TOTAL		52	100,00

El trazado presenta ciertos puntos de ruptura que impide que haya una conexión directa entre los diferentes barrios internos, esto se debe a que responde a los diversos proyectos de urbanización y características físicas del sector entre los años 1922 y 1952, años en los cuales se presentan estos cambios.

### Estadísticas



### Leyenda

- - - Ruptura
- . . Costura
- - - Ruptura/Costura
- Externa
- Interna
- . . . Proyección

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES URBANÍSTICAS

VIA

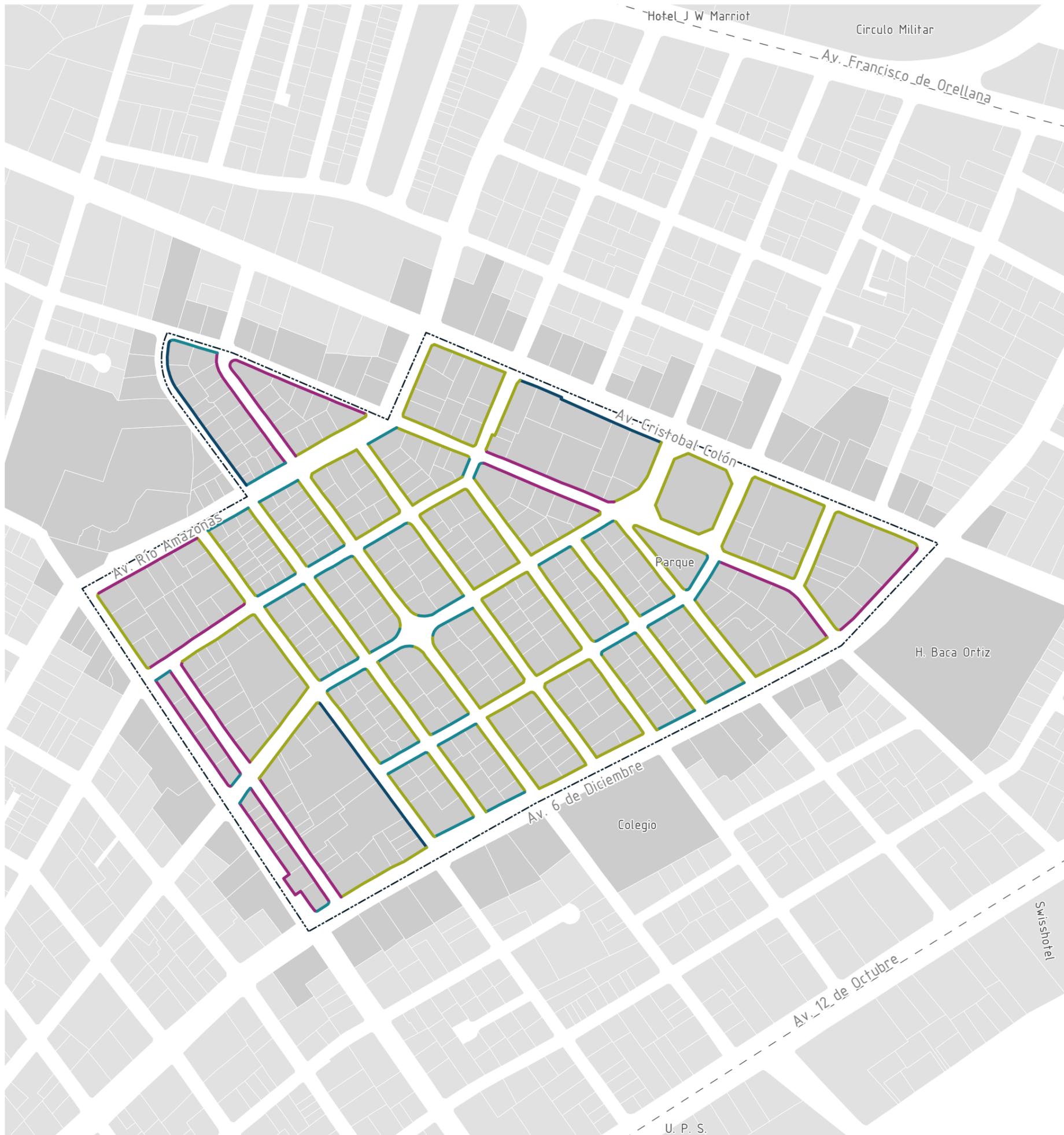
CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
BORDES, COSTURAS Y RUPTURAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE  
LA MARISCAL

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO  
No. 41

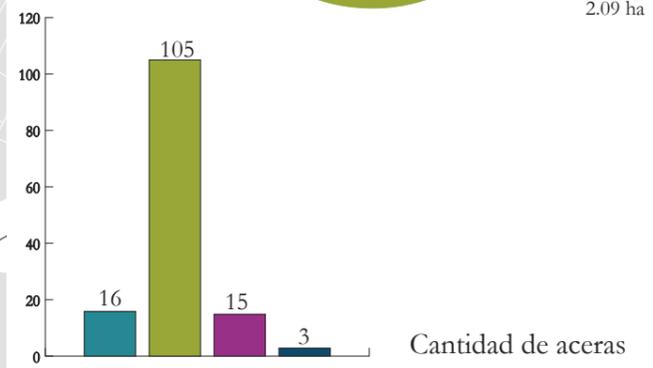
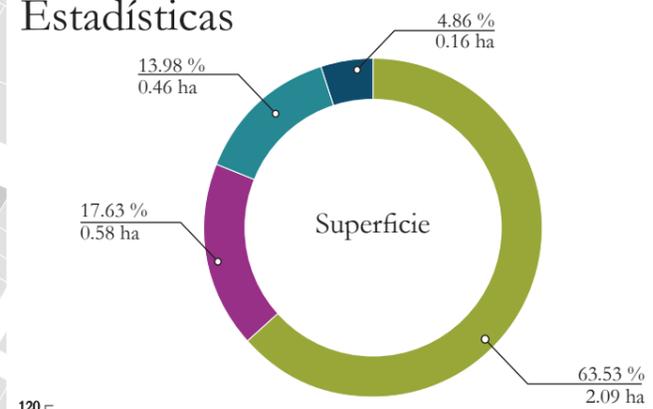


DISTANCIA DE ACERAS					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	15,00 - 50,00	16	11,51	0,46	13,98
2	50,01 - 100,00	105	75,54	2,09	63,53
3	100,01 - 150,00	15	10,79	0,58	17,63
4	150,01 - 180,00	3	2,16	0,16	4,86
TOTAL		139	100,00	3,29	100,00

El sistema de circulación peatonal esta compuesto por 10356.91715m lineales, 139 aceras y abarcan un total de 3.29ha tel territorio.

Las distancias son caminables y en su mayor parte, el 87.05%, son de hasta 100m de longitud, en donde el 86.78% del mismo son aceras endistancias entre 50m y 100m, haciendo los recorridos menores, con mayor puntos de cruces de calles y que según parámetros de la ONU, es un modelo muy bueno para la movilidad peatonal.

### Estadísticas



### Leyenda

- Distancia**
- 15.00 - 50.00
  - 50.01 - 100.00
  - 100.01 - 150.00
  - 150.01 - 180.00



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
UNIVERSITY OF THE AMERICAS

TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
DISTANCIA DE ACERAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

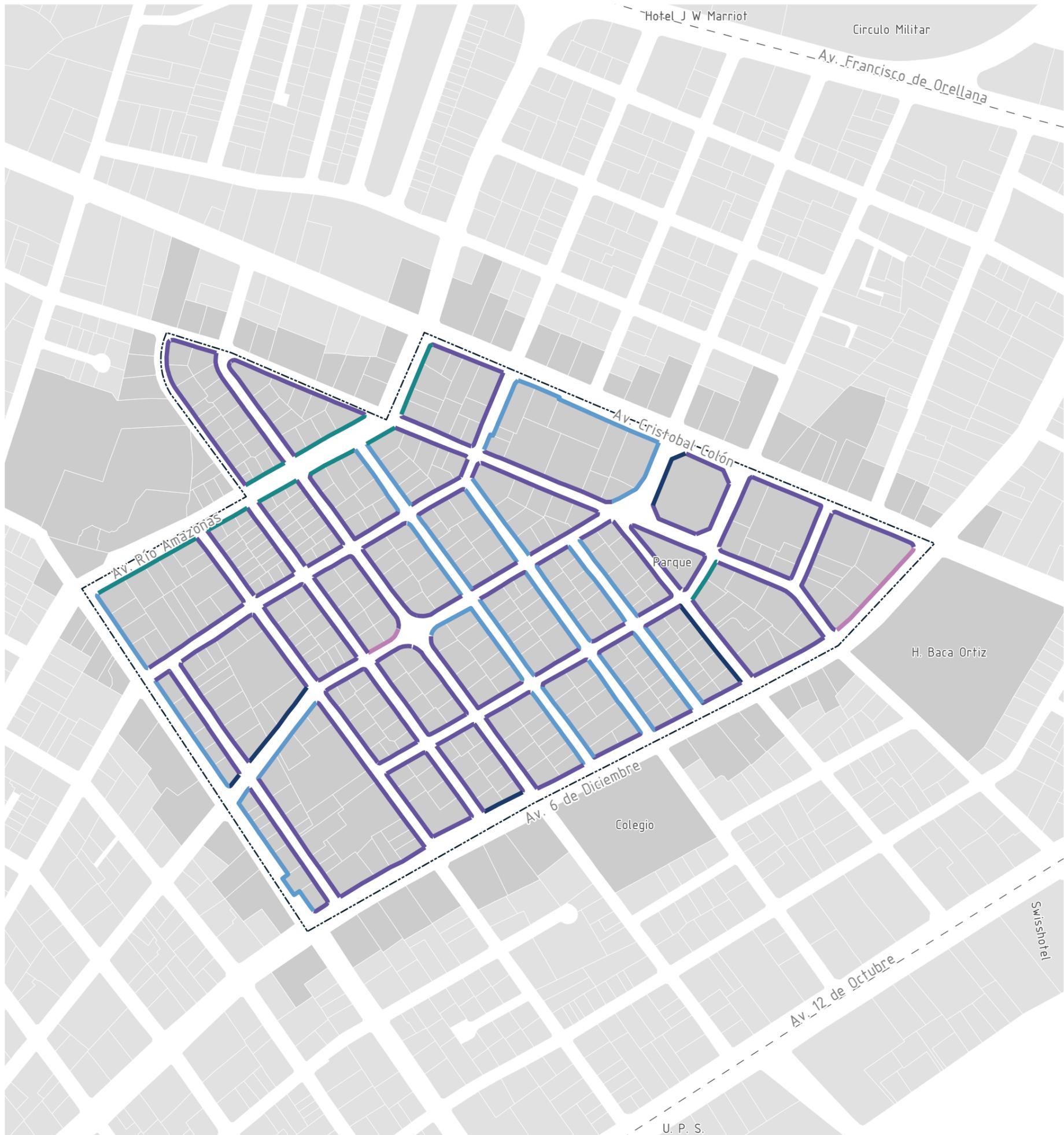
ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 42





UBICACIÓN

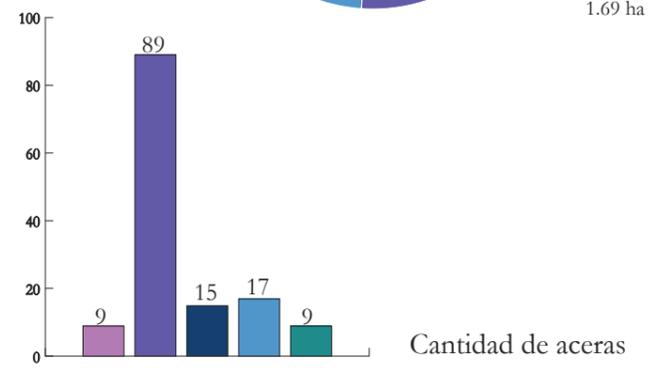
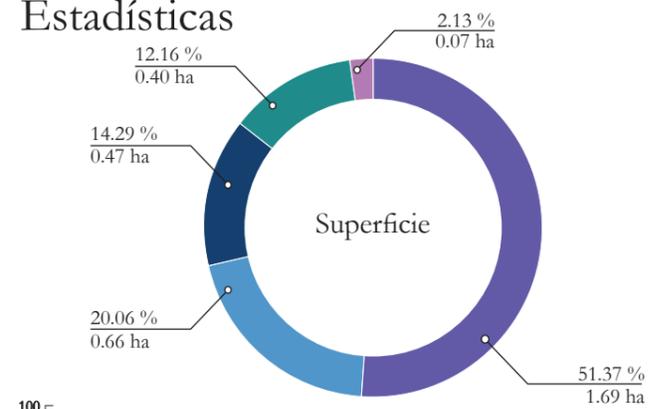


ANCHO DE ACERAS					
No.	Rango	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	0,90 - 2,00	9	6,47	0,07	2,13
2	2,01 - 3,00	89	64,03	1,69	51,37
3	3,01 - 4,00	15	10,79	0,47	14,29
4	4,01 - 6,00	17	12,23	0,66	20,06
5	6,01 - 9,00	9	6,47	0,40	12,16
TOTAL		139	100,00	3,29	100,00

El 64.03% de las aceras tienen un ancho entre 2.00m y 3.00m, por lo cual, son aceras que se pueden caminar tranquilamente, pero no se pueden implementar elementos de mobiliario urbano o vegetación simultáneamente.

Considerando el ancho de aceras más su longitud, da un total de 3.29Ha dentro del territorio, y responde al 39.98% del espacio público y es el 12.61% del área de estudio. Dejando 60.02% del espacio público para el vehículo -sea para circulación o parqueaderos.

### Estadísticas



### Leyenda

- 0,90 - 1,20
- 1,21 - 3,00
- 3,01 - 3,50
- 3,51 - 6,00
- 6,01 - 9,00

CONTENIDO  
 ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
 ANCHO DE ACERAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

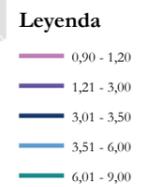
TEMA  
 REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE  
 LA MARISCAL

ESCALA  
 1:4000

TIPO DE LAMINA  
 ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

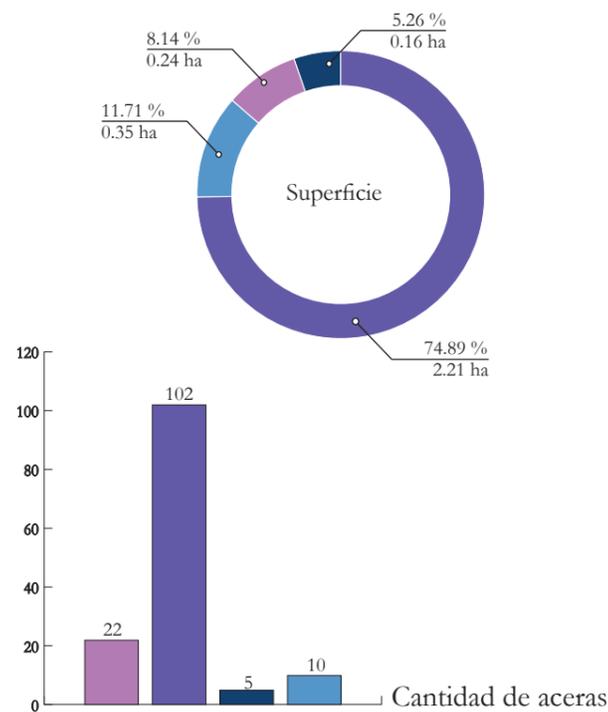
CODIGO LAMINA  
 ANEXO No. 43

UBICACIÓN

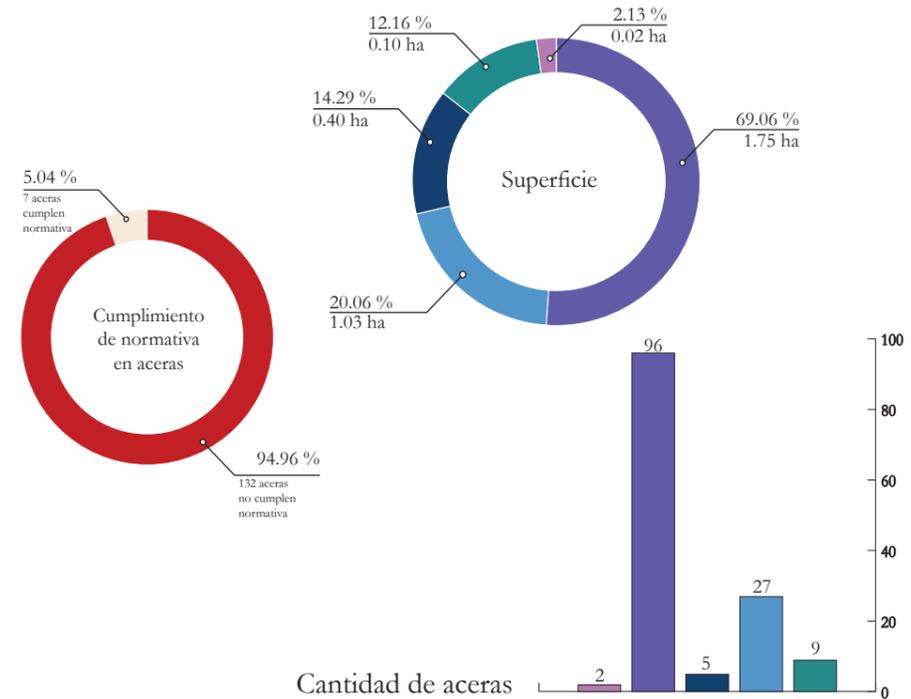


ANCHO DE ACERAS							
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie		%	
	ANCHO	Ud/s		Ha/s	Ha/s		
ÁREA DE ESTUDIO NORMATIVA	0,90 - 1,20	22	139	15,83%	0,24	2,95	8,14%
	1,21 - 3,00	102		73,38%	2,21		74,89%
	3,01 - 3,50	5		3,60%	0,16		5,26%
	3,50 - 6,00	10		7,19%	0,35		11,71%
ÁREA DE ESTUDIO ESTADO ACTUAL	0,90 - 1,20	2	139	1,44%	0,02	3,29	0,46%
	1,21 - 3,00	96		69,06%	1,75		53,19%
	3,01 - 3,50	5		3,60%	0,10		3,01%
	3,50 - 6,00	27		19,42%	1,03		31,19%
	6,01 - 9,00	9		6,47%	0,40		12,16%

PUOS



Estadísticas



ACTUAL

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD ANCHO DE ACERAS COMPARATIVAS ENTRE PUOS Y ESTADO ACTUAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 44

**UBICACIÓN**



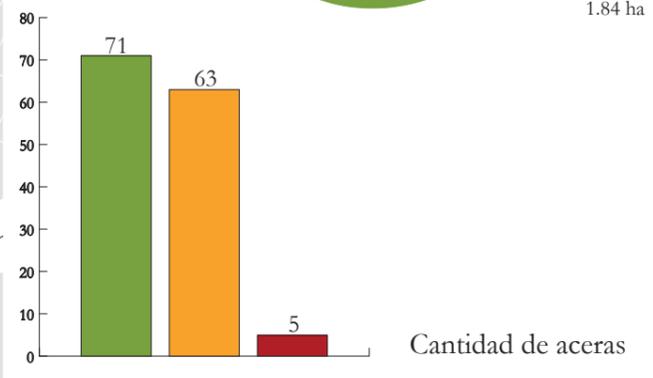
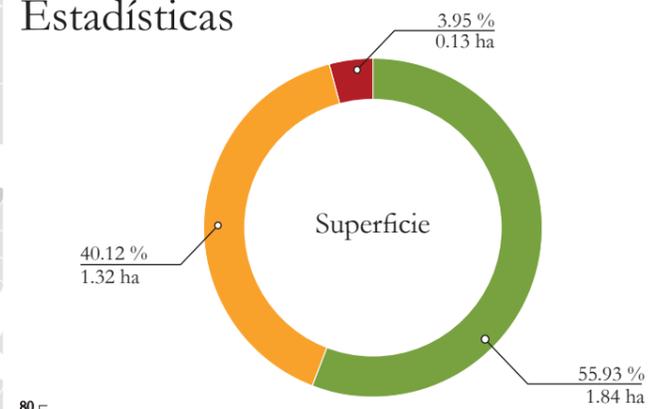
CALIDAD DE ACERAS						
No.	CATEGORÍA		Número	%	Superficie	
	DENOMINACIÓN	CALIFICACIÓN	Ud/s		Ha	%
1	ESTADO DE LAS ACERAS	BUENO	71	51,08	1,84	55,93
		REGULAR	63	45,32	1,32	40,12
		MALO	5	3,60	0,13	3,95
TOTAL			139	100,00	3,29	100,00

El 51.08% de las aceras se encuentran en un buen estado, cumpliendo con ciertos parametros debido al ancho de aceras -donde la presencia de vegetación o mobiliario urbano no cabe pero sus materiales, forma y conformación esta en buena calidad.

Y el 48.92% de las aceras tienen la posibilidad de mejorar su conformación y elementos urbanos, para mejorar su calidad y responder a las necesidades de los usuarios.

En cualquiera de los casos, es espacio todavía tiene la posibilidad de mejorar y responder a las necesidades y problemas actuales como a los futuros.

### Estadísticas



### Leyenda

- Estado**
- Bueno
  - Regular
  - Malo



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
UNIVERSITY OF THE AMERICAS

TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
CALIDAD DE LAS ACERAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 45







TAMAÑO DE LOTES						
No.	Rango	Operadora	Codigo Ruta	Dirección	Vía de Circulación	
	RUTA					
CORREDORES BRT	Sur-Oriental Ecovia	Sistema Integrado de Transporte Metropolitano	E1	Sur-Norte	Av. Ignacio de Veintimilla - Av. 6 de Diciembre	
	Sur-Oriental Ecovia		E1	Norte-Sur	Av. 12 de Octubre	
	Nor-Oriental Ecovia		E	Sur-Norte	Av. 6 de Diciembre	
	Nor-Oriental Ecovia		E	Norte-Sur	Av. 6 de Diciembre	
RUTAS URBANAS	La Clemencia - Camal - Colón	Bellavista	002	Ida	Av. Cristobal Colón	
				Retorno	Calle 9 de Octubre - Av. Cristobal Colón	
	San Juan de Calderón - Ejido	Transporsel	099	Retorno	Calle Juan León Mera	
	San Blas - Beaterio - Unión Popular - Seminario Mayor	Translatinos	135	Retorno	Av. Cristobal Colón	
				Ida	Av. Cristobal Colón	
	Obrero Independiente - Comuna	Transalfa	131	Retorno	Av. Cristobal Colón	
				Ida	Av. Cristobal Colón	
	Eloy Alfaro - Obrero Independiente - Rosapamba			131A	Retorno	Av. Cristobal Colón
					Ida	Av. Cristobal Colón
	Balcón del Valle - Primavera	132	Ida	Av. Cristobal Colón		
			Retorno	Av. Cristobal Colón		
	San Vicente - Ejido	Transhemisféricos	066	Ida	Av. Amazonas	
				Retorno	Calle Juan León Mera	
	La Josefina - Ejido	Catar	062	Retorno	Calle Juan León Mera	
				Ida	Av. Amazonas	
	Carcelén - Marín			113	Ida	Av. Amazonas
		Retorno	Calle Juan León Mera			
	La Puñda - Ejido	130	Ida	Av. Amazonas		
	Retorno		Calle Juan León Mera			
23 de Junio - Ejido	Paquisha	074	Ida	Calle Juan León Mera		
			Retorno	Av. Amazonas		
La Clemencia - Camal - Colón	Victoria	002	Retorno	Calle 9 de Octubre - Av. Cristobal Colón		
			Ida	Av. Cristobal Colón		
Velasco - Ejido	Águila Dorada	156	Ida	Calle Juan León Mera		
			Retorno	Av. Amazonas		
Cima de la Libertad - Bellavista	Vencedores de Pichincha	054	Ida	Calle Reina Victoria - Av. Cristobal Colón		
Magdalena A - Jesús del Gran Poder - Bellavista		54A	Ida	Calle Reina Victoria - Av. Cristobal Colón		
Carcelén Bajo - Carcelén - Brasilia Ejido	Catar	061	Retorno	Av. Amazonas		
			Ida	Calle Juan León Mera		

El sistema de transporte en su 36.36% circula por la Avenida Cristobal Colón, seguido por la Avenida Amazonas (21.21%) y la calle Juan León Mera (24.24%) y por último el sistema de Eco-vía en la Avenida 6 de Diciembre (12.12%); teniendo un sistema integrado entre los dos sistemas.

El desplazamiento entre los dos sistemas es menor a los 600m, abastece en su totalidad y la ubicación de las paradas permite una buena cobertura.

**Leyenda**

- Sistema**
-  Parada Bus
  -  Parada Ecovia
  -  Corredor BRT
  -  Rutas Urbanas



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
LA MASCARAL

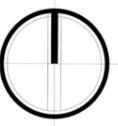
TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MASCARAL

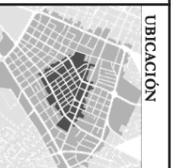
TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

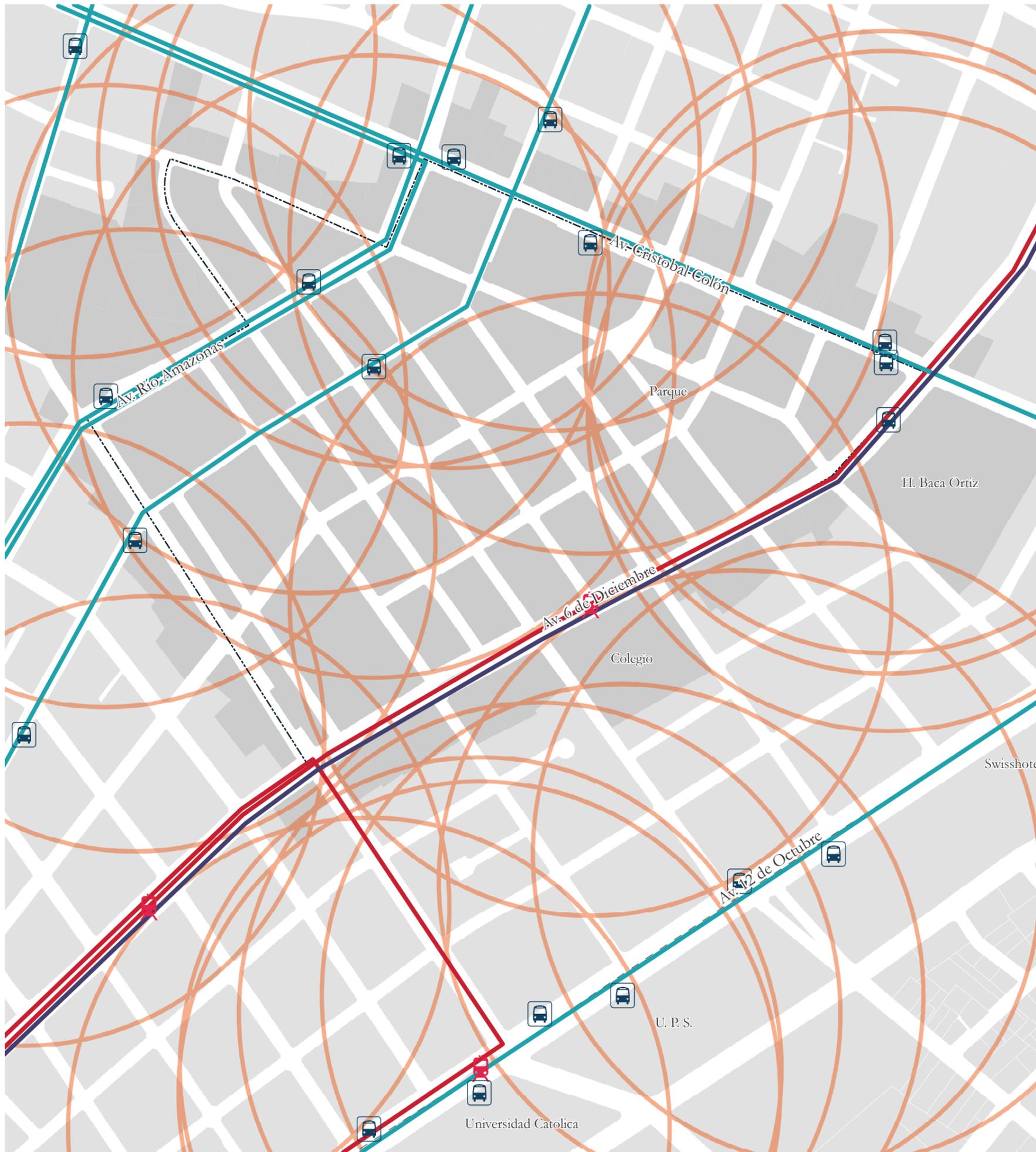
CONTENIDO  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 46





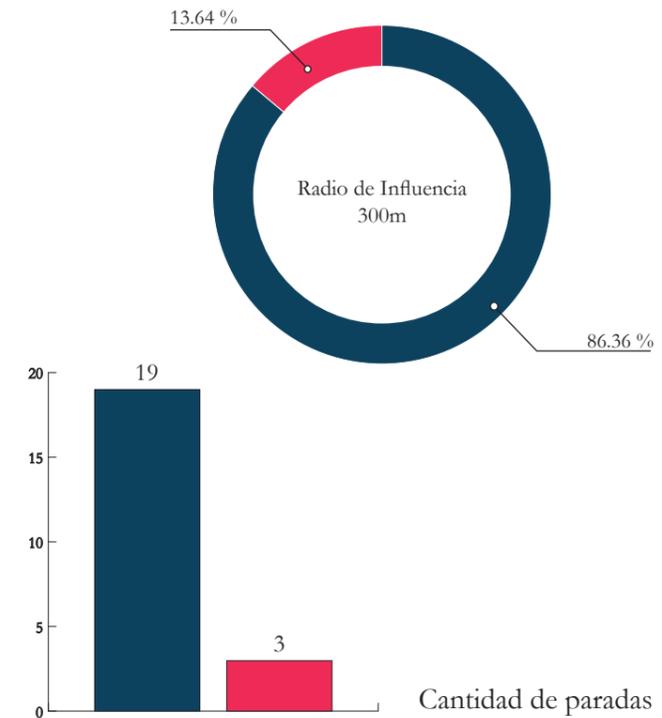


INFLUENCIA DE PARADAS				
No.	Rango	Número	%	Radio de influencia
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m
1	Parada de Bus	19	86,36	300,00
2	Parada de Ecovía	3	13,64	300,00
TOTAL		22	100,00	300,00

Dentro del área de estudio tenemos 22 paradas; 3 paradas de la Ecovía ubicadas en el borde -Avenida 6 de Diciembre; y las 19 paradas adicionales responden al sistema de transporte público con sus diferentes frecuencias y operadoras que pasan por la Avenida Amazonas, Colón e internamente pasan por la calle Juan León Mera

Las paradas están dispersas para cubrir el área por completo tomando en cuenta un radio de 300 metros por parada

### Estadísticas



### Leyenda

**Sistema**

- Parada Bus
- Parada Ecovía

**Rutas**

- Bus
- Bus-Corredor Occidental
- Ecovía

**Radio de Influencia paradas**

- 300m

**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

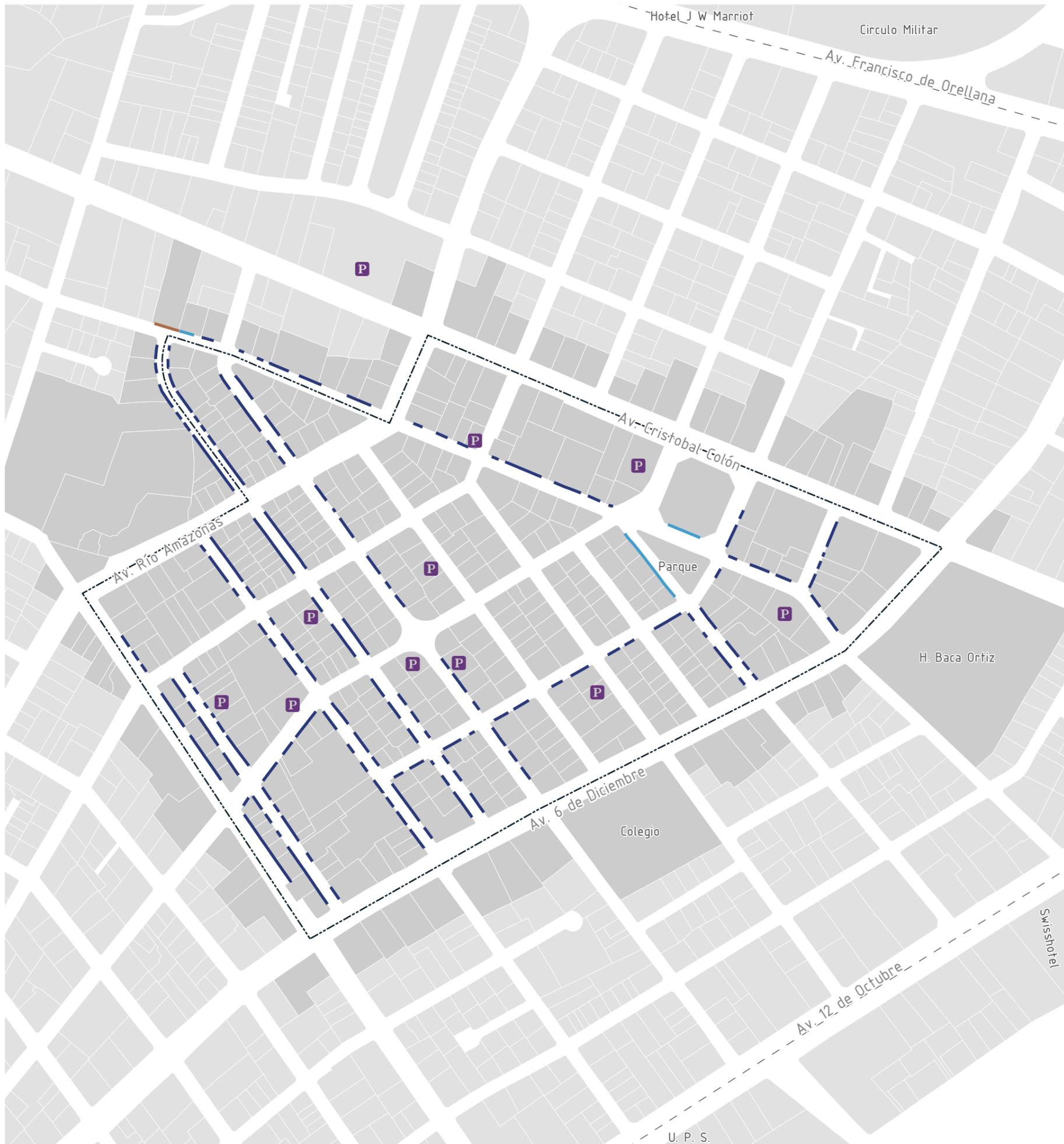
**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
INFLUENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 47

**UBICACIÓN**



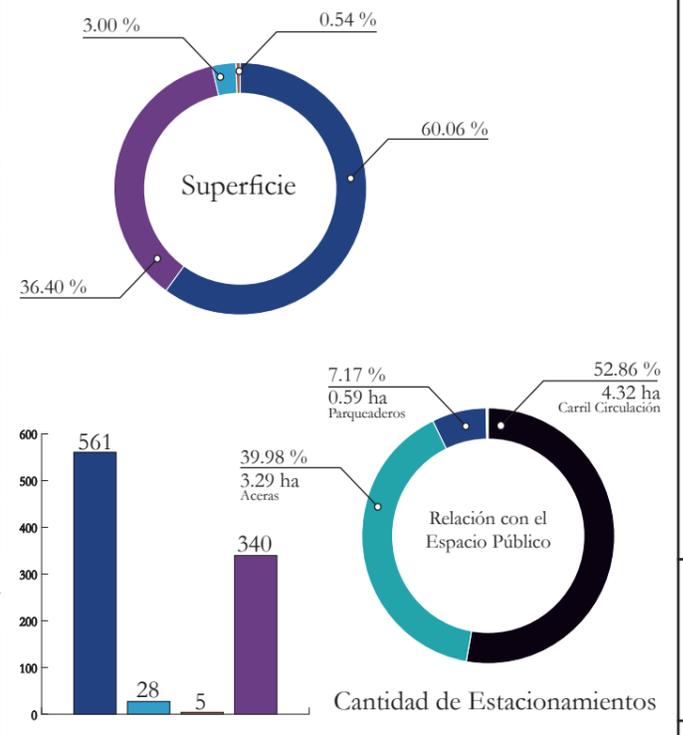
PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO					
No.	Tipo	Número	%	N° de plazas de estacionamiento	
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ud/s	%
1	Zona Azul	149	87,65	561	60,06
2	Parqueo Temporal	3	1,76	28	3,00
3	Parqueo Policía	1	0,59	5	0,54
4	Parqueaderos en lotes privados	17	10,00	340	36,40
TOTAL		170	100,00	934	100,00
Estacionamiento en Espacio Público		Número	N° de Plazas de Estacionamientos	Área Usada Ha	% de calle usado
		153	594	0,59	11,94%

El 63.60% de parqueaderos disponibles en el área de estudio se localizan en el exterior y 97.39% de los mismos están dentro del proyecto del municipio de tener parqueaderos en el espacio público -Zona Azul.

El 36.40% de parqueaderos entran dentro de los lotes privados que funcionan como parqueaderos públicos tarifados.

El impacto radica que el 11.94% de las calles están destinadas a parqueaderos y el 88.06% restante es para el tránsito vehicular, dejando en claro que el vehículo domina el sitio.

### Estadísticas



### Leyenda

- P Parqueaderos
- Zona Azul
- Parqueo Temporal
- Parqueo Policía

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS

<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD PARQUEADEROS DURANTE EL DÍA EN EL ÁREA DE ESTUDIO	<b>ESCALA</b> 1:4000
<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 48	
<b>UBICACIÓN</b> 	

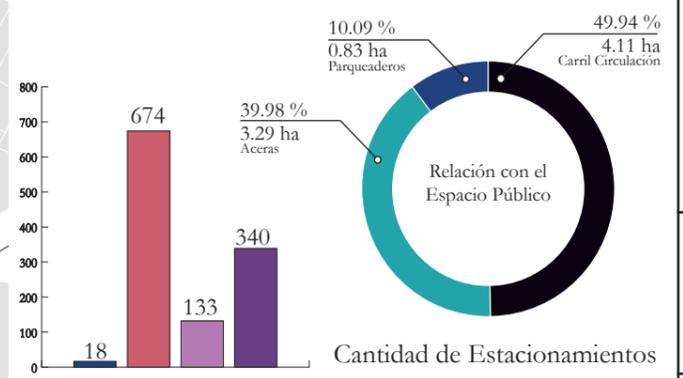
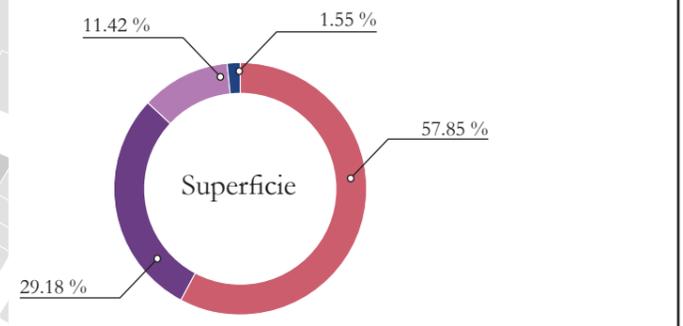


PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO					
No.	Tipo	Número	%	N° de plazas de estacionamiento	
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ud/s	%
1	Zona Azul	12	16,22	18	1,55
2	Zona Azul + Vacios	2	2,70	674	57,85
3	Parqueo Improvisado	43	58,11	133	11,42
4	Parqueaderos en lotes privados	17	22,97	340	29,18
TOTAL		74	100,00	1165	100,00
Estacionamiento en Espacio Público		Número	N° de Plazas de Estacionamientos	Área Usada Ha	% de calle usado
		57	825	0,83	16,80%

El 70.82% de parqueaderos disponibles en el área de estudio en la noche se localizan en el exterior, en donde el 16.12% de los mismos son nuevos puestos que no están marcados y reducen la movilidad por dar prioridad al estacionamiento en el espacio público. Aparte que en la zona azul, se aumenta un 18.93% de parqueaderos al cruzar el ingreso y salida de los lotes privados.

El impacto radica que del 11.94% que ocupan los parqueaderos durante el día, en la noche sube al 20.19%, haciendo más clara la dominación del vehículo particular en relación con el peatón

### Estadísticas



### Leyenda

- P Parqueaderos
- Parqueo Improvisado
- Zona Azul
- Zona Azul + Vacios

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD PARQUEaderos DURANTE LA NOCHE EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 49

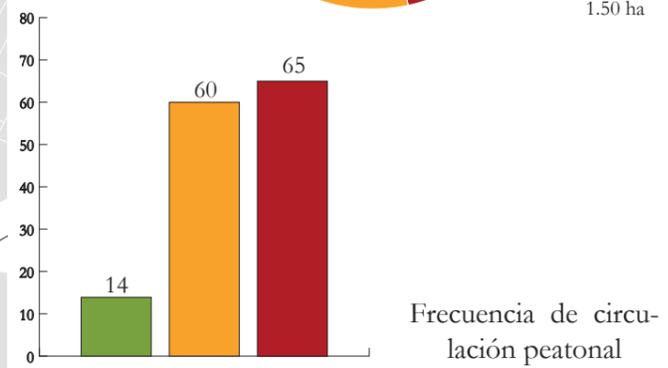
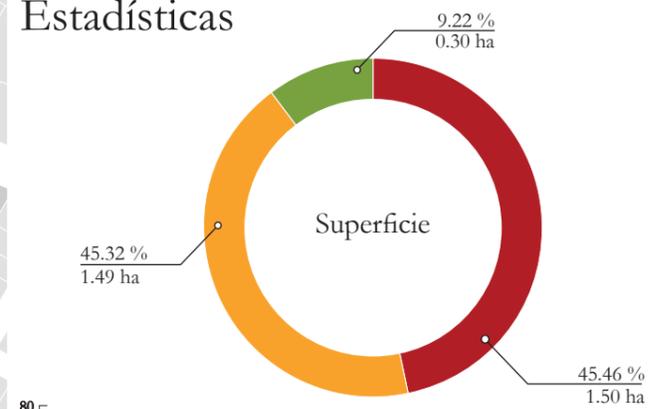
UBICACIÓN



FRECUENCIA DE CIRCULACIÓN PEATONAL						
No.	CATEGORÍA		Número	%	Superficie	
	DENOMINACIÓN	CALIFICACIÓN			Ud/s	Ha
1	FRECUENCIA	ALTA	14	10,07	0,30	9,22
		MEDIA	60	43,17	1,49	45,32
		BAJA	65	46,76	1,50	45,46
TOTAL			139	100,00	3,29	100,00

El 10.07% de las aceras tienen una circulación constante y alta y por lo cual hay una presencia latente de peatones en estas áreas donde también hay una concentración de locales comerciales de entretenimiento nocturno. Al contrario, el 46.76% son aceras que tienen una frecuencia muy baja de peatones, esto puede deberse a ser áreas residenciales o sus frentes son generalmente usados para los parqueaderos públicos. Las aceras que tienen una circulación media (43.17%) son aquellas que tienen locales con diversos horarios y residencia, pero dependen del horario de funcionamiento.

### Estadísticas



### Leyenda

- Alta
- Media
- Baja

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
FRECUENCIA PEATONAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

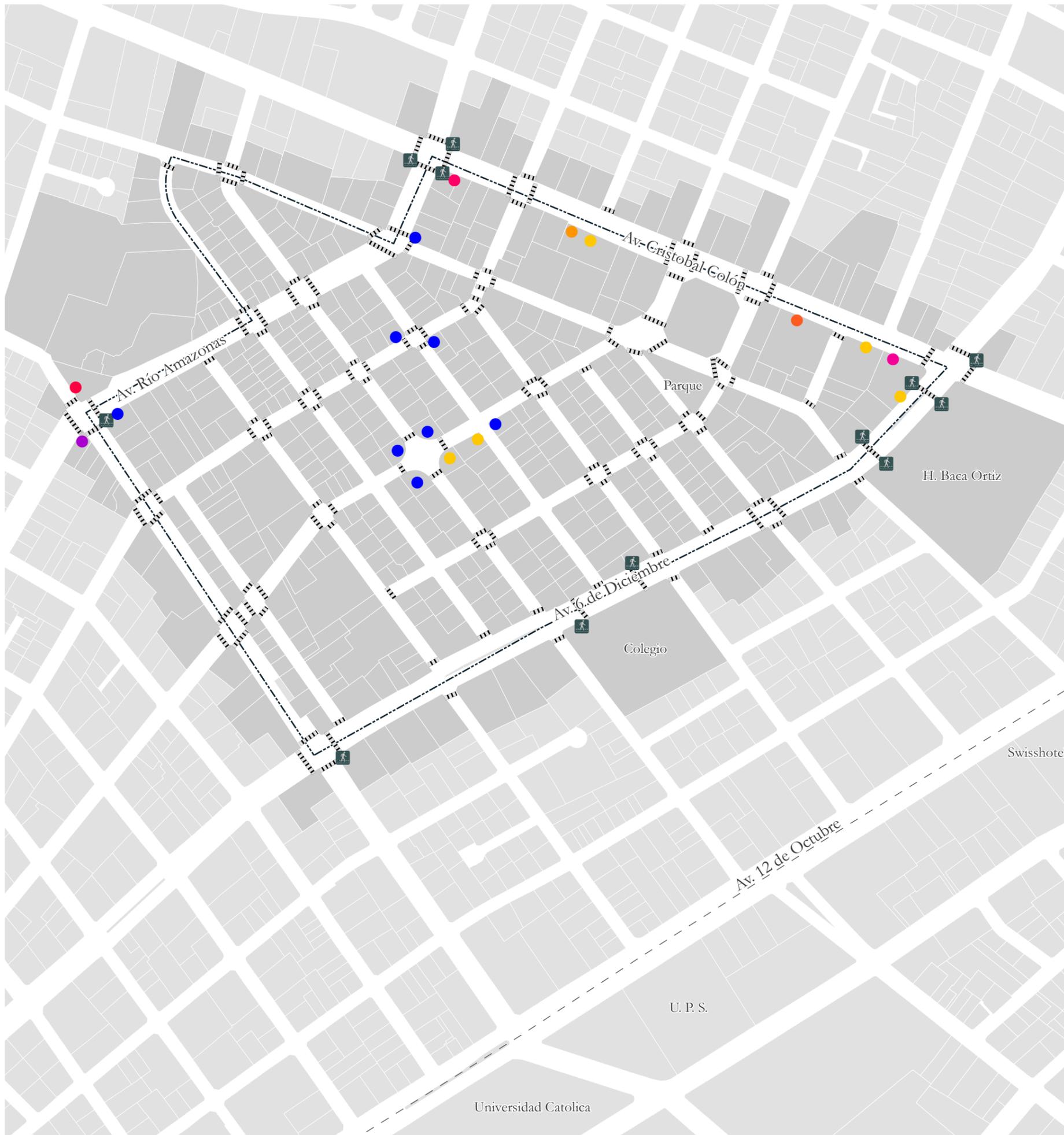
ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 50

UBICACIÓN



ELEMENTOS PEATONALES		
No.	Rango	Número
	DENOMINACIÓN	Ud/s
1	Semáforo Peatonal	12
2	Cruces Peatonales	142
3 COMERCIO AUTÓNOMO	Alimentos Preparados	5
	Copia de llaves	1
	Frutas con o sin cortezas	1
	Libros y Revistas	1
	Limpieza, Reparación y Venta de Calzado	1
	Pinchos y Colas	1
	Productos Electrónicos	1
Productos con Registro Sanitario	8	
TOTAL		173

La circulación peatonal tiene diferentes elementos que aseguran la misma, como cruces peatonales marcados y semáforos peatonales; pero también hay diferentes elementos que producen problemas y peligro para todos los peatones -cruce vehicular en pasos peatonales, mal funcionamiento de los semáforos, o la existencia de comercio autónomo -informales- en las aceras que se convierten en obstáculos.

**Leyenda**

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| Alimentos Preparados     | Limpieza, Reparación y Venta de Calzado |
| Copia de llaves          | Pinchos y Colas                         |
| Frutas con o sin corteza | Productos Electrónicos                  |
| Libros y Revistas        | Productos con Registro Sanitario        |
| Semáforo Peatonal        | Cruce Peatonal                          |

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES URBANAS Y MOBILIDAD

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD  
CIRCULACIÓN PEATONAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO

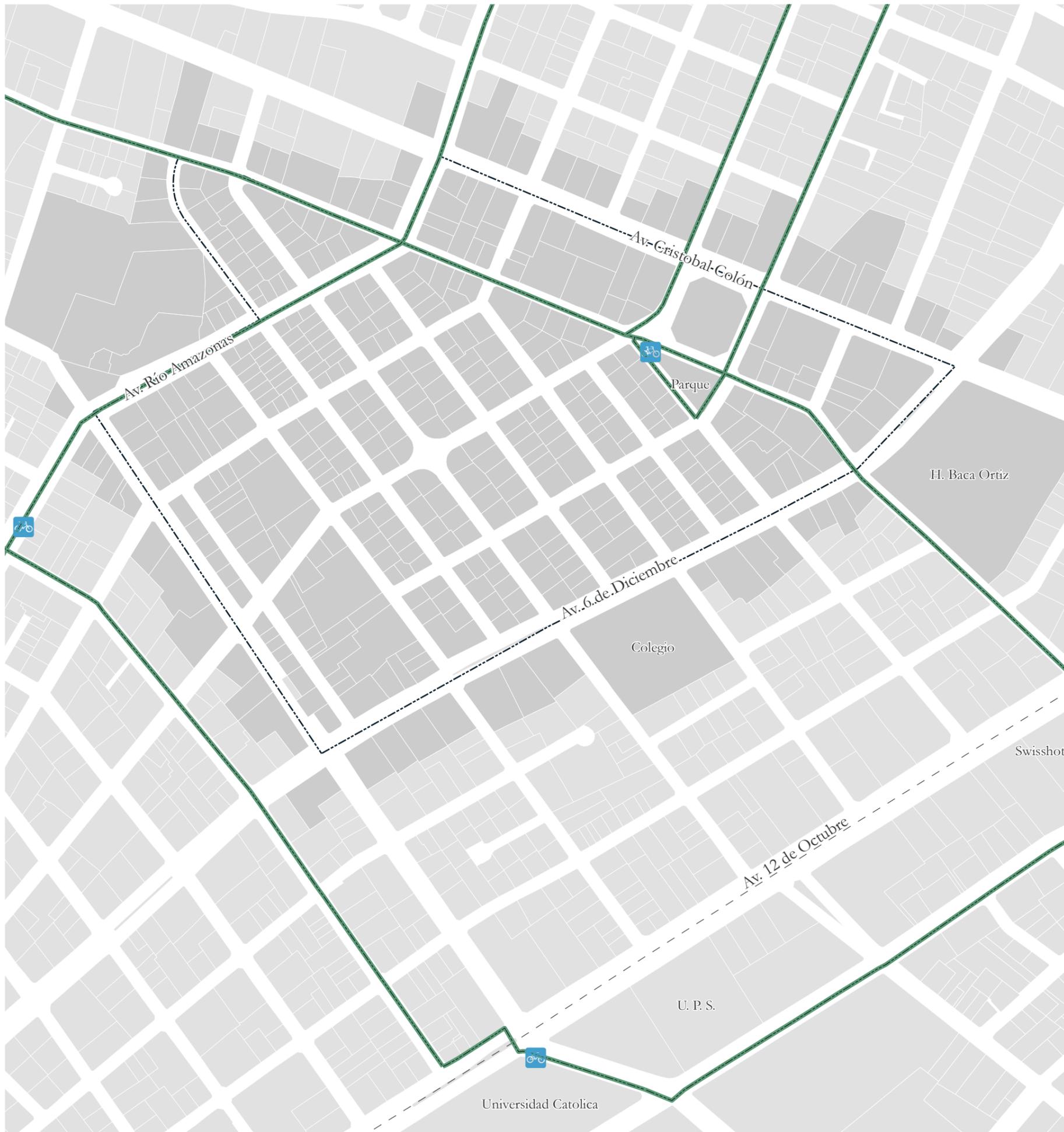
TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
1:4000

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 51

UBICACIÓN



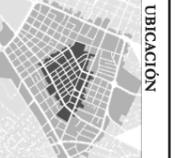
El sistema de movilidad en la ciudad contempla todo tipo de transporte motorizado, pero en los últimos años se ha empezado a implementar paulatinamente un sistema de bicicletas.

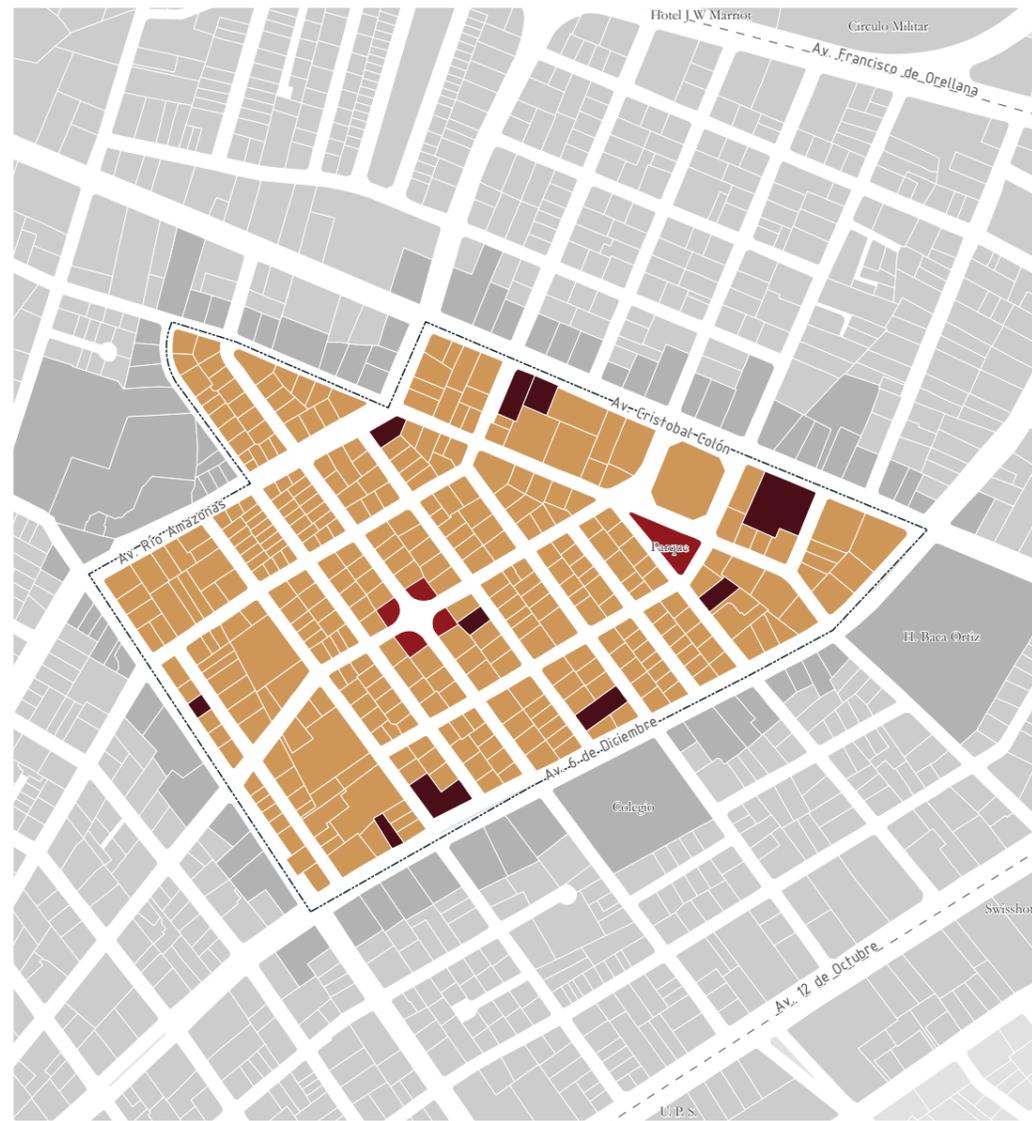
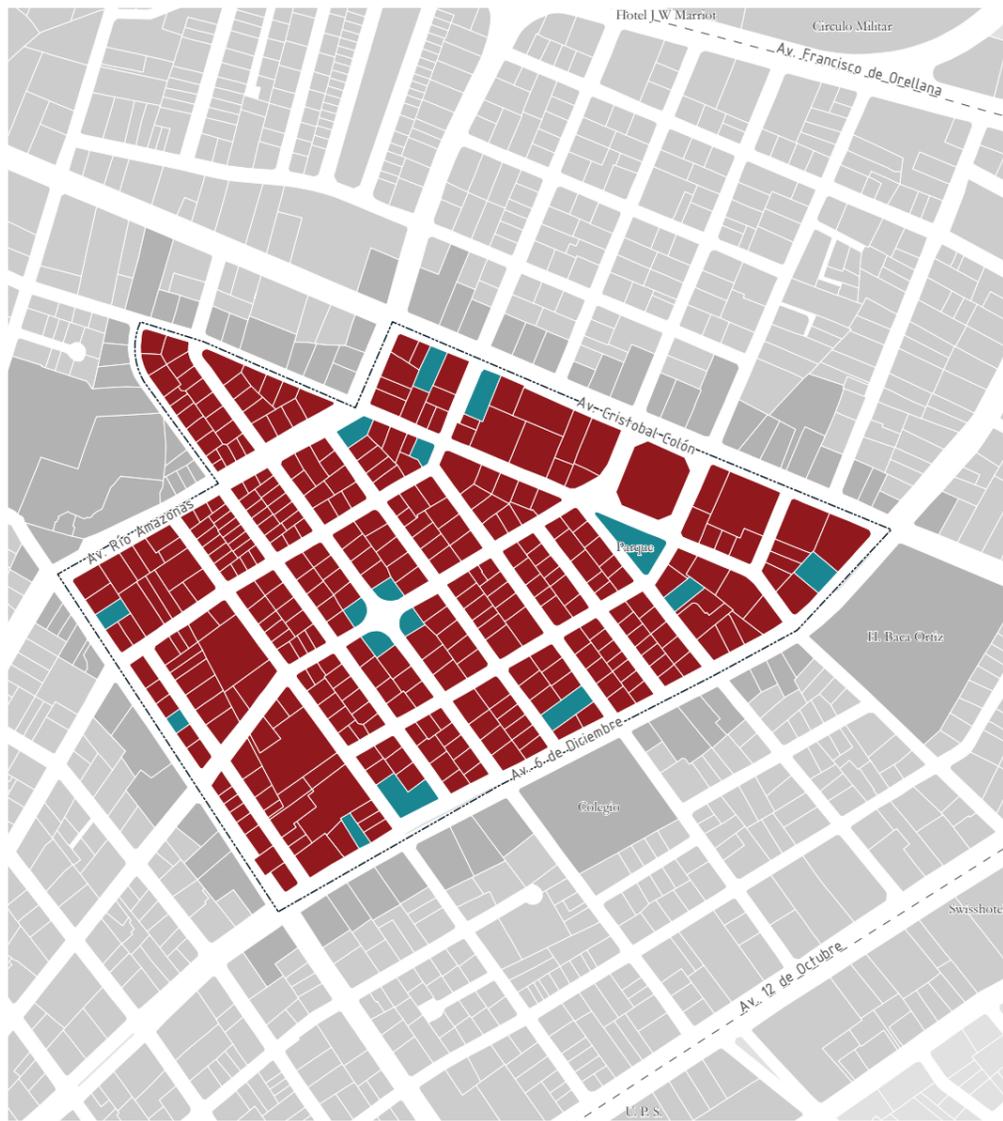
Por el momento, dentro del área de estudio se tiene los primeros recorridos donde la bicicleta tiene un carril exclusivo pero no se conecta internamente y solo queda en las calles internas y el único punto de conexión en las paradas donde se puede rentar bicicletas del municipio de Quito.

Si usuarios externos buscan un tipo de mobiliario para el uso de las bicicletas es muy complicado e incluso inseguro la movilidad de ciclistas por el área de estudio.

**Leyenda**

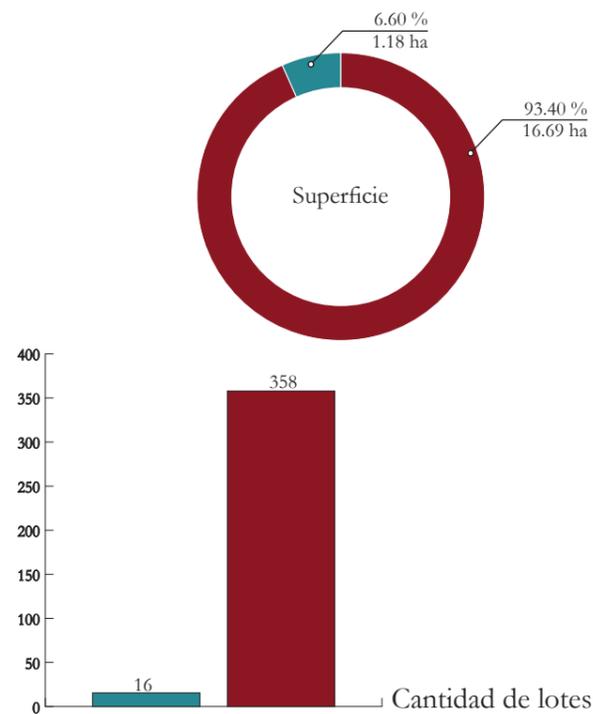
-  Estaciones BiciQ
-  Ciclovía Existentes

		<b>CODIGO LAMINA</b> <b>ANEXO</b> <b>No. 52</b>					
<b>TEMA</b>	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL			<b>TIPO DE LAMINA</b>	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO		
<b>CONTENIDO</b>	ANÁLISIS DE TRAZADO Y MOVILIDAD TRANSPORTE ALTERNATIVO EN EL ÁREA DE ESTUDIO			<b>ESCALA</b>	1:4000		

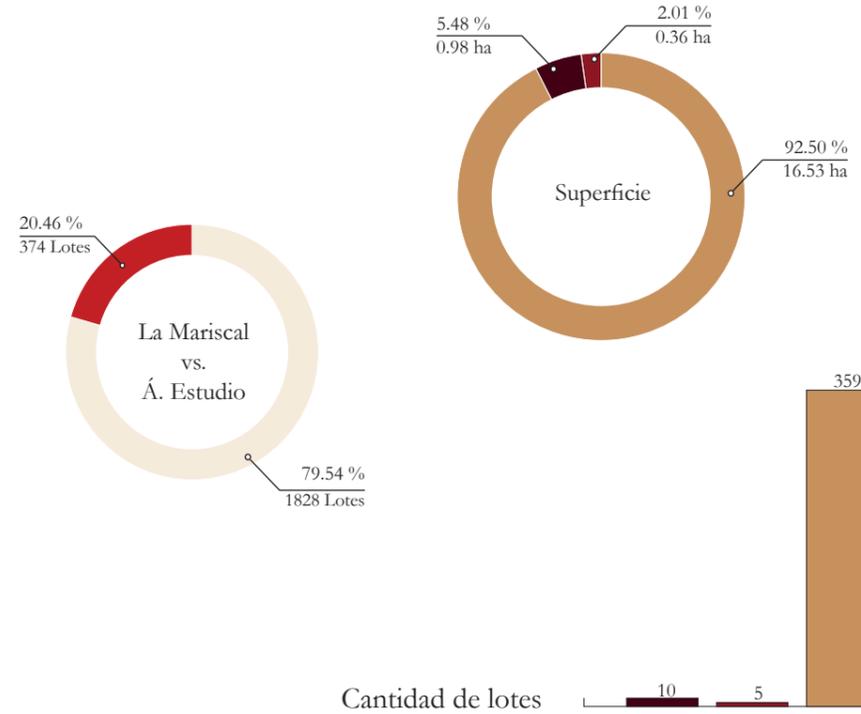


PROPIEDAD EN LOS LOTES							
ÁREA	DENOMINACIÓN	Número	%	Superficie	%	Total	Superficie
		Ud/s		Ha/s			Ha/s
TIPO DE PROPIEDAD	Propiedad Pública	16	4,28	1,18	6,60	374	17,87
	Propiedad Privada	358	95,72	16,69	93,40		
PROPIETARIO DE LOTES	Propiedad Gubernamental	10	2,67	0,98	5,48	374	17,87
	Propiedad Municipal	5	1,34	0,36	2,01		
	Propiedad Privada	359	95,99	16,53	92,50		

PUOS



Estadísticas



ACTUAL

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

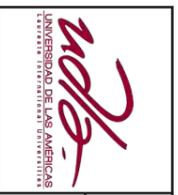
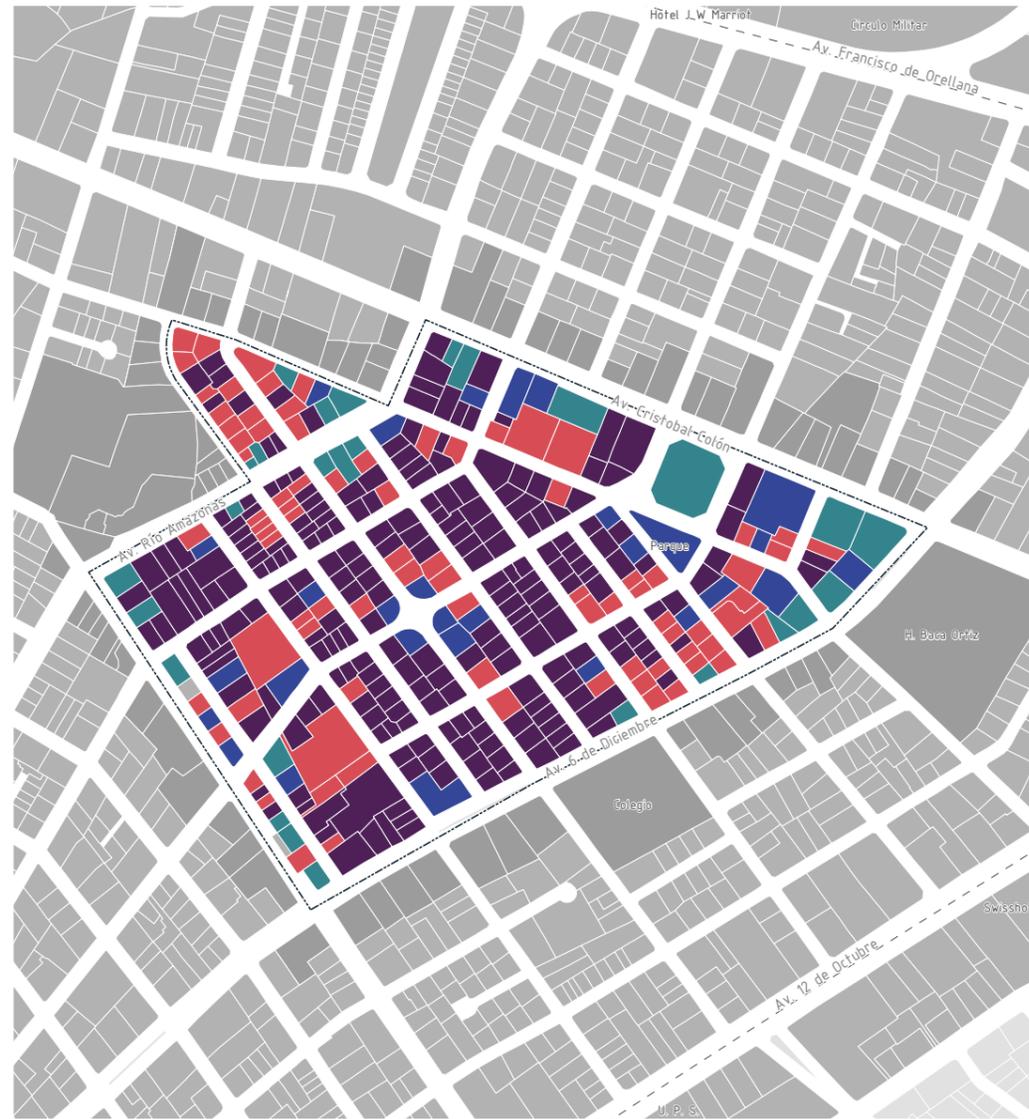
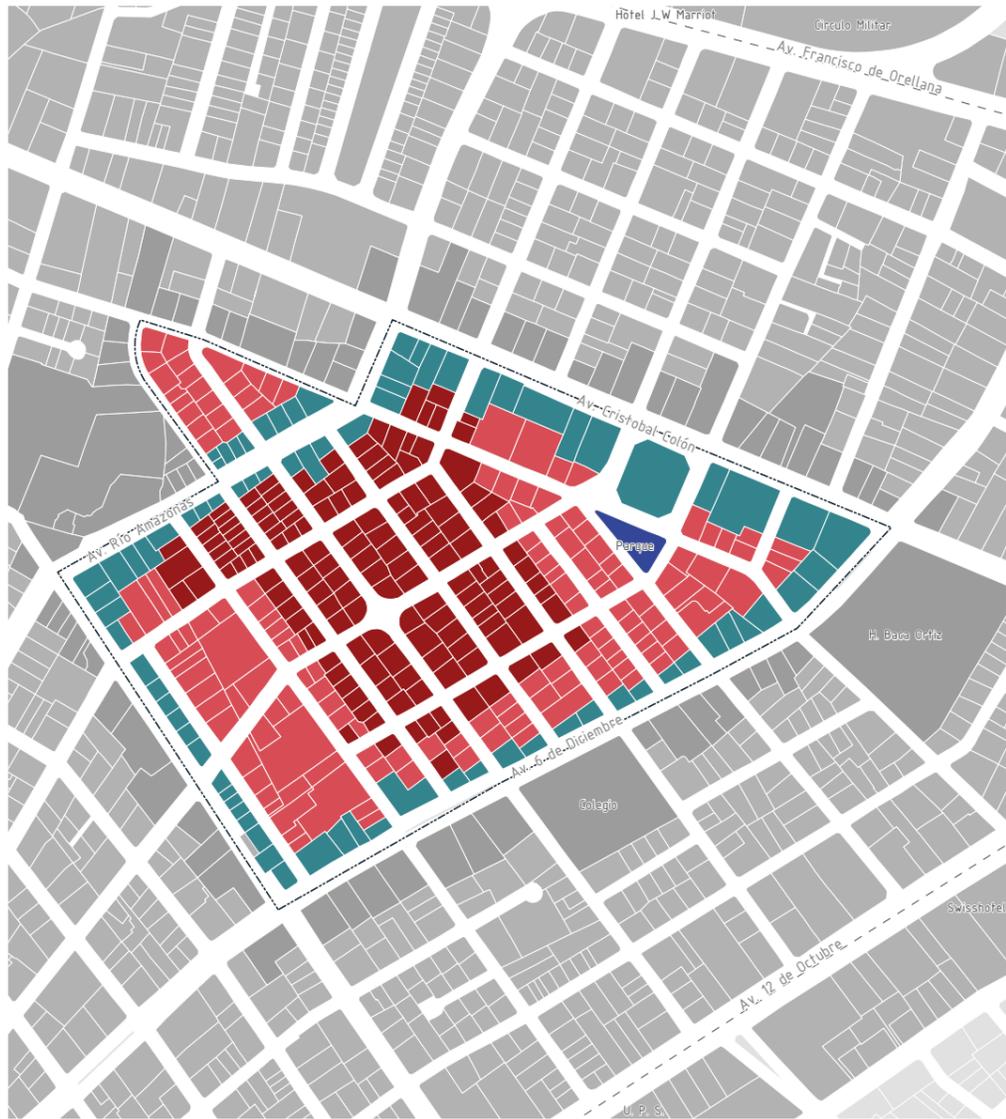
**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE USO DE SUELO  
TIPO DE PROPIEDAD Y PROPIETARIOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LÁMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LÁMINA**  
ANEXO No. 53

**UBICACIÓN**



**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE USO DE SUELO  
USO DE SUELO COMPARATIVO ENTRE PIOS Y ESTADO ACTUAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

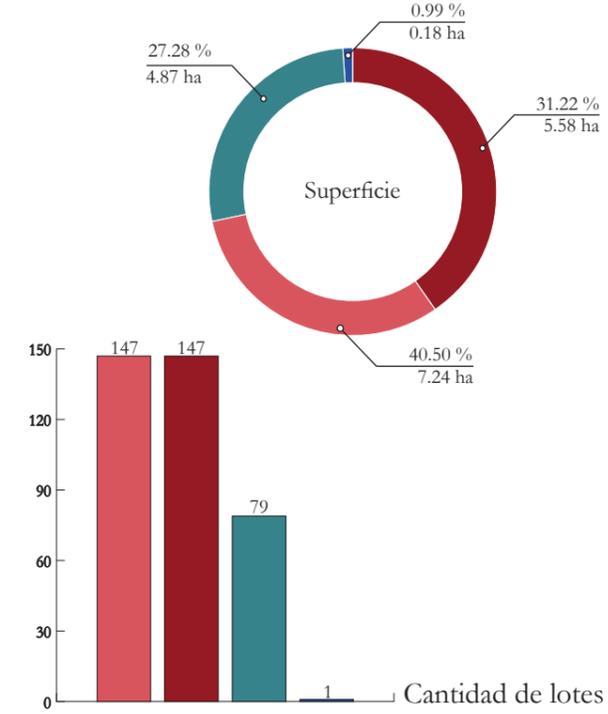
**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 54

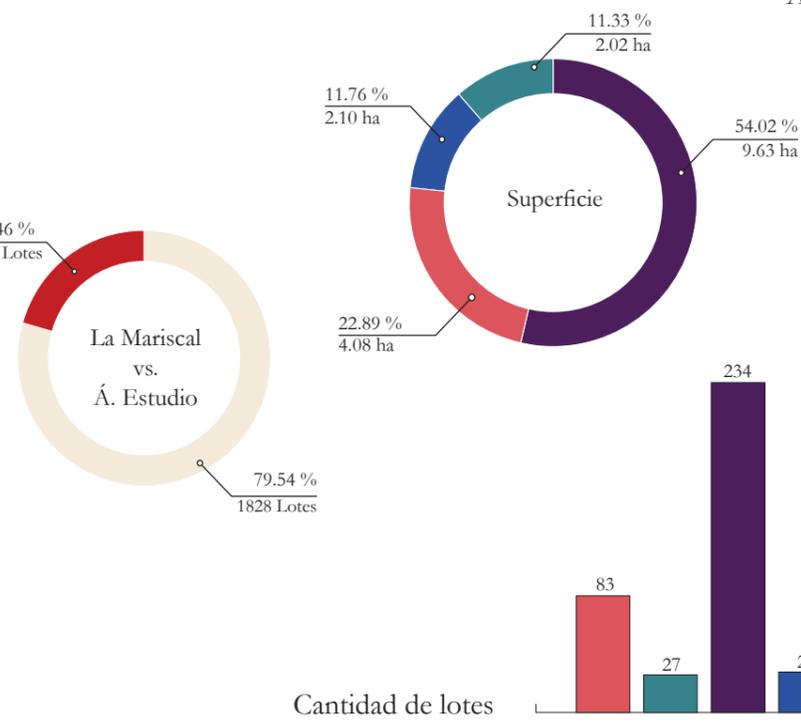
**UBICACIÓN**

USO DE SUELO EN LOTES										
ÁREA	USO		Número	%	Superficie		Total	Superficie		
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO			Ha/s	%			Ha/s	
PIOS	RESIDENCIAL URBANO	RU_2	147	39,30	7,24	40,50	374	17,87		
		RU_3	147	39,30	5,58	31,22				
		Subtotal	294	78,61	12,81	71,73				
	MÚLTIPLE	M	79	21,12	4,87	27,28				
	Subtotal	79	21,12	4,87	27,28					
EQUIPAMIENTO	EQ	1	0,27	0,18	0,99	Subtotal	1	0,27	0,18	0,99
ACTUAL	RESIDENCIAL URBANO	RU	83	22,25	4,08	22,88	373	17,83		
		Subtotal	83	22,25	4,08	22,88				
	MÚLTIPLE	M	27	7,24	2,02	11,35				
		Subtotal	27	7,24	2,02	11,35				
	COMERCIO Y SERVICIOS	CO_BA	30	8,04	1,01	5,66				
		CO_SE	139	37,27	5,68	31,85				
		CO_Z	65	17,43	2,94	16,49				
Subtotal		234	62,73	9,63	54,00					
EQUIPAMIENTO	EQ	29	7,77	2,10	11,78					
	Subtotal	29	7,77	2,10	11,78					

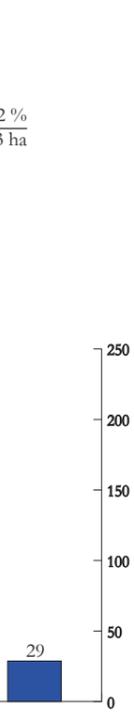
**PUOS**



**Estadísticas**



**ACTUAL**

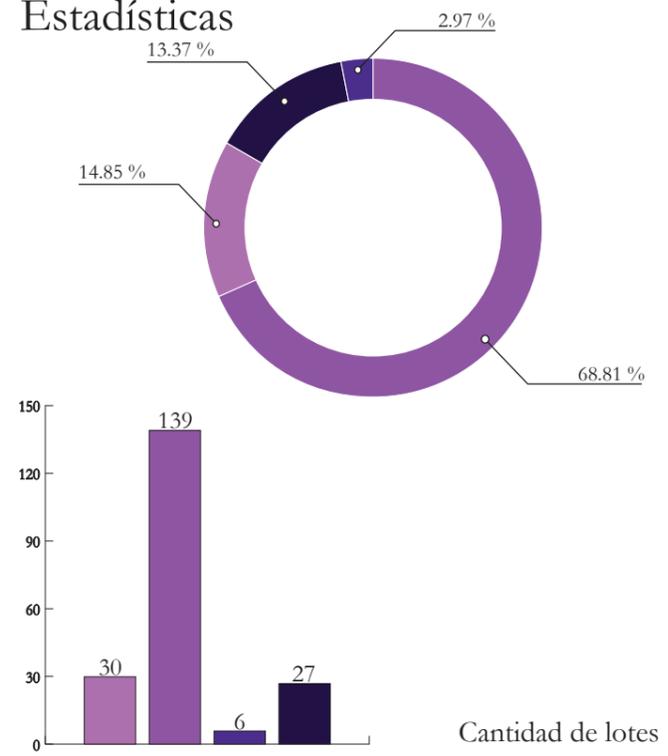




TIPO DE COMERCIO				
No.	USO		Número	%
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	Ud/s	
1	COMERCIO BARRIAL	CO_BA	30	14,85
		Subtotal	30	14,85
2	COMERCIO SECTORIAL	CO_SE	139	68,81
		Subtotal	139	68,81
3	COMERCIO ZONAL	CO_Z	6	2,97
		Subtotal	6	2,97
4	COMERCIO EN USO MULTIPLE	M	27	13,37
		Subtotal	27	13,37
TOTAL			202	100,00

El área de estudio tiene la característica de tener comercios únicos en el sector y por tal motivo se encarga de abastecer ciertos productos para toda La Mariscal. Se toma en cuenta los comercios dentro del uso múltiple sin importar la escala porque influyen a como el comercio se mueve en el sector y el efecto que tienen en las edificaciones.

### Estadísticas



- Leyenda**
- Comercio Barrial
  - Comercio Sectorial
  - Comercio Zonal
  - Comercio en Uso Múltiple

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES URBANAS

CONTENIDO  
ANÁLISIS DE USO DE SUELO  
TIPO DE COMERCIOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE  
LA MARISCAL

ESCALA  
1:4000

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ANEXO  
No. 55

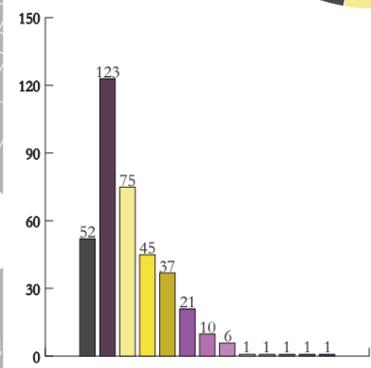
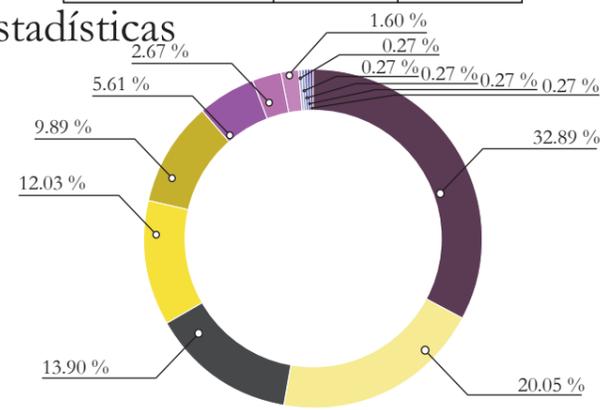
CODIGO LAMINA

UBICACIÓN



NUMERO DE COMERCIOS			
No.	Rango	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	0 Comercios	52	13,90
2	1 Comercio	123	32,89
3	2 Comercios	75	20,05
4	3 Comercios	45	12,03
5	4 Comercios	37	9,89
6	5 Comercios	21	5,61
7	6 Comercios	10	2,67
8	7 Comercios	6	1,60
9	8 Comercios	1	0,27
10	9 Comercios	1	0,27
11	11 Comercios	1	0,27
12	12 Comercios	1	0,27
13	30 Comercios	1	0,27
TOTAL		374	100,00

Estadísticas



Leyenda

0 Comercios	4 Comercios	8 Comercios
1 Comercio	5 Comercios	9 Comercios
2 Comercios	6 Comercios	11 Comercios
3 Comercios	7 Comercios	12 Comercios
		30 Comercios

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE USO DE SUELO

NÚMERO DE COMERCIOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

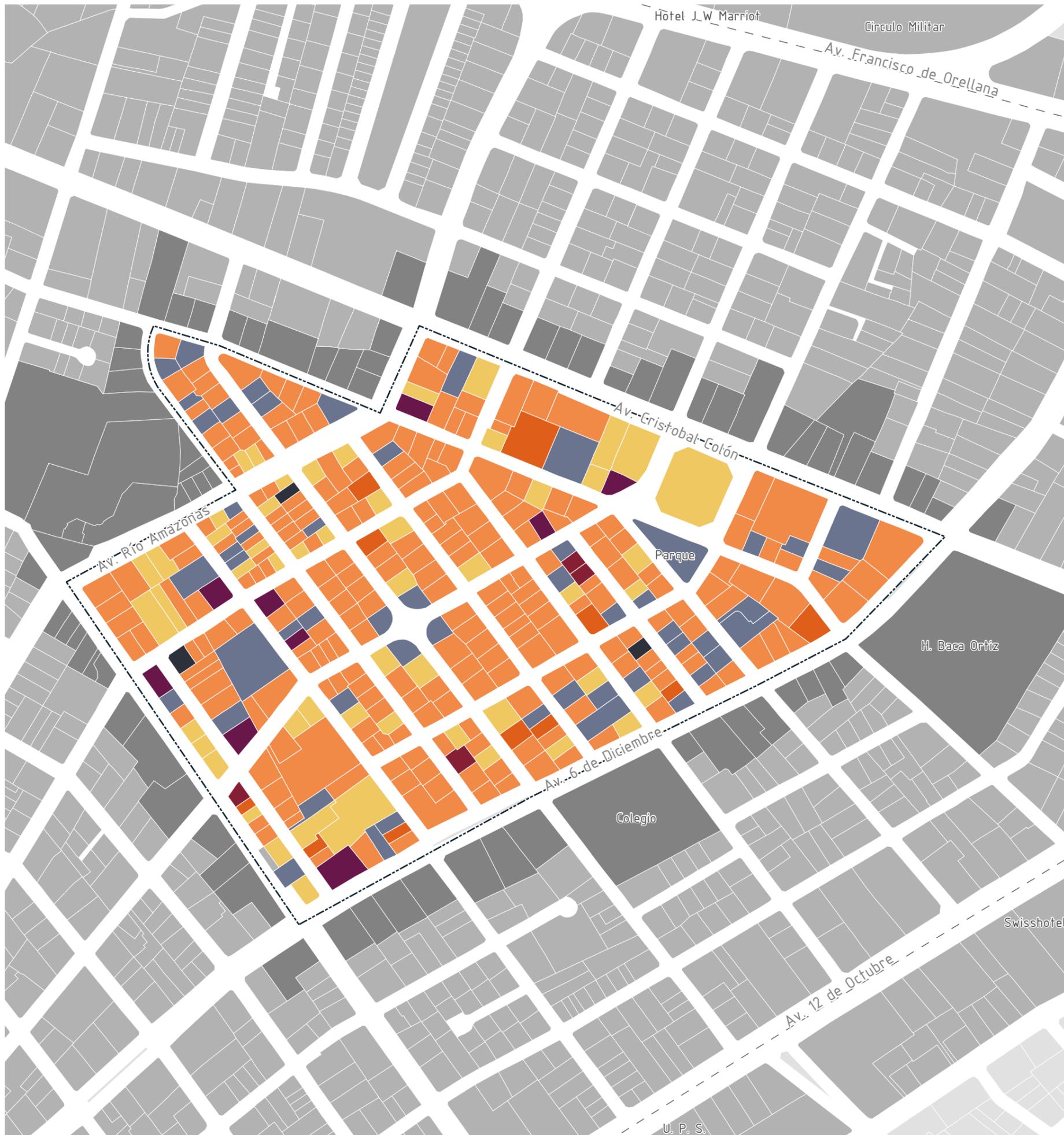
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

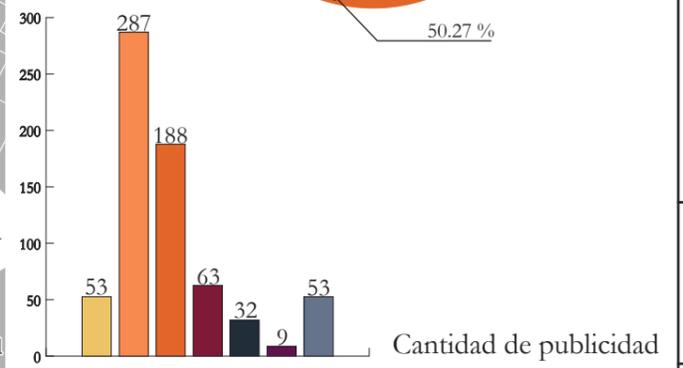
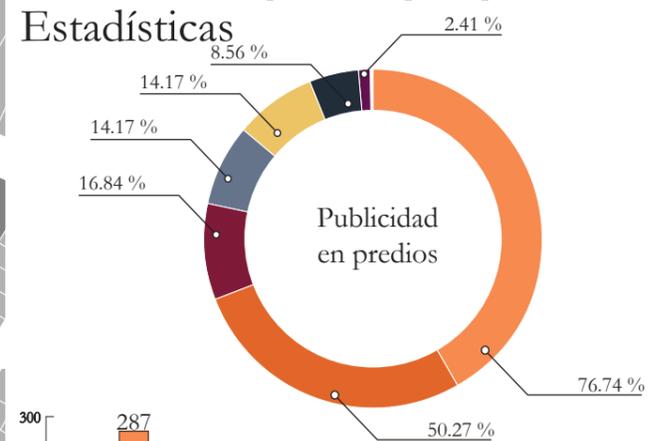
ANEXO No. 56



TIPO DE PUBLICIDAD				
No.	Rango	Número	%	
	DENOMINACIÓN	Ud/s	%	%
1	Pancartas	53	7,74	14,17
2	Letreros	287	41,90	76,74
3	Publicidad en ventanas	188	27,45	50,27
4	Pintura	63	9,20	16,84
5	Otro tipo de publicidad	32	4,67	8,56
6	Publicidad mixta	9	1,31	2,41
7	Ninguna	53	7,74	14,17
TOTAL		685	100,00	1,97
TOTAL DE PREDIOS		374	100,00	100,00

Dentro del área de estudio existen distintos tipos de publicidad, pero en su mayoría son letreros y la publicidad pegada en las ventanas de los locales comerciales. Como una nueva estrategia se ha empezado a usar las paredes con arte y pancartas impresas para atraer nuevos clientes. En promedio cada local comercial implementa 2 tipos de publicidad.

### Estadísticas



- Leyenda**
- Pancartas
  - Letreros
  - Publicidad en ventanas
  - Pintura
  - Otro Tipo de Publicidad
  - Publicidad mixta
  - Ninguna Publicidad

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE USO DE SUELO  
TIPO DE PUBLICIDAD EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 57

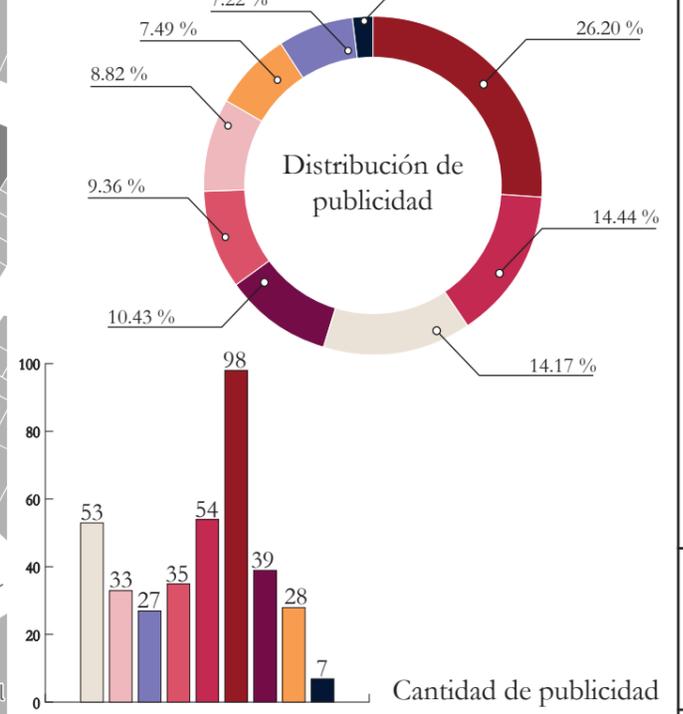
UBICACIÓN



CANTIDAD DE PUBLICIDAD				
No.	Rango	Número	%	
	DENOMINACIÓN	Ud/s		
1	0 Elementos de publicidad	53	2,10	14,17
2	1 Elemento de publicidad	33	1,31	8,82
3	2 Elementos de publicidad	27	1,07	7,22
4	3 Elementos de publicidad	35	1,39	9,36
5	4 - 5 Elementos de publicidad	54	2,14	14,44
6	6 - 10 Elementos de publicidad	98	3,89	26,20
7	11 - 15 Elementos de publicidad	39	1,55	10,43
8	16 - 25 Elementos de publicidad	28	1,11	7,49
9	>25 Elementos de publicidad	7	0,28	1,87
TOTAL DE PUBLICIDAD		2521	100,00	6,85
TOTAL DE PREDIOS		374	100,00	100,00

La mayoría de los locales comerciales saturan sus instalaciones con publicidad en fachadas con promociones y productos impidiendo la relación privado-público.

### Estadísticas



- Leyenda**
- 0 Elementos de Publicidad
  - 1 Elemento de Publicidad
  - 2 Elementos de Publicidad
  - 3 Elementos de Publicidad
  - 4 - 5 Elementos de Publicidad



CONTENIDO  
ANÁLISIS DE USO DE SUELO  
CANTIDAD DE PUBLICIDAD EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TEMA  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE  
LA MARISCAL

ESCALA  
1:4000

TIPO DE LAMINA  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

CODIGO LAMINA  
ANEXO No. 58

UBICACIÓN





**Leyenda**  
■ Eq. Recreativo Deportivo

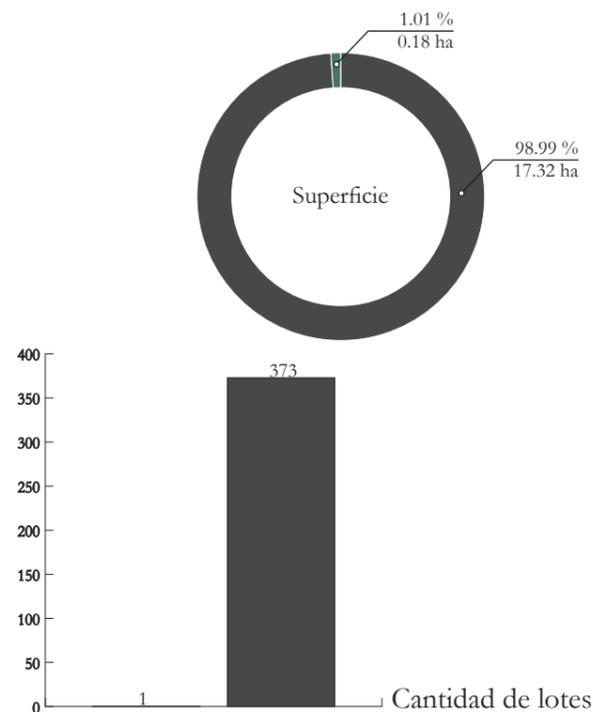


**Leyenda**

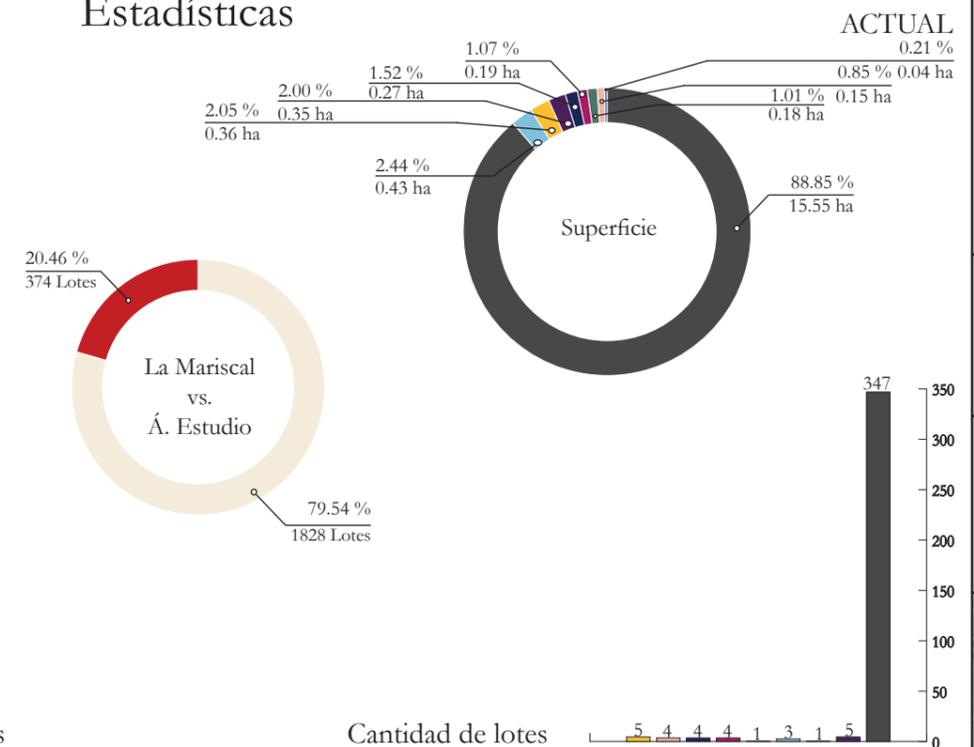
- Eq. Administración Pública
- Eq. Bienestar Social
- Eq. Educación
- Eq. Plaza
- Eq. Recreativo Deportivo
- Eq. Salud
- Eq. Seguridad
- Eq. Transporte

EQUIPAMIENTOS EN LOTES								
ÁREA	EQUIPAMIENTO		Número	%	Superficie		Total	Superficie
	DESCRIPCIÓN	CÓDIGO			Ud/s	Ha/s		
PUOS	E. Recreativo Deportivo	EQ_RD	1	0,27	0,18	1,01	374	17,50
		Subtotal	1	0,27	0,18	1,01		
	LOTES SIN EQUIPAMIENTOS	-	373	99,73	17,32	98,99		
		Subtotal	373	99,73	17,32	98,99		
ACTUAL	E. Administración Pública	EQ_AP	5	1,34	0,36	2,05	374	17,50
		Subtotal	5	1,34	0,36	2,05		
	E. Bienestar Social	EQ_BS	4	1,07	0,15	0,85		
		Subtotal	4	1,07	0,15	0,85		
	E. Educación	EQ_ED	4	1,07	0,27	1,52		
		Subtotal	4	1,07	0,27	1,52		
	E. Plaza	EQ_PL	4	1,07	0,19	1,07		
		Subtotal	4	1,07	0,19	1,07		
	E. Recreativo Deportivo	EQ_RD	1	0,27	0,18	1,01		
		Subtotal	1	0,27	0,18	1,01		
	E. Salud	EQ_SA	3	0,80	0,43	2,44		
		Subtotal	3	0,80	0,43	2,44		
	E. Seguridad	EQ_SE	1	0,27	0,04	0,21		
		Subtotal	1	0,27	0,04	0,21		
E. Transporte	EQ_TR	5	1,34	0,35	2,00			
	Subtotal	5	1,34	0,35	2,00			
LOTES SIN EQUIPAMIENTOS	-	347	92,78	15,55	88,85			
	Subtotal	347	92,78	15,55	88,85			

PUOS



Estadísticas





<b>TEMA</b>	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
<b>CONTENIDO</b>	ANÁLISIS DE USO DE SUELO EQUIPAMIENTOS COMPARATIVO ENTRE PUOS Y ESTADO ACTUAL DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>TIPO DE LAMINA</b>	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>ESCALA</b>	1:4000
<b>CODIGO LAMINA</b>	ANEXO No. 59
	
	<b>UBICACIÓN</b>



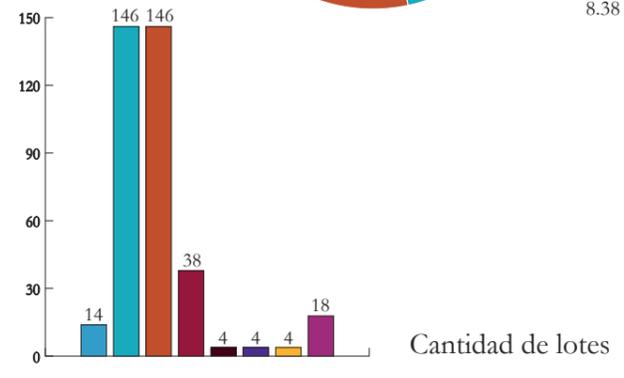
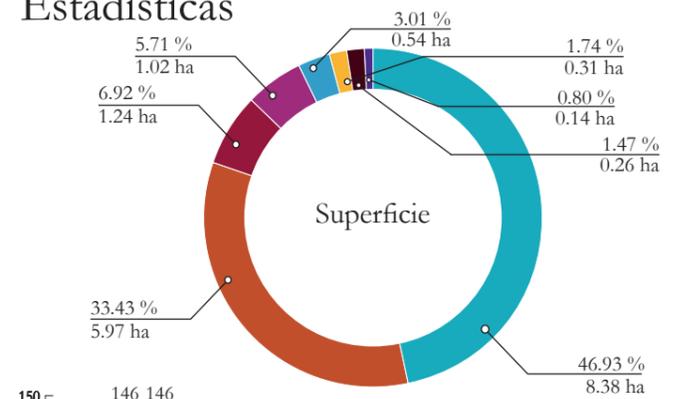
ESTADO DE LAS EDIFICACIONES/LOTES							
No.	EDIFICACIONES/LOTES DENOMINACION	Número	%	Superficie	%	Superficie Total Ha/í	
		Ud/í		Ha/í			
1.	Edificación Restaurada/Remodelada/Readecuada	14	3,74	0,54	3,01	374	17,87
2.	Edificación en Buen Estado	146	39,04	8,38	46,93		
3.	Edificación en Estado Regular	146	39,04	5,97	33,43		
4.	Edificación en Mal Estado	38	10,16	1,24	6,92		
5.	Edificación en Deterioro	4	1,07	0,26	1,47		
6.	Predio Vacío	4	1,07	0,14	0,80		
7.	Predio Disponible (Parqueaderos Públicos)	4	1,07	0,31	1,74		
8.	Predios con Índice de Construcción >75%	18	4,81	1,02	5,71		

El 78.08% de las edificaciones están en un estado entre 'Bueno' y 'Regular', dejando apenas 10.16% en mal estado -que pueden ser recuperadas con inversión.

Además se tomó en consideración aquellas edificaciones que fueron remodeladas para conservar la edificación y no donarla más de lo que se presentaba al comienzo con apenas el 3.74%.

Finalmente, el 1.07% de edificaciones en deterioro están consideradas para ser reemplazadas junto con el 4.81% de edificaciones que subutilizan el terreno y el 2.14% de predios que están disponibles (parqueaderos públicos) o que están vacíos, para poder implantar nuevos proyectos de residencia como equipamientos.

### Estadísticas



### Leyenda

- Edificación Restaurada/Remodelada/Readecuada
- Buen Estado
- Estado Regular
- Mal Estado
- Deterioro
- Predio Vacío
- Predio Disponible
- Predio con Índice de Construcción >75%

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIONES URBANÍSTICAS

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE EDIFICACIONES EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LÁMINA

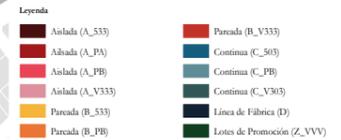
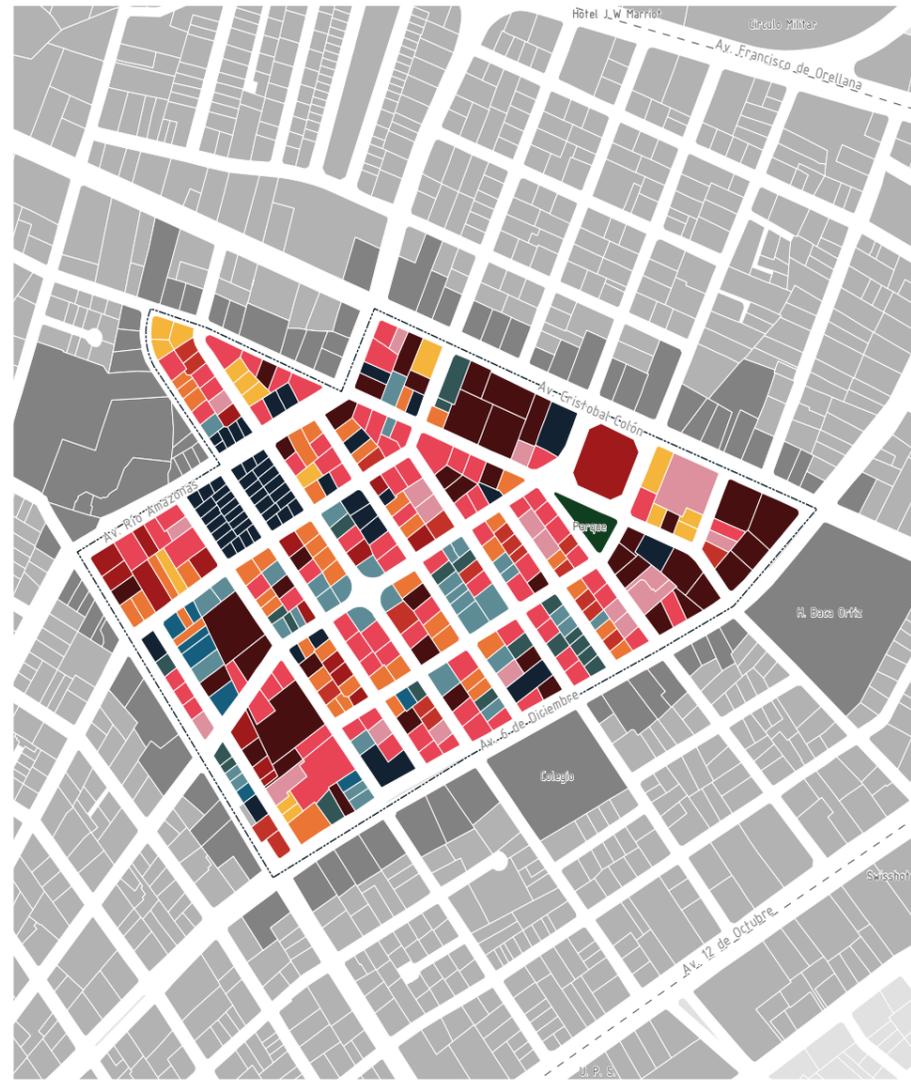
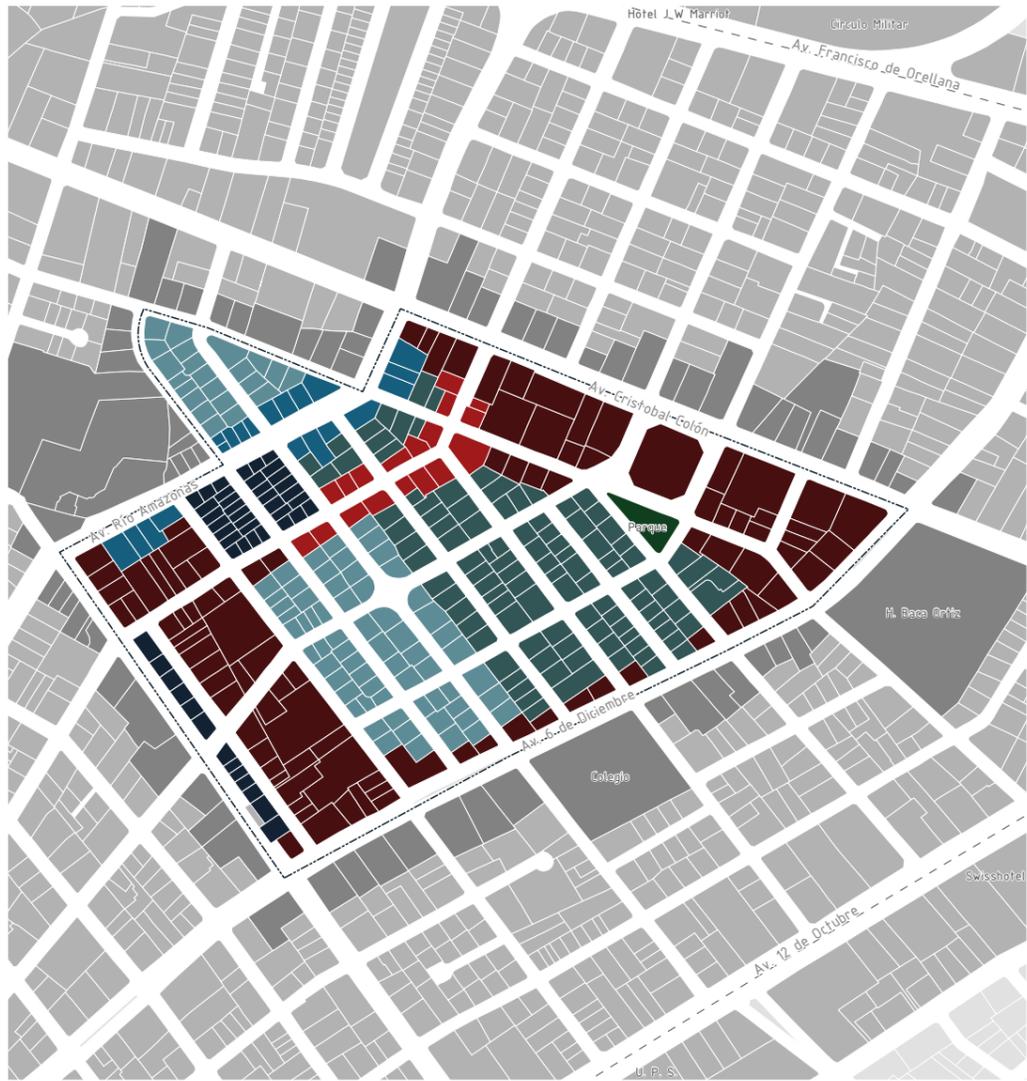
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

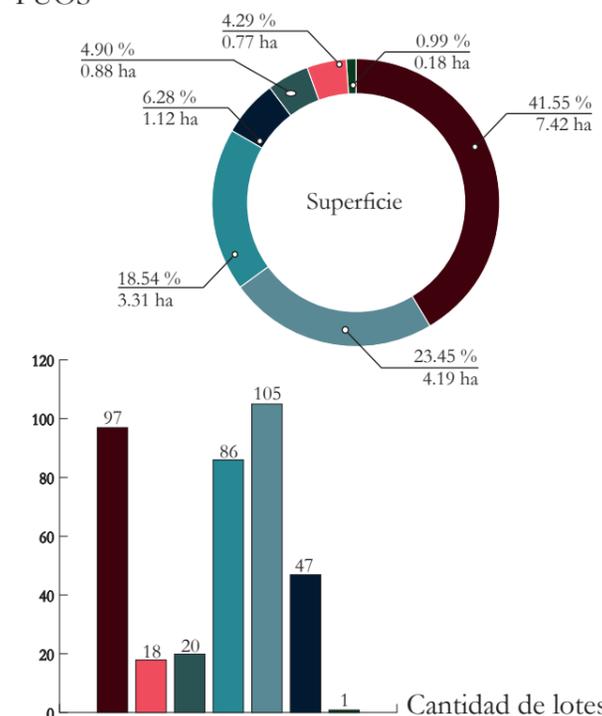
CODIGO LÁMINA

ANEXO No. 60

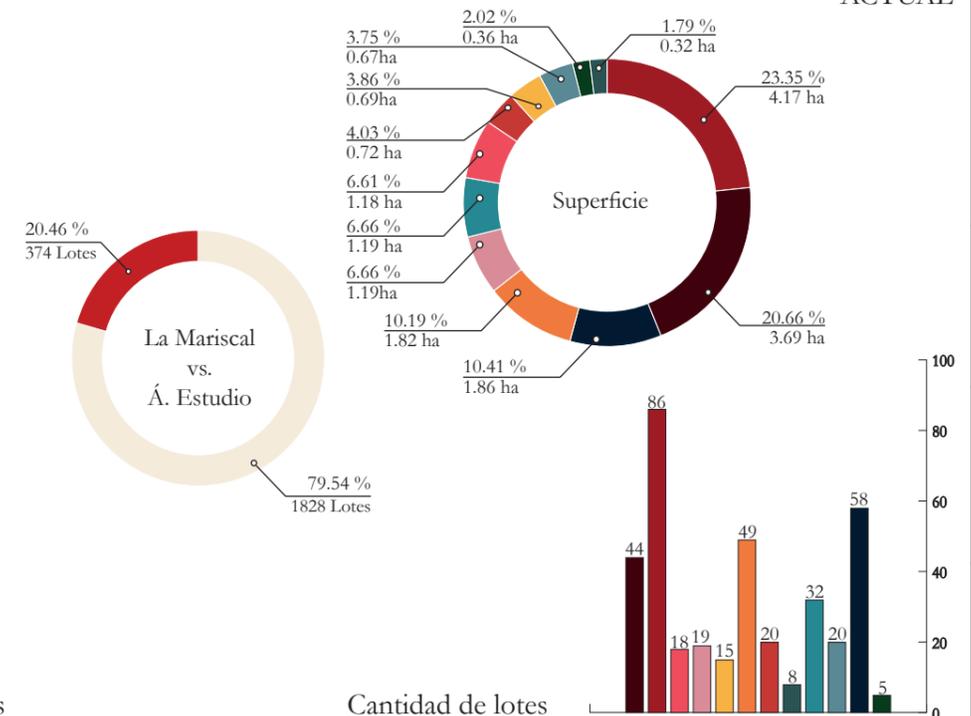


USO DE SUELO EN LOTES O PARCELAS							
ÁREA	USO	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	Número	%	Superficie	%
				Lote/s		Ha/s	
PUOS	AISLADA		A_533	97	25,94	7,42	41,35
			A_PB	0	0,00	0,00	0,00
			A_PA	18	4,81	0,77	4,29
			A_V333	0	0,00	0,00	0,00
			Subtotal	115	30,75	8,19	45,64
	PARCELADA		B_533	0	0,00	0	0,00
			B_PB	0	0,00	0	0,00
			B_V333	0	0,00	0	0,00
	Subtotal	0	0,00	0,00	0,00		
	CONTINUA		C_503	20	5,35	0,88	4,50
			C_PB	86	22,99	3,51	18,54
			C_V303	105	28,07	4,19	23,45
			Subtotal	211	56,42	8,58	46,50
	LÍNEA DE FÁBRICA		D	47	12,57	1,12	6,28
Subtotal			47	12,57	1,12	6,28	
LOTES DE PROMOCIÓN		Z_VVV	1	0,27	0,18	0,99	
		Subtotal	1	0,27	0,18	0,99	
ACTUAL	AISLADA		A_533	44	11,76	3,09	20,66
			A_PB	86	22,99	4,17	23,35
			A_PA	18	4,81	1,18	6,61
			A_V333	19	5,08	1,19	6,66
			Subtotal	167	44,65	10,23	57,28
	PARCELADA		B_533	13	4,01	0,69	3,86
			B_PB	49	13,00	1,82	10,19
			B_V333	20	5,35	0,72	4,03
			Subtotal	84	22,46	3,23	18,09
	CONTINUA		C_503	8	2,14	0,32	1,79
			C_PB	32	8,56	1,19	6,66
			C_V303	20	5,35	0,67	3,75
			Subtotal	60	16,04	2,18	12,21
	LÍNEA DE FÁBRICA		D	58	15,51	1,86	10,41
Subtotal			58	15,51	1,86	10,41	
LOTES DE PROMOCIÓN		Z_VVV	5	1,34	0,36	2,02	
		Subtotal	5	1,34	0,36	2,02	

PUOS



Estadísticas



**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

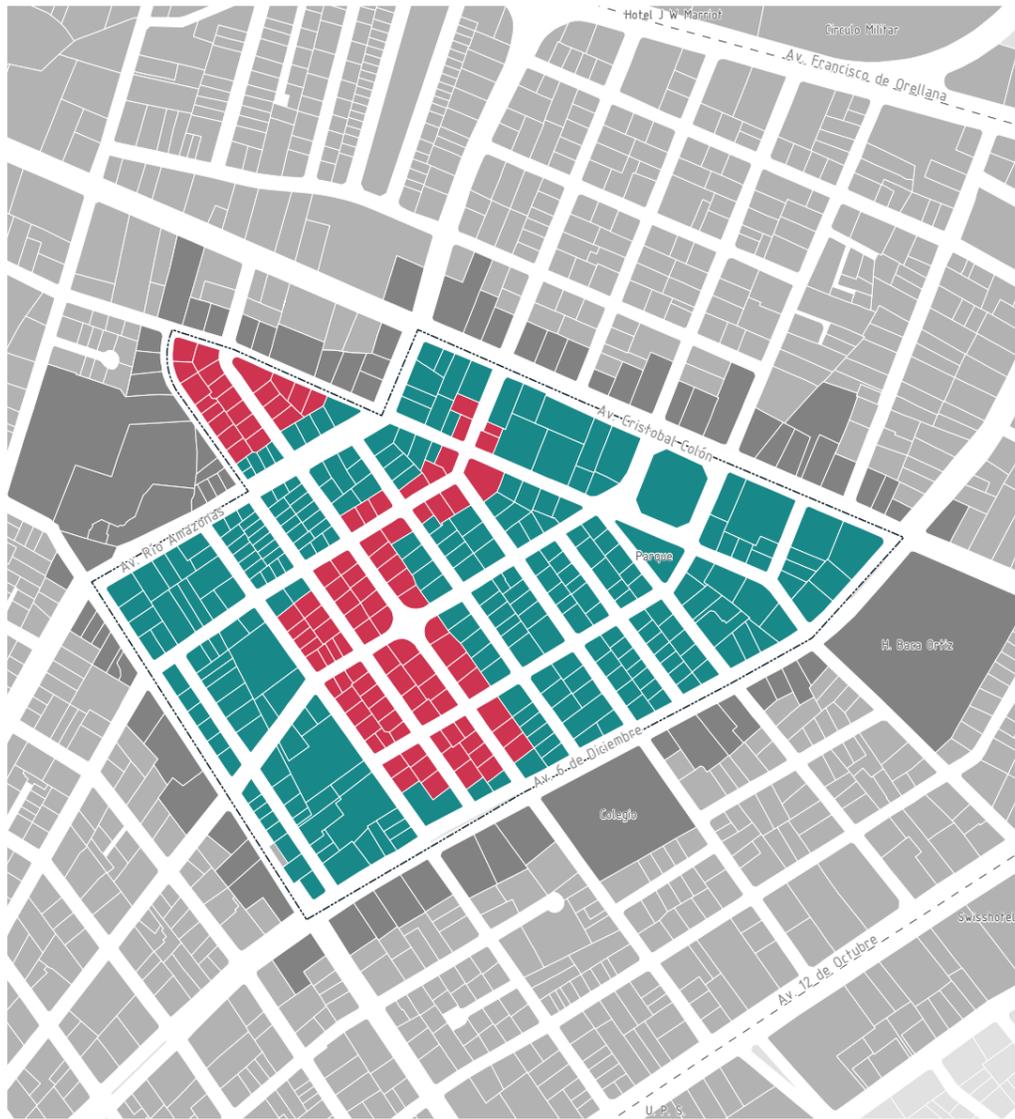
**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE SUELO  
OCUPACIÓN DE SUELO COMPARATIVO ENTRE PUOS Y ESTADO ACTUAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LÁMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LÁMINA**  
ANEXO No. 61

**UBICACIÓN**



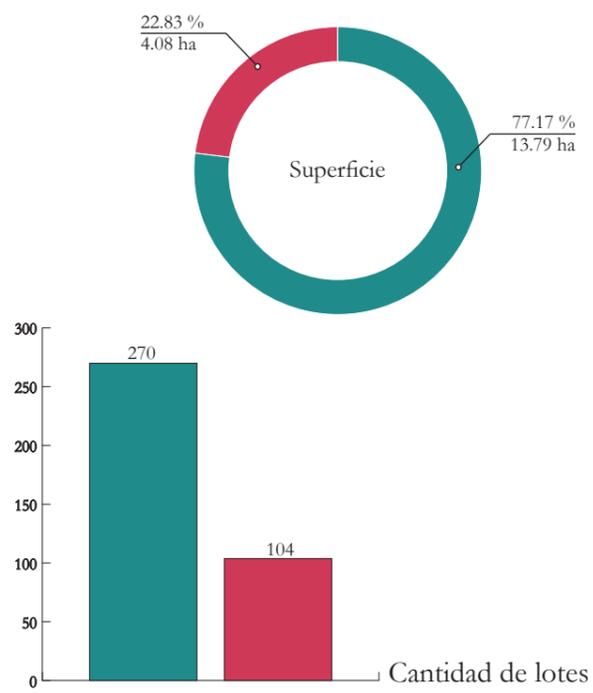
Leyenda  
■ Retiros Libres  
■ Retiros Ocupados



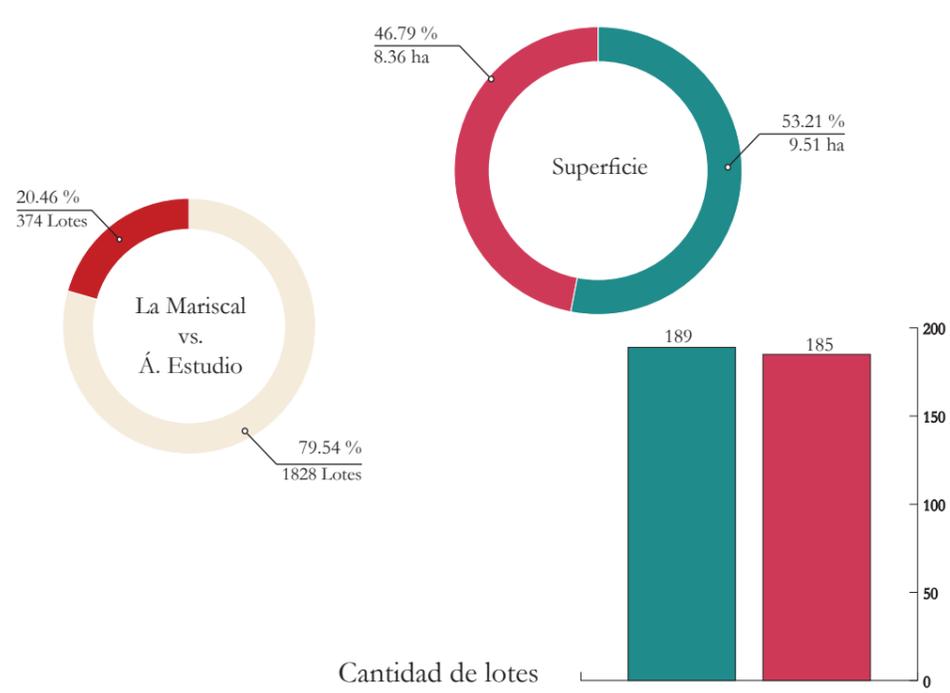
Leyenda  
■ Retiros Libres  
■ Retiros Ocupados

USO DE RETIROS EN LOTES							
ÁREA	RETIROS	Número	%	Superficie	%	Total	Superficie
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s			Ha/s
PUOS	Retiros Libres	270	72,19	13,79	77,17	374	17,87
	Retiros con Permiso de Ocupación	104	27,81	4,08	22,83		
ACTUAL	Retiros Libres	189	50,53	9,51	53,21	374	17,87
	Retiros Ocupados	185	49,47	8,36	46,79		

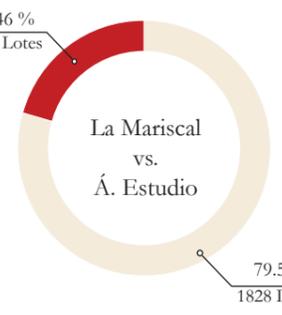
PUOS

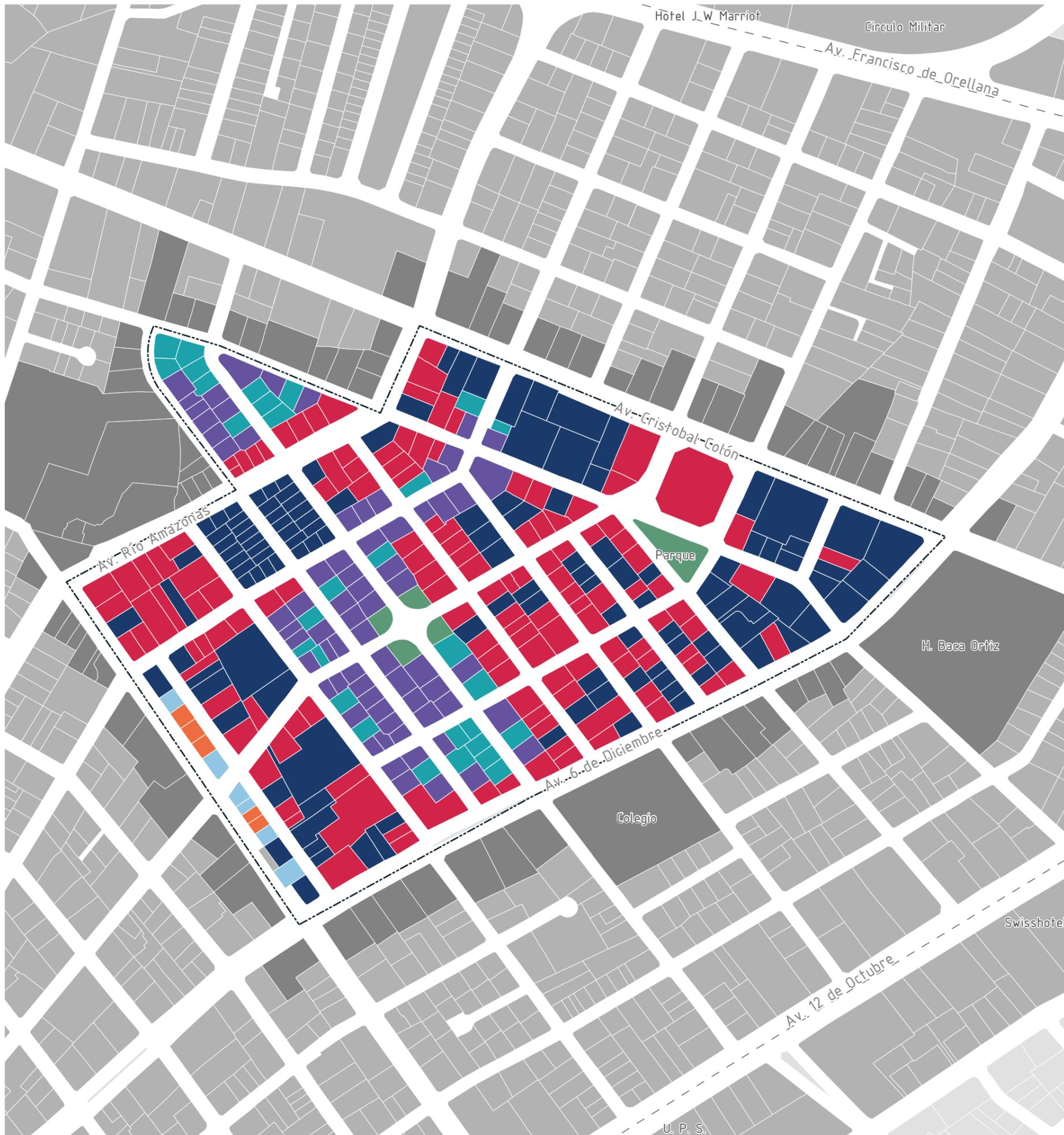


Estadísticas



ACTUAL



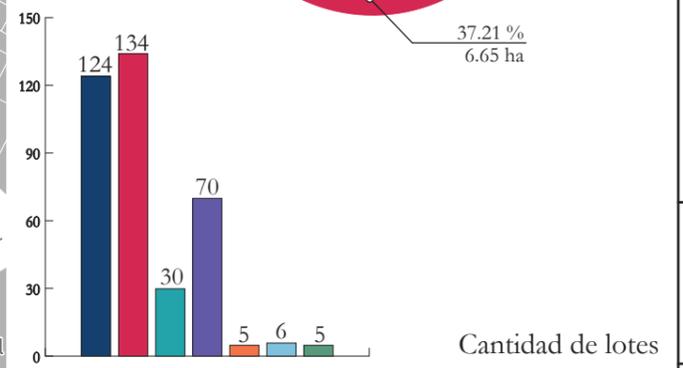
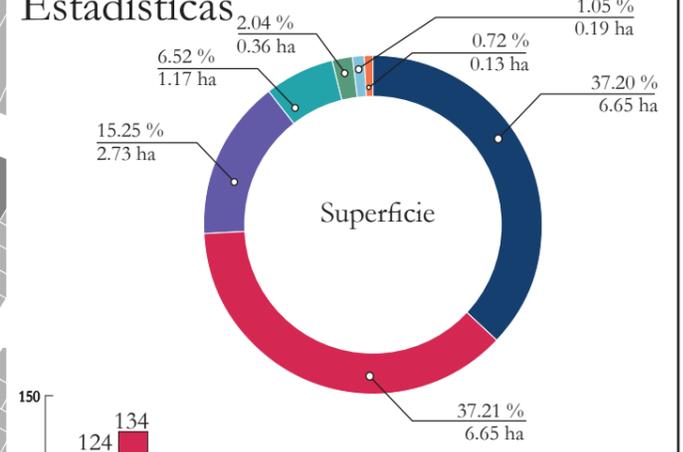


ESTADO DEL USO DE RETIROS EN LOTES							
ÁREA	RETIROS	Número	%	Superficie	%	Total	
	DENOMINACIÓN	Ud./s		Ha/s			
ACTUAL	No aplica el uso de los retiros	124	33,16	6,65	37,20	374	17,86
	Retiros invadidos	134	35,83	6,65	37,21		
	Retiros libres para usar	30	8,02	1,17	6,52		
	Retiros ocupados	70	18,72	2,73	15,25		
	Retiros adaptados para línea de fábrica	5	1,34	0,13	0,72		
	Retiros disponibles para línea de fábrica	6	1,60	0,19	1,05		
	Espacio Público	5	1,34	0,36	2,04		

El área de estudio tiene la característica de que ciertos lotes puedan usar sus retiros frontales para la expansión comercial. Sin embargo, el 35.83% de estas construcciones son invaciones a los retiros y el 70% de los lotes que tiene permitido lo han usado -de buena o mala manera- y el 30% todavía esta libre para mejorar o utilizarlo -ciertos lotes que no han usado este retiro se debe a varios motivos.

En cualquier caso, todavía exten espacios y posibilidades en donde los retiros se pueden recuperar y en otros donde las modificaciones fueron tan fuertes que es necesario desarrollar un nuevo lenguaje para retomar la armonía que tenía ante el sitio sin la necesidad de desplazar el comercio pero tampoco dejar a libre albedrío estas modificaciones.

### Estadísticas



### Leyenda

- No aplica el uso de os retiros
- Retiros invadidos
- Retiros libres para usar
- Retiros ocupados
- Retiros ocupados para línea de fábrica
- Retiros disponibles para línea de fábrica
- Espació Público



**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE SUELO  
ESTADO DE OCUPACIÓN DE RETIROS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

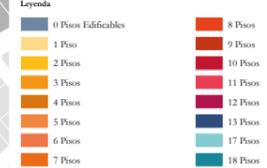
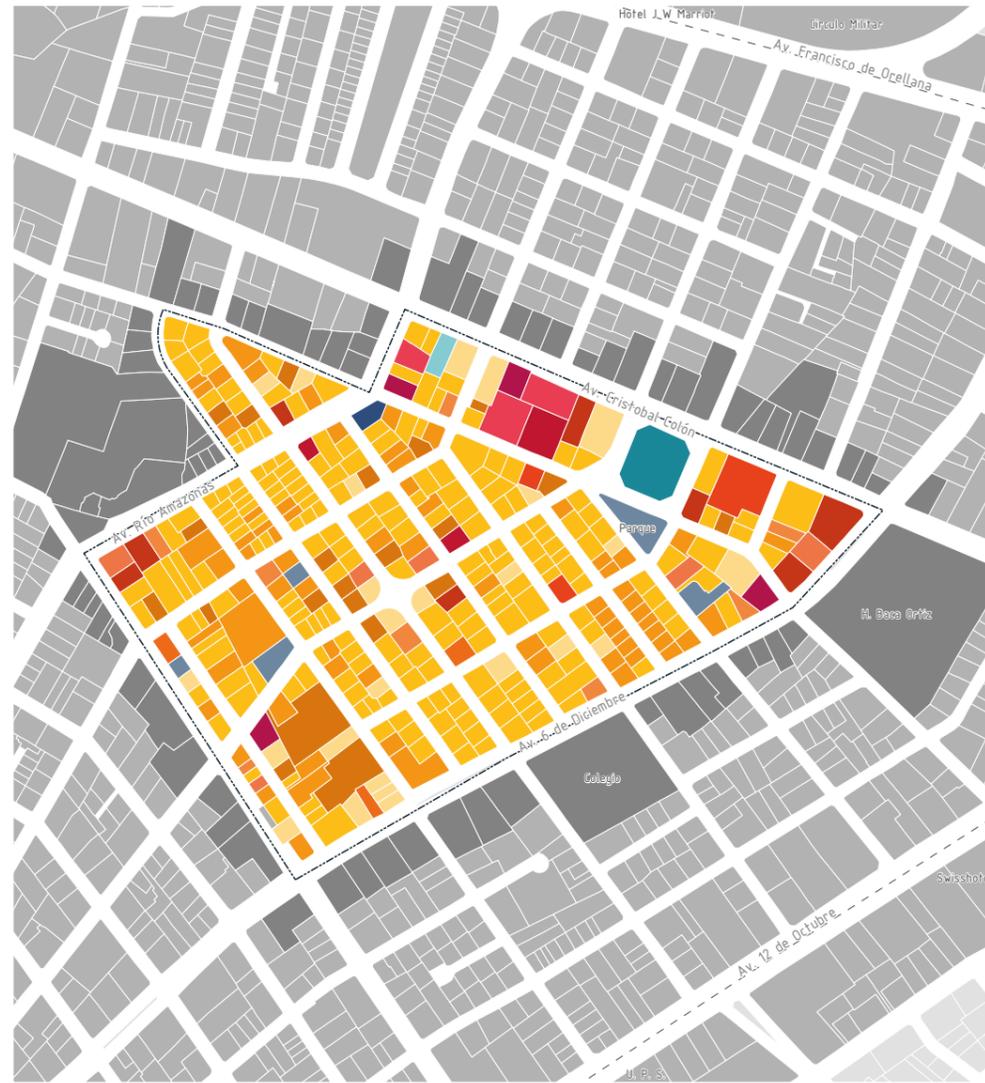
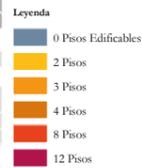
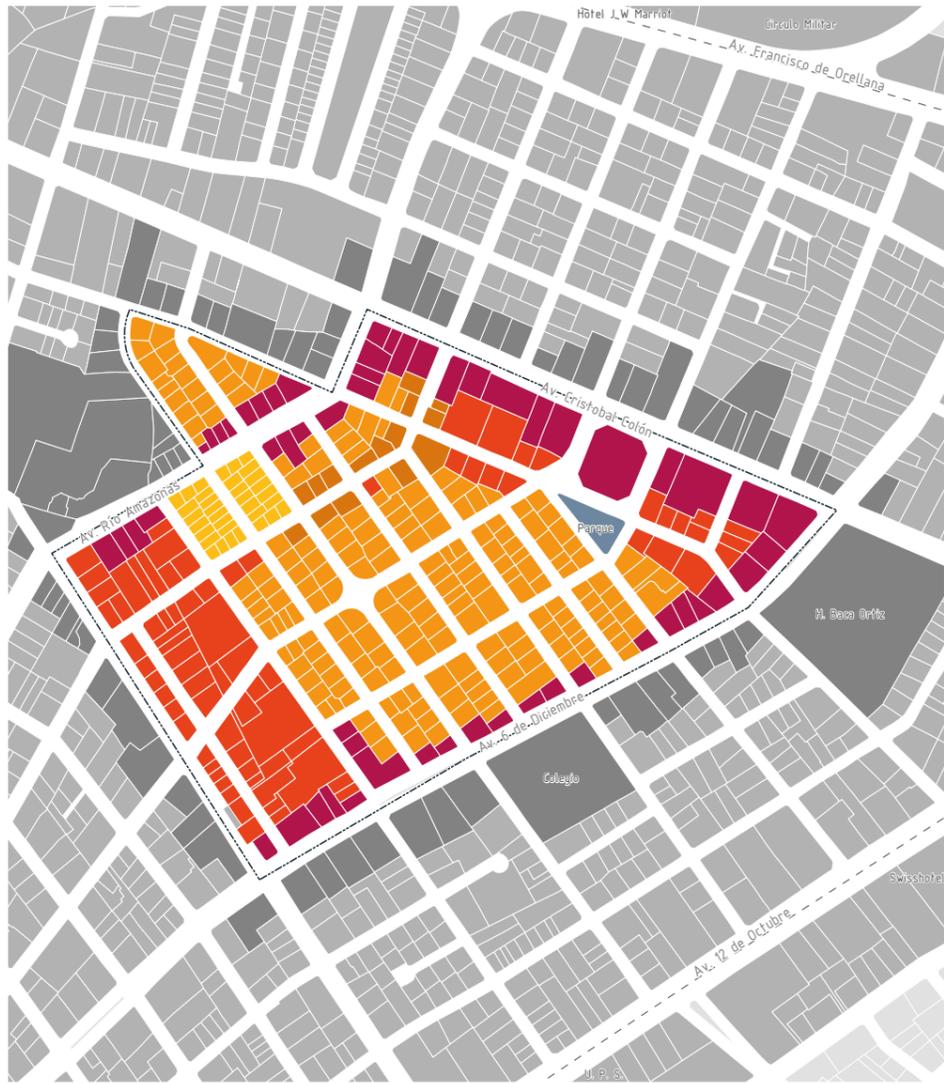
**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 63

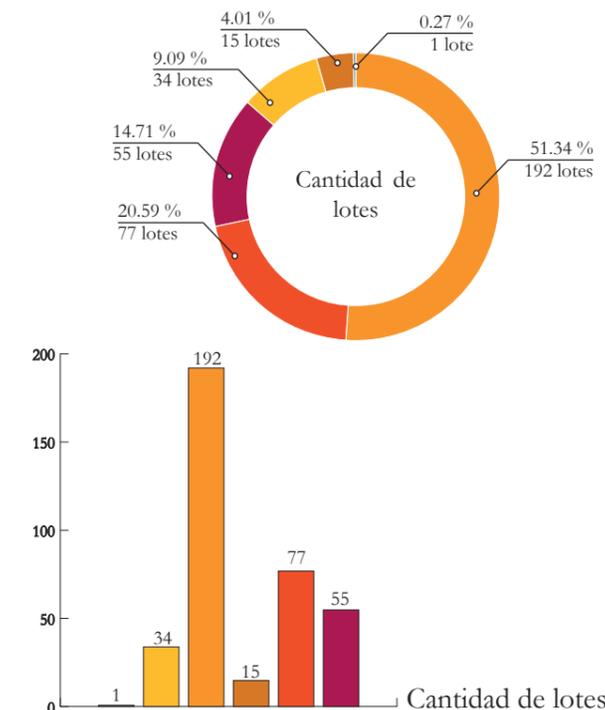
**UBICACIÓN**



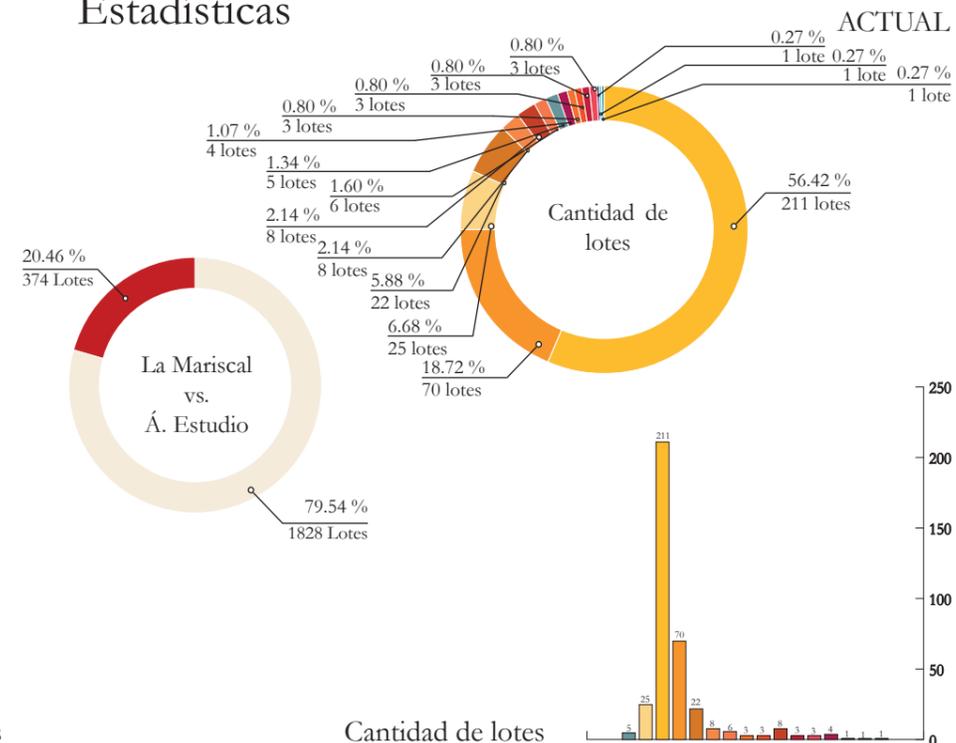


ALTURA DE EDIFICACIONES EN LOTES				
AREA	Nº Piso	Número	%	Total
		Ud/s		
PUOS	0 Pisos Edificables	1	0,27	374
	2 Pisos	34	9,09	
	3 Pisos	192	51,34	
	4 Pisos	15	4,01	
	8 Pisos	77	20,59	
	12 Pisos	55	14,71	
ACTUAL	0 Pisos Edificables	5	1,34	374
	1 Piso	25	6,68	
	2 Pisos	211	56,42	
	3 Pisos	70	18,72	
	4 Pisos	22	5,88	
	5 Pisos	8	2,14	
	6 Pisos	6	1,60	
	7 Pisos	3	0,80	
	8 Pisos	3	0,80	
	9 Pisos	8	2,14	
	10 Pisos	3	0,80	
	11 Pisos	3	0,80	
	12 Pisos	4	1,07	
	17 Pisos	1	0,27	
18 Pisos	1	0,27		

**PUOS**



**Estadísticas**



**UNIVERSIDAD DE LAS AMERICAS**

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE SUELO

**ESCALA**  
1:4000

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 64

**UBICACIÓN**



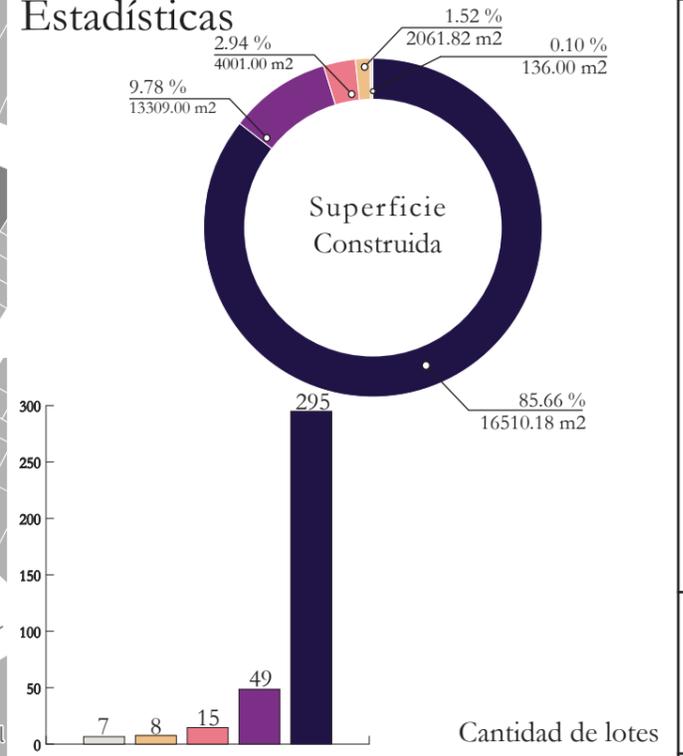
INTENSIDAD DE OCUPACIÓN - PB							
No.	USO	Número	%	Superficie edificada	%	Superficie Edificable PUOS	Superficie Edificable
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m2		m2	m2
1	0% - 25% FORMACIÓN	7	1,87	136,00	0,10	104919,81	31098,19
2	26% - 50% CONFORMACIÓN	8	2,14	2061,82	1,52		
3	51% - 75% COMPLEMENTACIÓN	15	4,01	4001,00	2,94		
4	76% - 100% CONSOLIDACIÓN	49	13,10	13309,00	9,78		
5	>100% SOBRE OCUPACIÓN	295	78,88	116510,18	85,66		
TOTAL		374	100,00	136018,00	100,00		

El área de estudio presenta el mismo problema que se replica por toda la ciudad, la construcción en planta baja llega a saturar el suelo. Se llega al punto que según el PUOS2018 solo debería haber un 62% del suelo en planta baja construido pero en la realidad existe un 130% de construcción.

El 85.66% de los lotes están sobre-ocupados y apenas el 9.78% están en el rango de consolidación, el 4.56% restante todavía tiene espacio para construir pero no lo hacen por la especulación de costos de terreno, el comercio de parqueaderos es más lucrativo o simplemente son residencias o comercios que no necesitan ampliarse indiscriminadamente.

Esto quiere decir que de los 104919.81m2 que el PUOS permite construir existe un exceso de 31098.81m2 que podría ser eliminado o modificado para que se acorde con el área

### Estadísticas



- Leyenda**
- 0% - 25% - Formación
  - 26% - 50% - Conformación
  - 51% - 75% - Complementación
  - 76% - 100% - Consolidación
  - >100% - Sobre Ocupación

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES URBANAS

Vida

TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE SUELO INTENSIDAD DE OCUPACIÓN EN PLANTA BAJA EN EL ÁREA DE ESTUDIO
TIPO DE LAMINA	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA	ANEXO No. 65
UBICACIÓN	

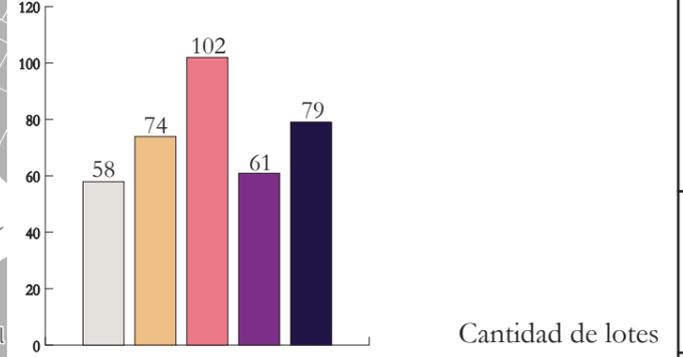
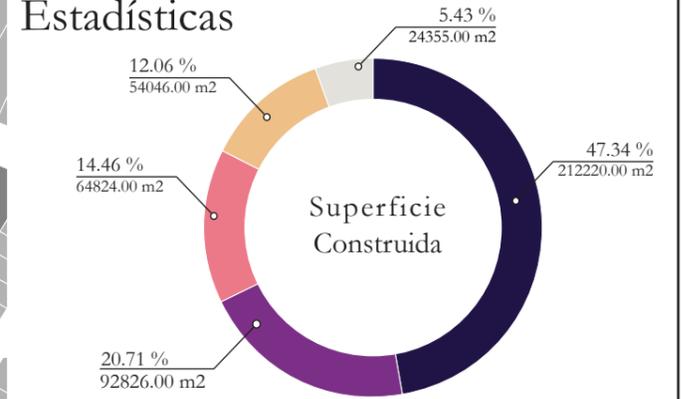


INTENSIDAD DE OCUPACIÓN - PB							
No.	USO	Número	%	Superficie edificada	%	Superficie Edificable PUOS	Superficie Edificable
	DENOMINACIÓN	Ud/s		m2		m2	m2
1	0% - 25% FORMACIÓN	58	15,51	24355,00	5,43	631628,95	183357,95
2	26% - 50% CONFORMACIÓN	74	19,79	54046,00	12,06		
3	51% - 75% COMPLEMENTACIÓN	102	27,27	64824,00	14,46		
4	76% - 100% CONSOLIDACIÓN	61	16,31	92826,00	20,71		
5	>100% SOBRE OCUPACIÓN	79	21,12	212220,00	47,34		
TOTAL		374	100,00	448271,00	100,00		

A diferencia del caso presentado en planta baja, sucede lo contrario en los pisos superiores, donde existe una diversidad de estados, es decir, 27.27% de lotes están en complementación y apenas el 16.31% están consolidados, dejando el 35.30% todavía para crecer. Con los edificios altos, 21.12%, sucede lo contrario, llegando a sobrepasar lo establecido con el PUOS2018.

Tomando el mismo parámetro de planta baja, el PUOS deja que se pueda construir un total de 631628.95m2 pero sumando todas las diferencias deja espacio para poder construir todavía 183357.95m2. Estos m2 restantes se pueden distribuir en los lotes vacantes o demolidos para la construcción de residencias o equipamientos complementarios para dar otras funciones al sector.

### Estadísticas



- Leyenda**
- 0% - 25% - Formación
  - 26% - 50% - Conformación
  - 51% - 75% - Complementación
  - 76% - 100% - Consolidación
  - >100% - Sobre Ocupación



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

ANEXO No. 66

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

CONTENIDO

ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE SUELO

ESCALA

1:4000

INTENSIDAD DE OCUPACIÓN EN TOTAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO

CODIGO LAMINA

UBICACIÓN





PATRIMONIO EN LOTES O PARCELAS					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	PATRIMONIO CONSERVADO	109	29,14	4,33	24,25
2	PATRIMONIO ELIMINADO	5	1,34	0,21	1,20
3	PATRIMONIO PROPUESTO	54	14,44	3,13	17,50
4	NO CONTABLE	206	55,08	10,19	57,05
TOTAL		374	100,00	17,86	100,00

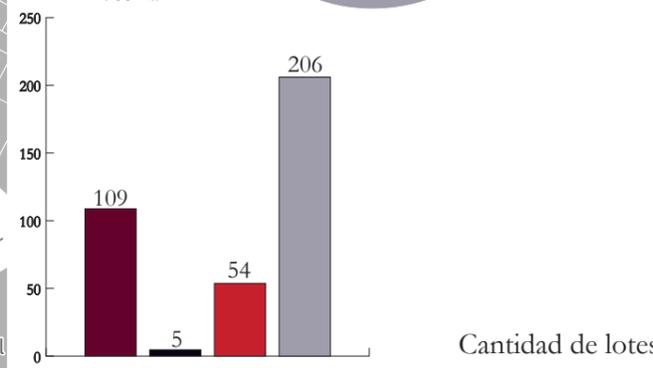
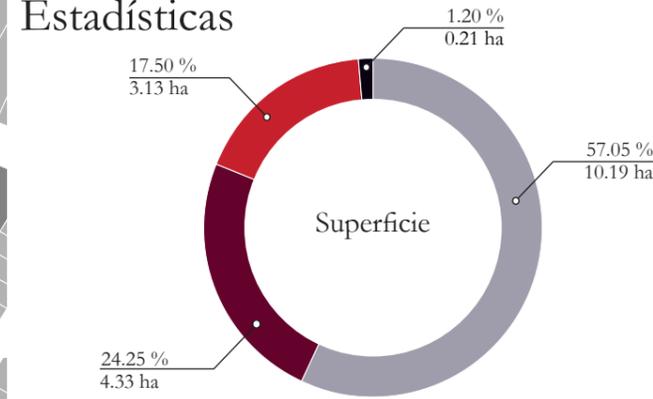
El inventario de patrimonio de La Mariscal comprende de 255 predios, y dentro del área de estudio existe el 44.71% de estas edificaciones.

De estos 114 predios, 5 tienen la posibilidad de ser eliminados por su condición y estado actual de deterioro o modificaciones total perdiendo cualquier tipo de características para ser consideradas patrimonio.

Al contrario, se encuentran 14.44% de predios del área de estudio con la posibilidad de ser conservados sin importar el uso de los mismos por ser representativos o ejemplos únicos dentro del sector.

Aun así, el 55.08% de lotes siguen libres y sin impedimentos

### Estadísticas



### Leyenda

- Patrimonio Conservado
- Patrimonio Eliminado
- Patrimonio Propuesto
- No Contable

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

CONTENIDO

REGISTRO DE PATRIMONIO EN EL ÁREA DE ESTUDIO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

ESCALA

1:4000

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ANEXO No. 67

CODIGO LAMINA

UBICACIÓN



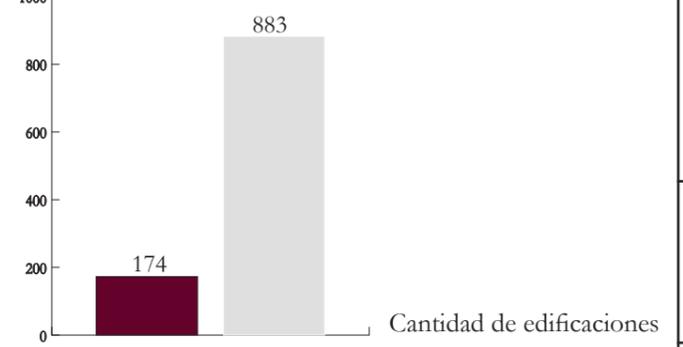
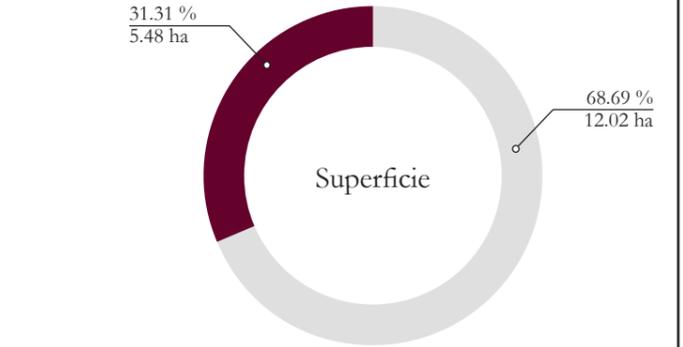
CONJUNTOS URBANOS EN LOTES O PARCELAS					
No.	USO	Número	%	Superficie	
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	%
1	EDIFICACIONES EN CONJUNTOS URBANOS	173	16,37	5,47	31,26
2	EDIFICACIONES FUERA DE CONJUNTOS URBANOS	884	83,63	12,03	68,74
TOTAL		1057	100,00	17,50	100,00

De las 884 edificaciones, apenas el 173 de ellas se las puede considerar parte de algún tipo de conjunto; teniendo un total de 9 conjuntos urbano-arquitectónicos en el área de estudio.

Estos conjuntos tienen la característica de conservar ciertas características comunes entre ellas, que pueden marcar ciertos elementos indispensables al momento de implantar nuevas edificaciones para que se siga manteniendo un lenguaje en común.

Cada uno de estos conjuntos, por pequeños o grandes que sean, muestran también los tipos de edificaciones y tiempo en donde fueron construidas o modificadas para encajar en el sitio o las necesidades de los propietarios.

### Estadísticas

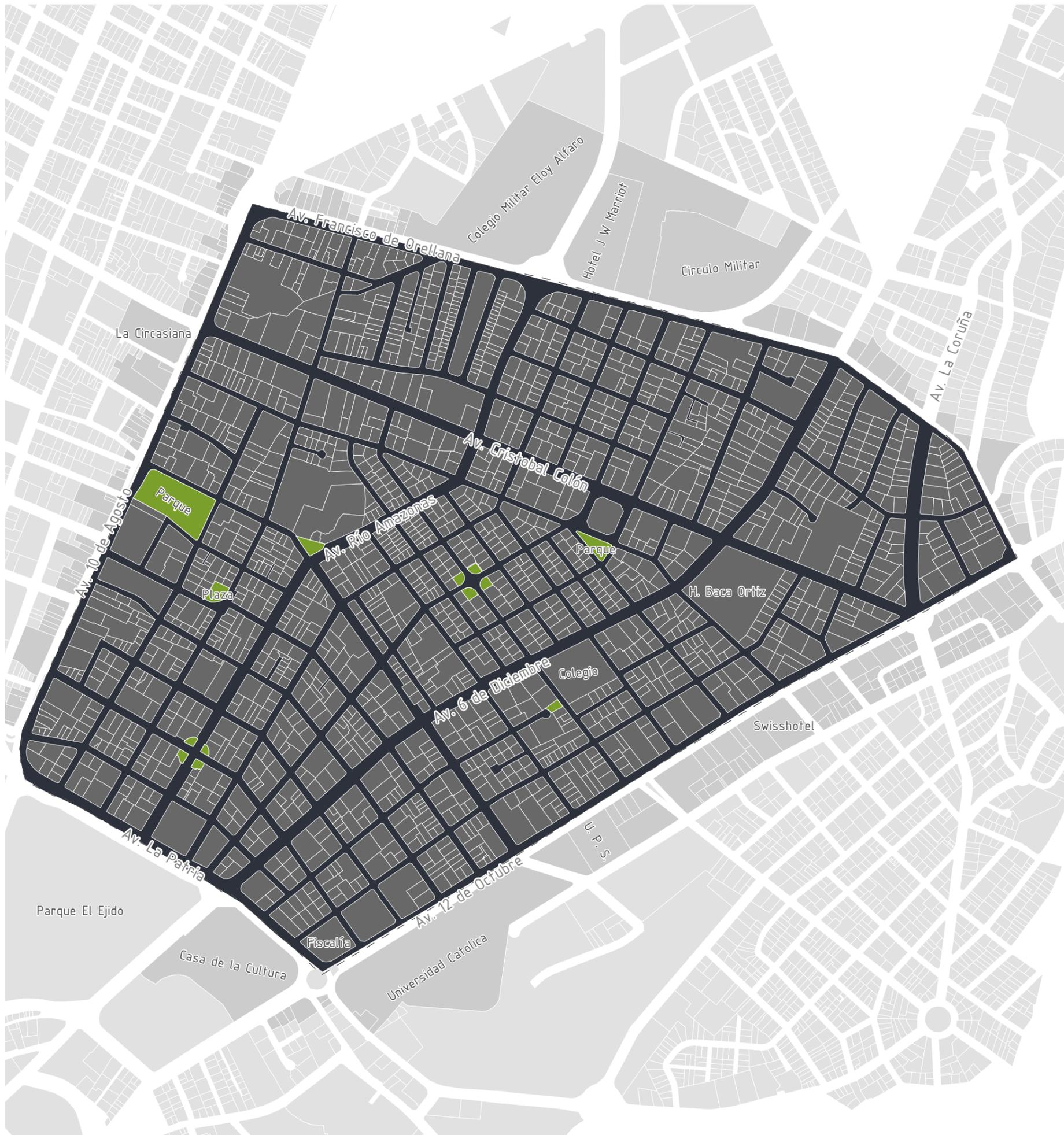


### Leyenda

- Conjuntos Urbanos Internos
- Conjuntos Urbanos Externos
- Edificaciones
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 1
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 2
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 3
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 4
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 5
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 6
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 7
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 8
- Conjunto Urbano-Arquitectónico 9

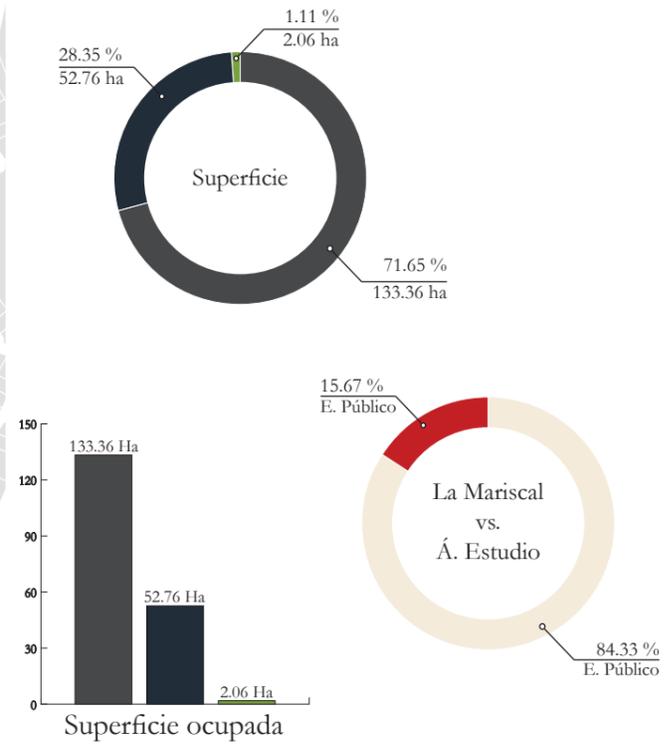
UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

CONTENIDO ANÁLISIS DE PATRIMONIO CONJUNTOS URBANOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO	TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
ESCALA 1:4000	TIPO DE LAMINA ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ANEXO No. 68	CODIGO LAMINA
UBICACIÓN	



ESPACIO PÚBLICO					
ÁREA	Rango	Superficie	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ha/s		Ha/s	
LA MARISCAL	ÁREA	186,12	100%	186,12	100,00%
	ÁREA MANZANAS	133,36	71,65%		
	ÁREA CALLE/ACERAS	52,76	28,35%		
	PARQUES/PLAZAS	2,06	1,11%		
ÁREA DE ESTUDIO	ÁREA	26,10	100%	26,10	14,02%
	ÁREA MANZANAS	17,87	68,48%		
	ÁREA CALLES/ACERAS	8,23	31,52%		
	PARQUES/PLAZAS	0,36	1,40%		

### Estadísticas

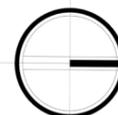


### Leyenda

- Parques y Plazas
- Lotes Internos
- Vías



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

<p>TEMA</p> <p>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</p>	<p>TIPO DE LAMINA</p> <p>ANÁLISIS DEL ÁREA DE LA MARISCAL</p>
<p>CONTENIDO</p> <p>ANÁLISIS DE ESPACIO PÚBLICO ESPACIO PÚBLICO EN LA MARISCAL.</p>	<p>ESCALA</p> <p>1:4000</p>
<p>CODIGO LAMINA</p> <p>ANEXO No. 69</p>	
	
<p>UBICACIÓN</p> 	

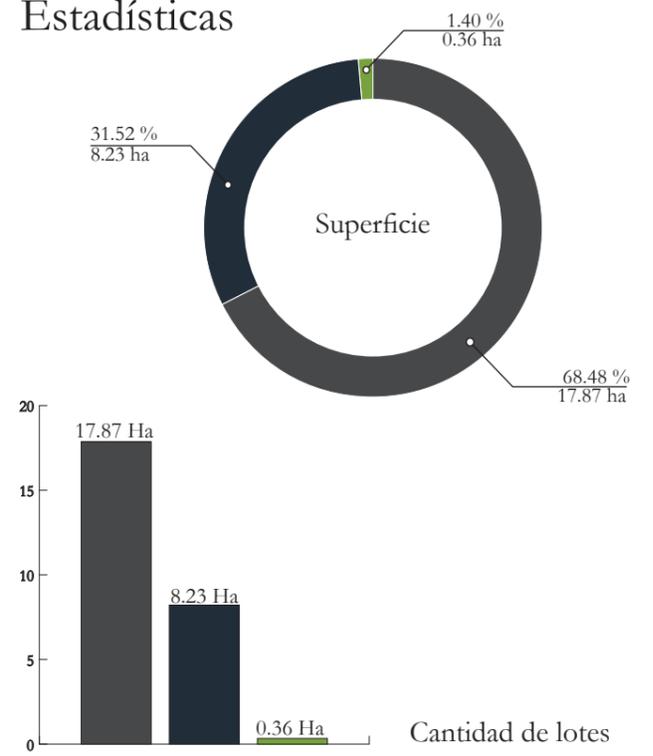


ESPACIO PÚBLICO			
No.	Rango	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ha/s	
1	ÁREA DE ESTUDIO	26,10	100,00
2	ÁREA MANZANAS	17,87	68,46%
3	ÁREA CALLES/ACERAS	8,23	31,54%
4	PARQUES/PLAZAS	0,36	1,40%
TOTAL		26,10	100,00%

El área de estudio abarca el 15.67% del espacio público de "La Mariscal"

Segun datos de la OMS, es necesario 15m2 por habitante de espacio público. En el área de estudio, segun su población actual (932 hab), tendrian 92.22m2/hab -contando calles y aceras. Si se toma solo parques y plazas, los habitantes tienen 3.92m2 de espacio público.

### Estadísticas



### Leyenda

- Parque y Plazas
- Vías



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

CONTENIDO ANÁLISIS DE ESPACIO PÚBLICO ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁREA DE ESTUDIO	TEMA REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
ESCALA 1:4000	TIPO DE LAMINA ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ANEXO No. 70	CODIGO LAMINA
	UBICACIÓN 

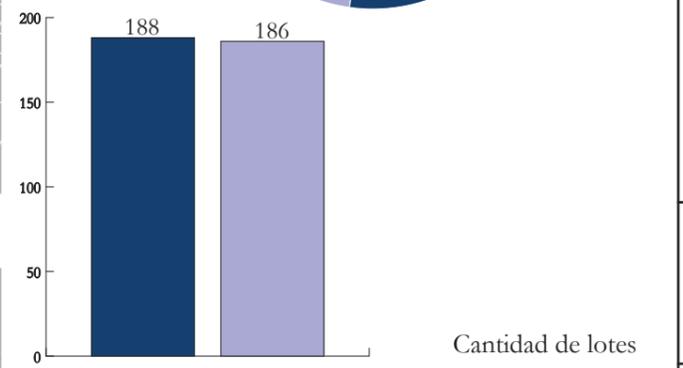
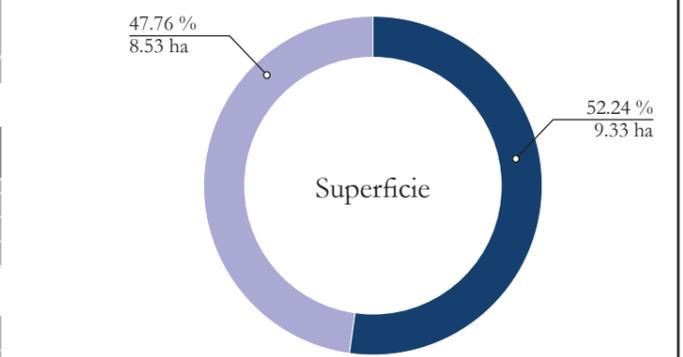


LUAES EN LOTES O PARCELAS					
No.	USO	Número	%	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s	
1	LOTES CON LUAE	188	50,27	9,33	52,24
2	LOTES SIN LUAE	186	49,73	8,53	47,76
TOTAL		374	100,00	17,86	100,00

En La Mariscal, existen 905 LUAEs registradas y dentro del área de estudio están el 26.85% de éstas.

Estas LUAEs se encuentran localizadas en el 50.27% de lotes (188 de 374) y todavía están en trámite el aumento de estas licencias.

### Estadísticas



### Leyenda

- Lotes con LUAE
- Lotes sin LUAE

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
UNIVERSITY OF THE AMERICAS

TEMA

TIPO DE LAMINA

CODIGO LAMINA

UBICACIÓN

CONTENIDO

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

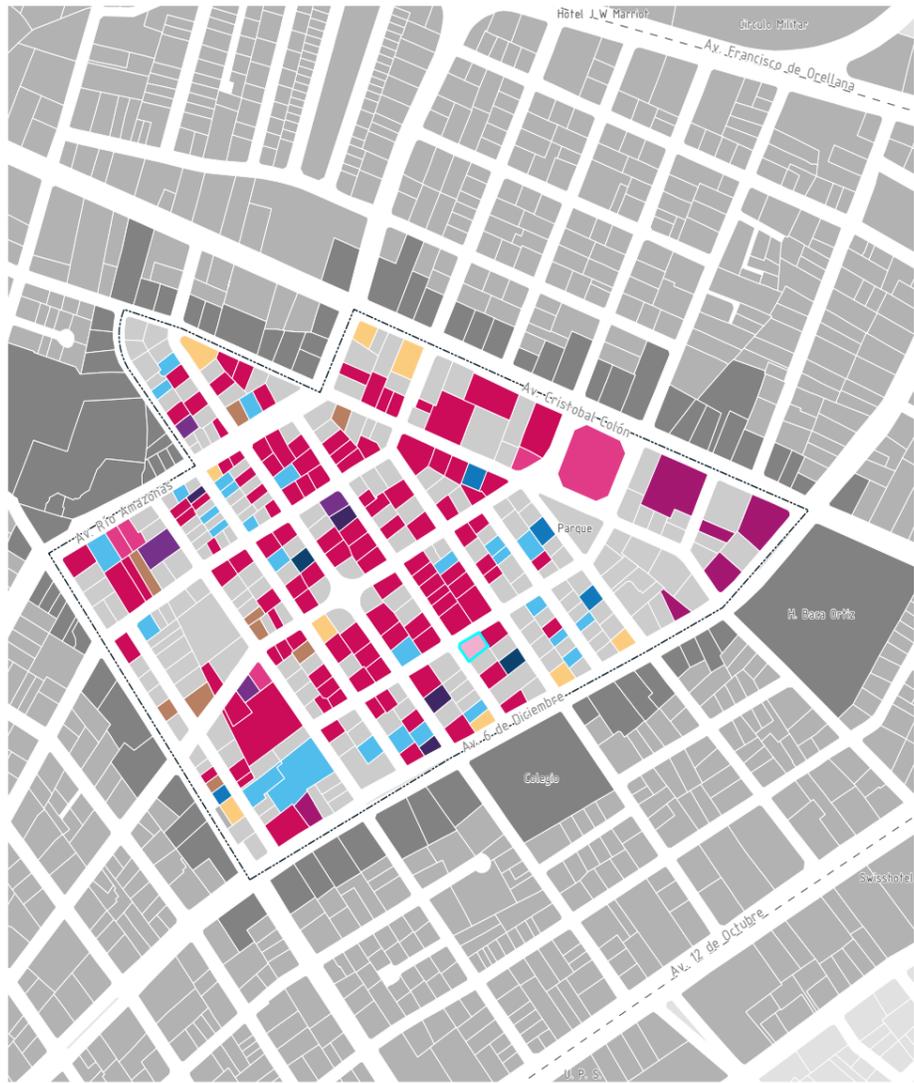
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ANEXO No. 71

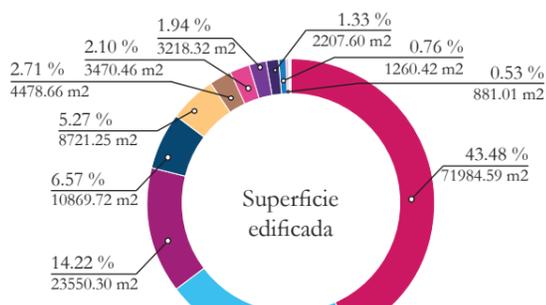
ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
LOTES CON Y SIN LUAES EN EL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

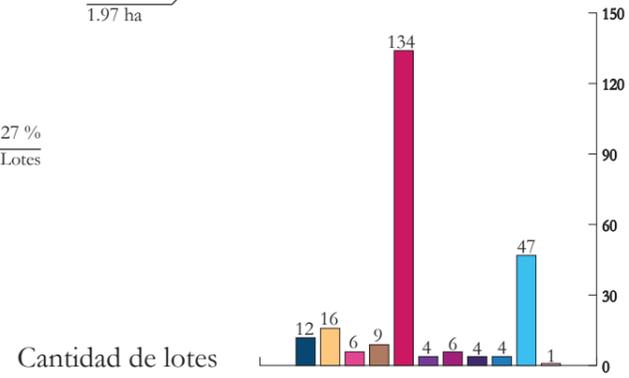
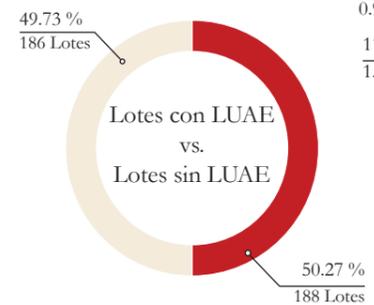
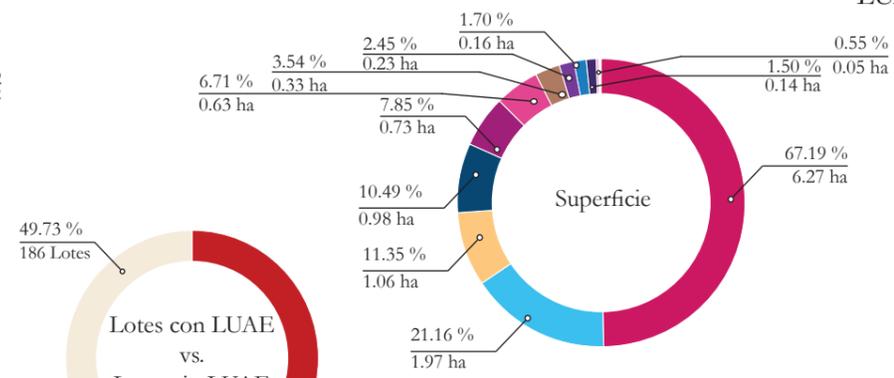
1:4000



LUAES EN LOTES										
ÁREA	EQUIPAMIENTO	Número	%	Superficie	%	Área Construida	%	Total	Superficie	Área Construida
	denominación	Uds		Ha/s		M2			Ha/s	M2
ACTIVIDADES LUAES	Actividad Administrativa	12	4,94	0,98	10,49	8721,25	5,27	243	9,33	165564,82
	Actividad Comercial	16	6,58	1,06	11,35	10869,72	6,57			
	Actividad Cosmetología	6	2,47	0,63	6,71	3470,46	2,10			
	Actividad Creativa	9	3,70	0,33	3,54	4478,66	2,71			
	Actividad de Alimentos	134	55,14	6,27	67,19	71984,59	43,48			
	Actividad de Diversión Nocturna	4	1,65	0,23	2,45	3218,32	1,94			
	Actividad de Salud	6	2,47	0,73	7,85	23550,30	14,22			
	Actividad de Tecnología	4	1,65	0,14	1,50	2207,60	1,33			
	Actividad Educativa	4	1,65	0,16	1,70	1260,42	0,76			
	Actividad Turística	47	19,34	1,97	21,16	34922,49	21,09			
Otras Actividades	1	0,41	0,05	0,55	881,01	0,53				



### Estadísticas



**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

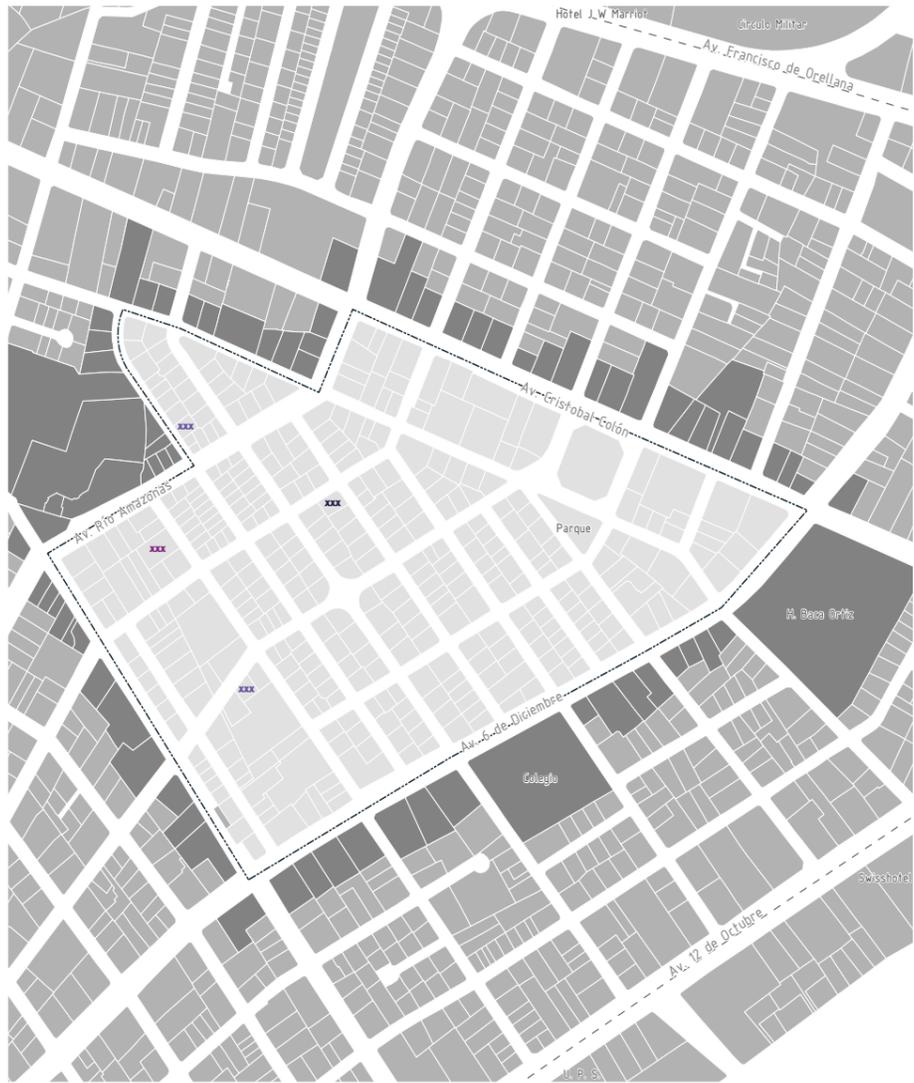
**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
LOTES CON LUAES Y SUS ACTIVIDADES EN EL ÁREA DE ESTUDIO

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 72

**UBICACIÓN**



**Leyenda**

- xxx Clubes Nocturnos: Night Club
- xxx Clubes Nocturnos: Cabarets
- xxx Clubes Nocturnos: Centros de Tolerancia

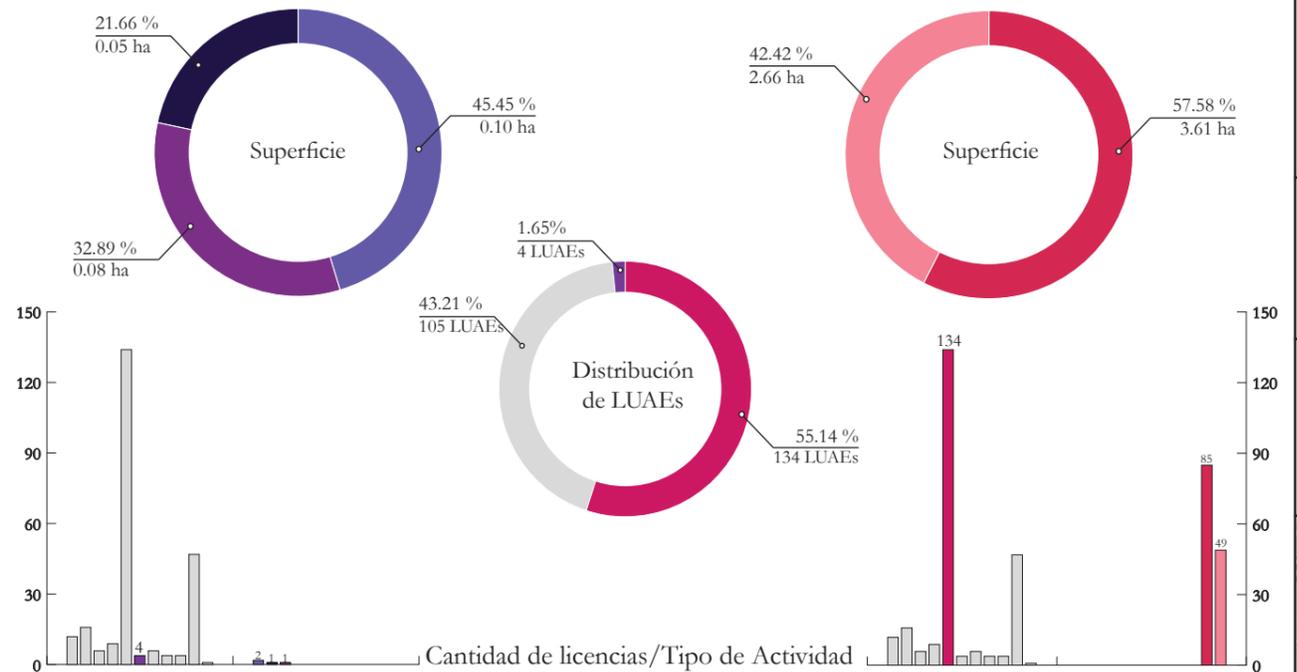


**Leyenda**

- Y Alimentos y Bebidas con Alcohol
- Alimentos y Bebidas sin Alcohol

ACTIVIDADES DE LUAES											
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Número	%	Superficie	%	Área Edificada	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s		Ud/s		Ha/s		M2	
ACTIVIDAD NOCTURNA	Clubes Nocturnos: Night Club	2	50%	0,08	32,89%	4	1,65%	0,23	2,45%	3218,32	1,94%
	Clubes Nocturnos: Cabarets	1	25%	0,10	45,45%						
	Clubes Nocturnos: Centros de Tolerancia	1	25%	0,05	21,66%						
ACTIVIDAD DE ALIMENTOS	Alimentos y Bebidas con Alcohol	85	63%	3,61	57,58%	134	55,14%	6,27	67,19%	71984,59	43,48%
	Alimentos y Bebidas sin Alcohol	49	37%	2,66	42,42%						
ÁREA DE ESTUDIO	Lotes	374	100%	17,87	100%	374	100%	17,87	100%	448271,00	100%
	LUAES	243	100%	9,33	52,21%	243	100%	9,33	52,21%	165564,82	36,93%

### Estadísticas



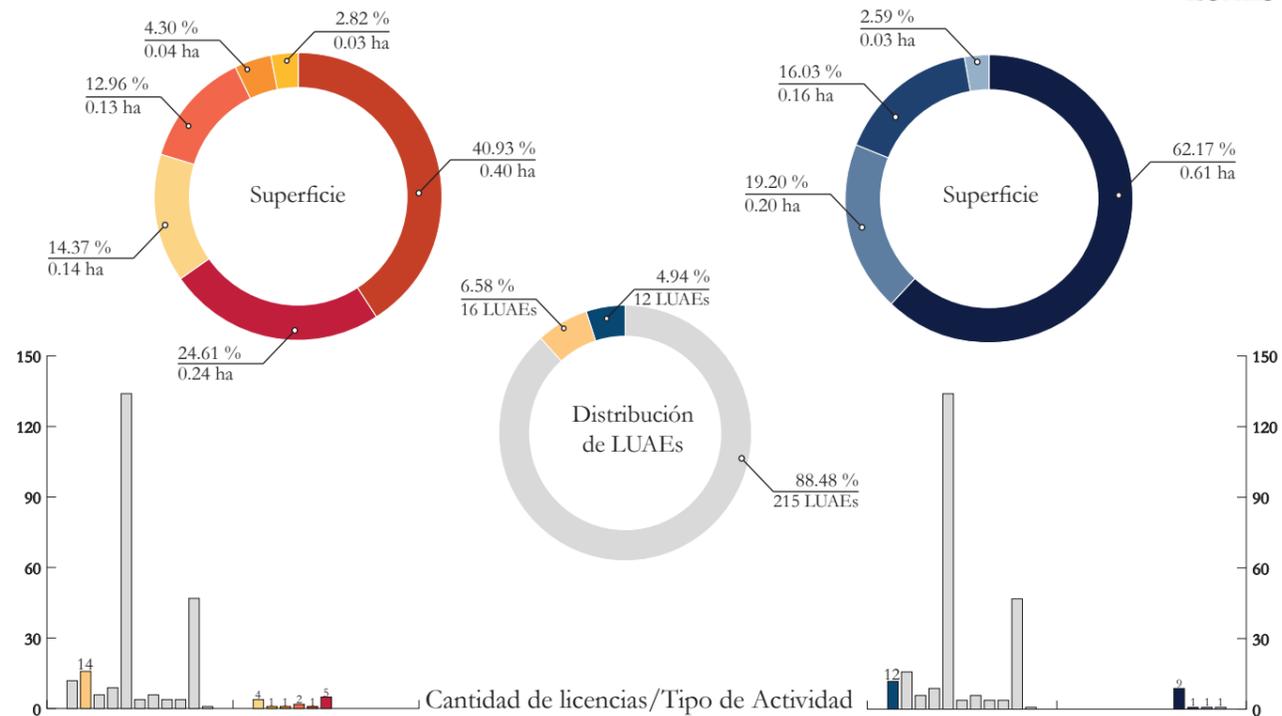


<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES ACTIVIDADES DESGLOSADAS - ACTIVIDADES NOCTURNAS / DE ALIMENTOS Y BEBIDAS	<b>ESCALA</b> 1:4000
<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 73	
	
	



ACTIVIDADES DE LUAES											
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Número	%	Superficie	%	Área Edificada	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s				Ha/s		M2	
ACTIVIDAD COMERCIAL	Bazar	4	29%	0,14	14,37%	14	5,76%	0,97	10,39%	10869,72	6,57%
	Deportivo	1	7%	0,03	2,82%						
	Ferreteria	1	7%	0,04	4,30%						
	Imprenta	2	14%	0,13	12,96%						
	Manufactura	1	7%	0,40	40,93%						
	Vestimenta	5	36%	0,24	24,61%						
ACTIVIDAD ADMINISTRATIVA	Administrativo	9	75%	0,61	62,17%	12	4,94%	0,98	10,49%	8721,25	5,27%
	Bancos y Cooperativas de Ahorro	1	8%	0,16	16,05%						
	Bienes Inmuebles	1	8%	0,19	19,20%						
	Seguridad	1	8%	0,03	2,59%						
ÁREA DE ESTUDIO	Lotes	374	100%	17,87	100%	374	100%	17,87	100%	448271,00	100%
	LUAES	243	100%	9,33	52,21%	243	100%	9,33	52,21%	165564,82	36,93%

### Estadísticas



**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
ACTIVIDADES DESIGLOSADAS - ACTIVIDADES COMERCIALES / ADMINISTRATIVAS

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

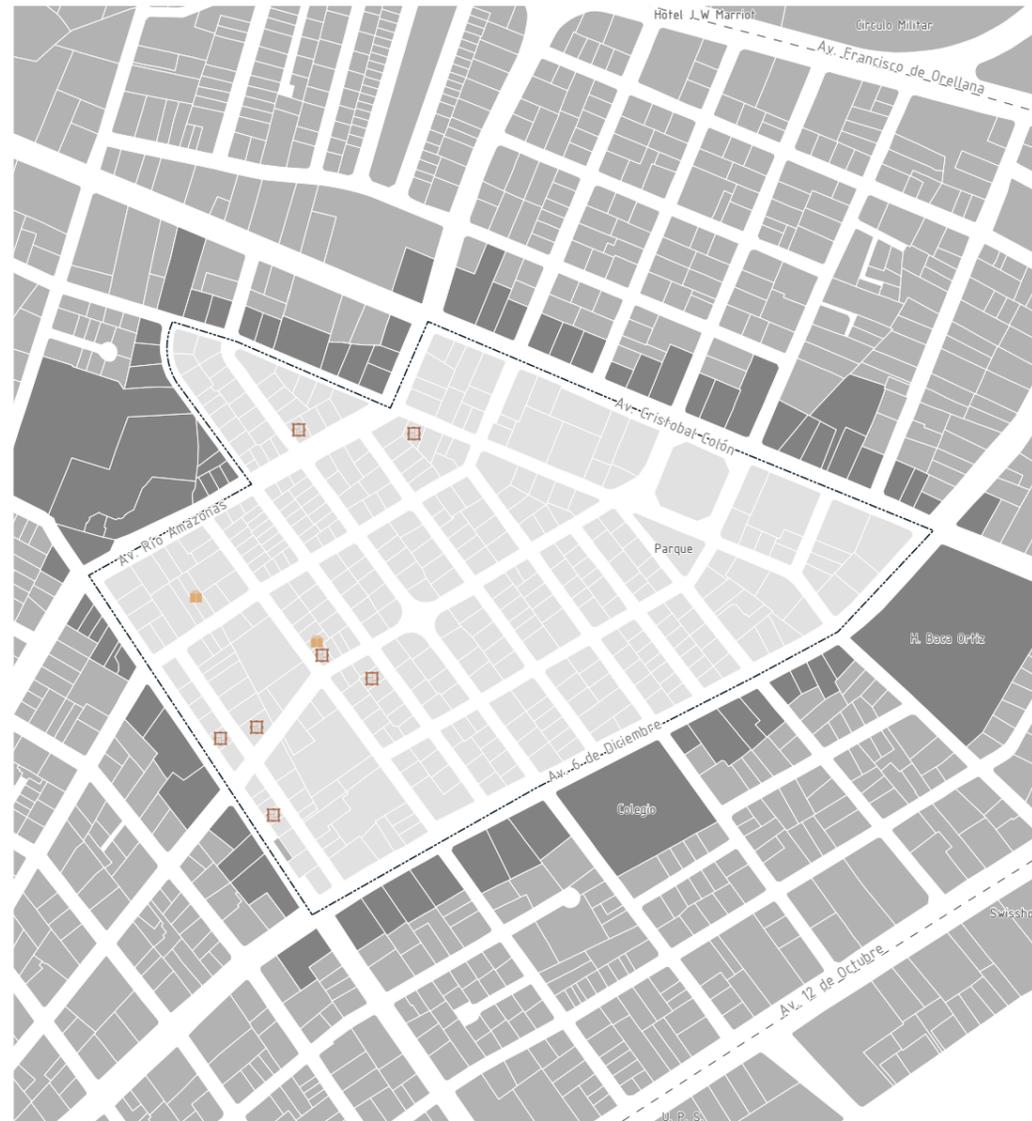
**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 74

**UBICACIÓN**



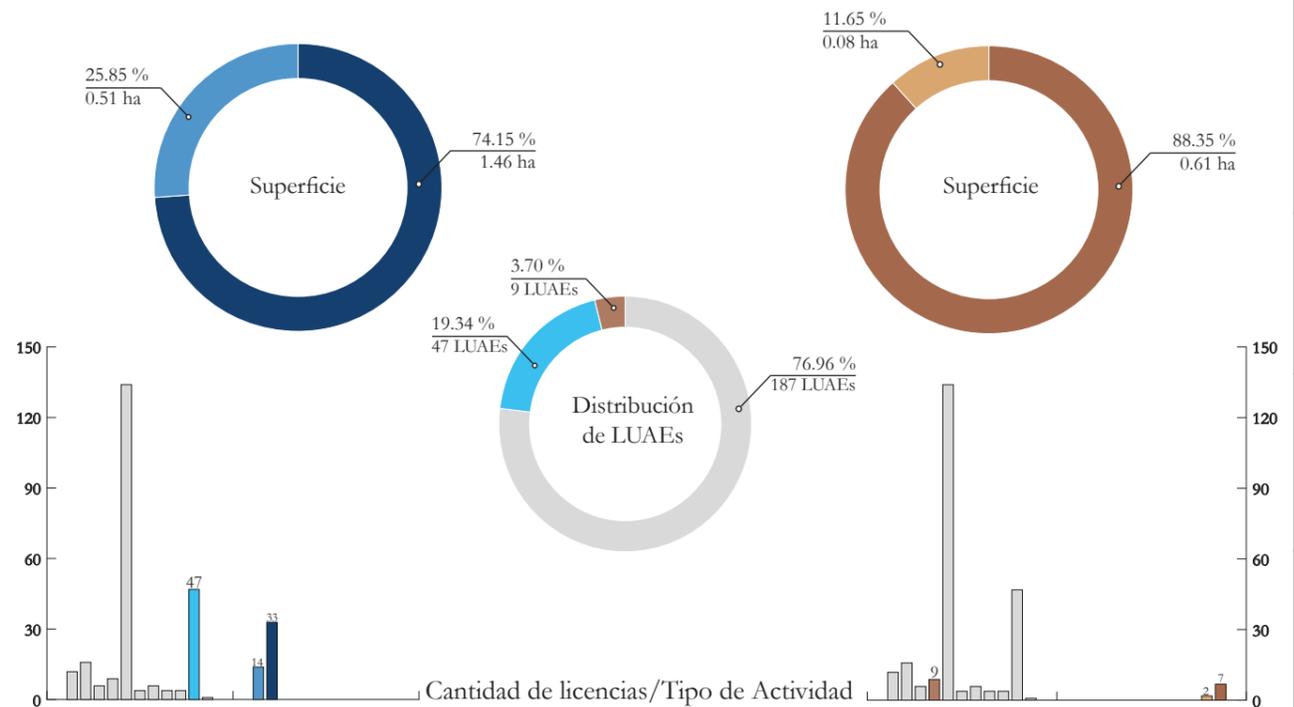
**Leyenda**  
 Agencia de Viaje  
 Alojamiento



**Leyenda**  
 Artesanías  
 Creativo

ACTIVIDADES DE LUAES											
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Número	%	Superficie	%	Área Edificada	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s				Ha/s		M2	
ACTIVIDAD TURÍSTICA	Agencia de Viajes	14	30%	0,51	25,85%	47	19,34%	1,97	21,16%	34922,49	21,09%
	Alojamiento	33	70%	1,46	74,15%						
ACTIVIDAD CREATIVA	Artesanías	2	22%	0,61	88,35%	9	3,70%	0,69	7,38%	4478,66	2,71%
	Creativo	7	78%	0,08	11,65%						
ÁREA DE ESTUDIO	Lotes	374	100%	17,87	100%	374	100%	17,87	100%	448271,00	100%
	LUAES	243	100%	9,33	52,21%	243	100%	9,33	52,21%	165564,82	36,93%

### Estadísticas



**UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS**

**TEMA**  
 REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

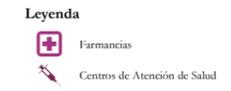
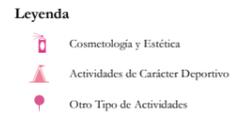
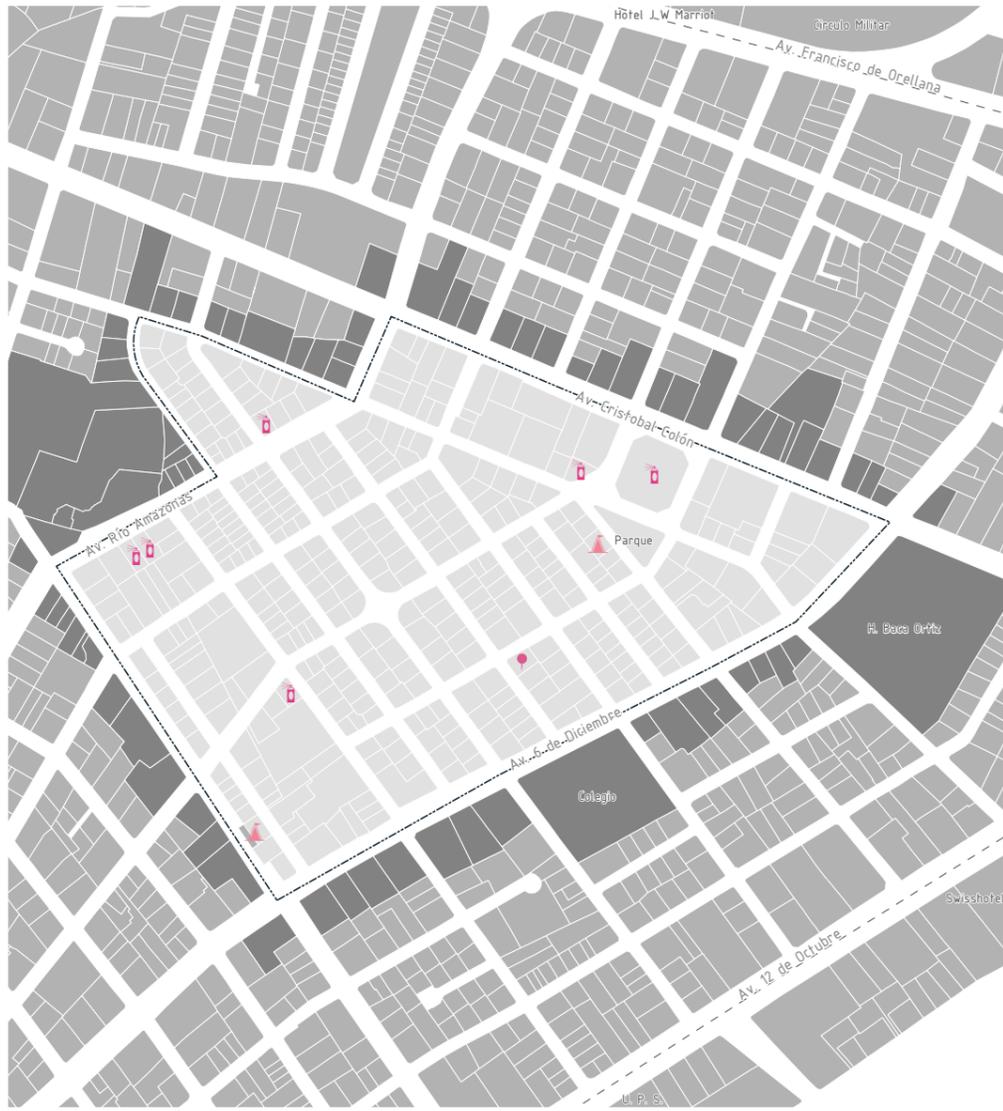
**CONTENIDO**  
 ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
 ACTIVIDADES DESGLOSADAS - ACTIVIDADES TURÍSTICAS / CREATIVAS

**TIPO DE LAMINA**  
 ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
 1:4000

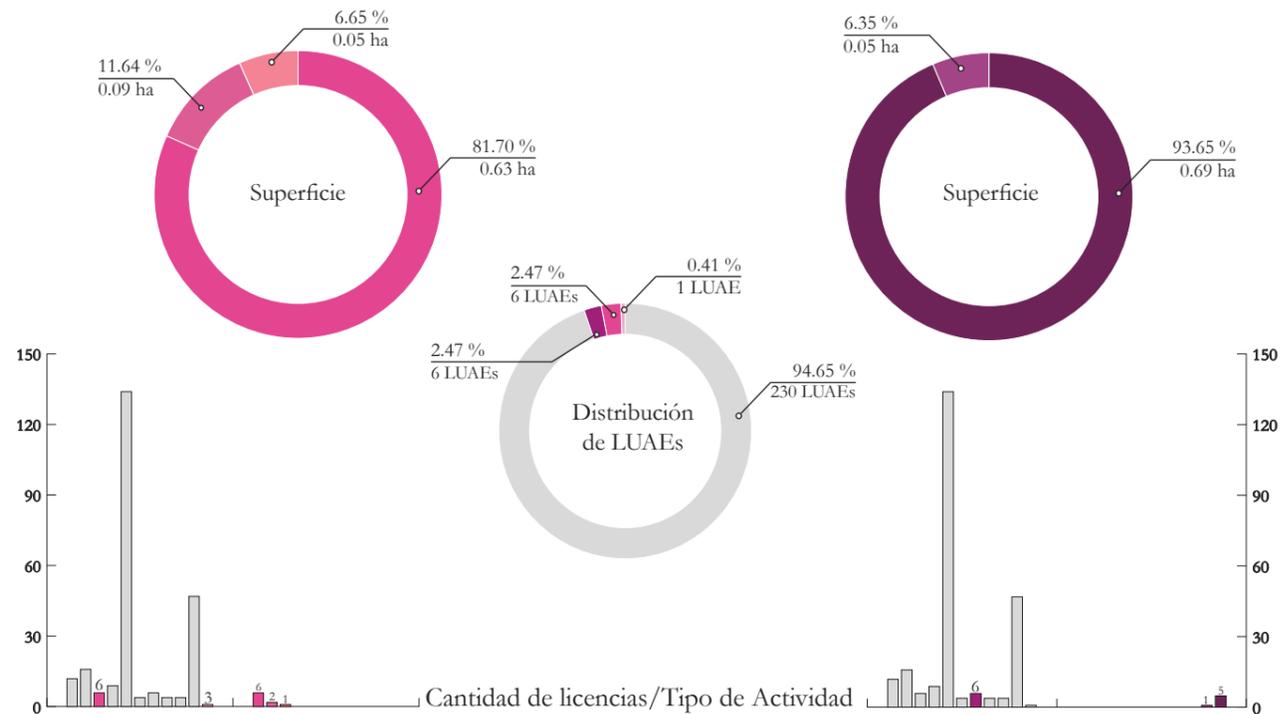
**CODIGO LAMINA**  
 ANEXO No. 75

**UBICACIÓN**



ACTIVIDADES DE LUAES															
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Número	%	Superficie	%	Área Edificada	%				
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s		Ud/s		Ha/s		M2					
ACTIVIDAD COSMÉTICA	Cosmetología y Estética	6	66,67%	0,63	81,70%	9	3,70%	0,77	8,21%	3470,46	2,10%				
	OTRAS ACTIVIDADES	Actividades de Carácter Deportivo	2	22,22%	0,09							11,64%	0,00%	0,00%	881,01
Otro Tipo de Actividades	1	11,11%	0,05	6,65%											
ACTIVIDAD DE SALUD	Farmacias	1	16,67%	0,05	6,35%	6	2,47%	0,73	7,85%	23550,30	14,22%				
	Centro de Atención de Salud	5	83,33%	0,69	93,65%										
ÁREA DE ESTUDIO	Lotes	374	100%	17,87	100%	374	100%	17,87	100%	448271,00	100%				
	LUAES	243	100%	9,33	52,21%	243	100%	9,33	52,21%	165564,82	36,93%				

### Estadísticas



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS

**TEMA**  
REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

**CONTENIDO**  
ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
ACTIVIDADES DESCLOSADAS - ACTIVIDADES ESTÉTICAS Y OTROS / SALUD

**TIPO DE LAMINA**  
ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

**ESCALA**  
1:4000

**CODIGO LAMINA**  
ANEXO No. 76

**UBICACIÓN**



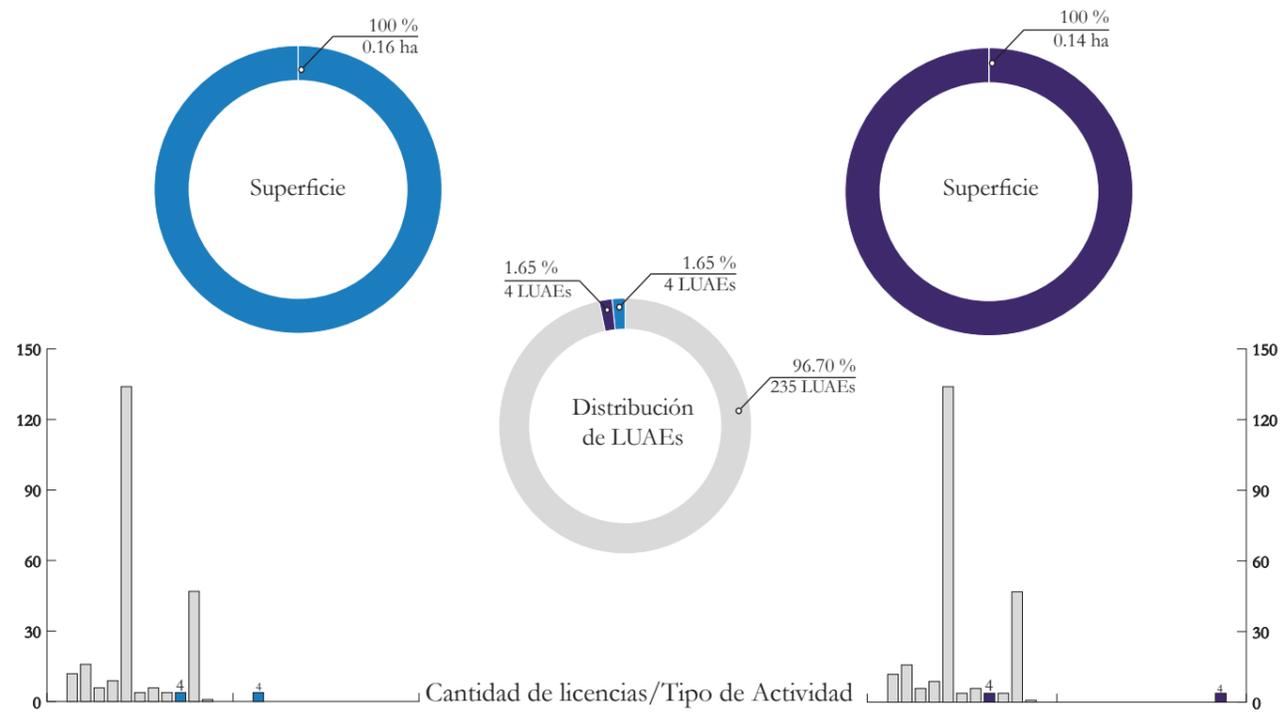
Leyenda  
 Centros de Educación



Leyenda  
 Informática y Telecomunicación

ACTIVIDADES DE LUAES											
ÁREA	Rango	Número	%	Superficie	%	Número	%	Superficie	%	Área Edificada	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s		Ha/s		Ud/s		Ha/s		M2	
ACTIVIDAD EDUCATIVA	Centros de Educación	4	100%	0,16	100%	4	1,65%	0,16	1,70%	3470,46	2,10%
ACTIVIDAD DE TECNOLOGÍA	Informática y Telecomunicaciones	4	100%	0,14	100%	4	1,65%	0,14	1,50%	23550,30	14,22%
ÁREA DE ESTUDIO	Lotes	374	100%	17,87	100%	374	100%	17,87	100%	448271,00	100%
	LUAES	243	100%	9,33	52,21%	243	100%	9,33	52,21%	165564,82	36,93%

### Estadísticas



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
 Vicerrectoría de Planeación Urbana y Territorial

TEMA  
 REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

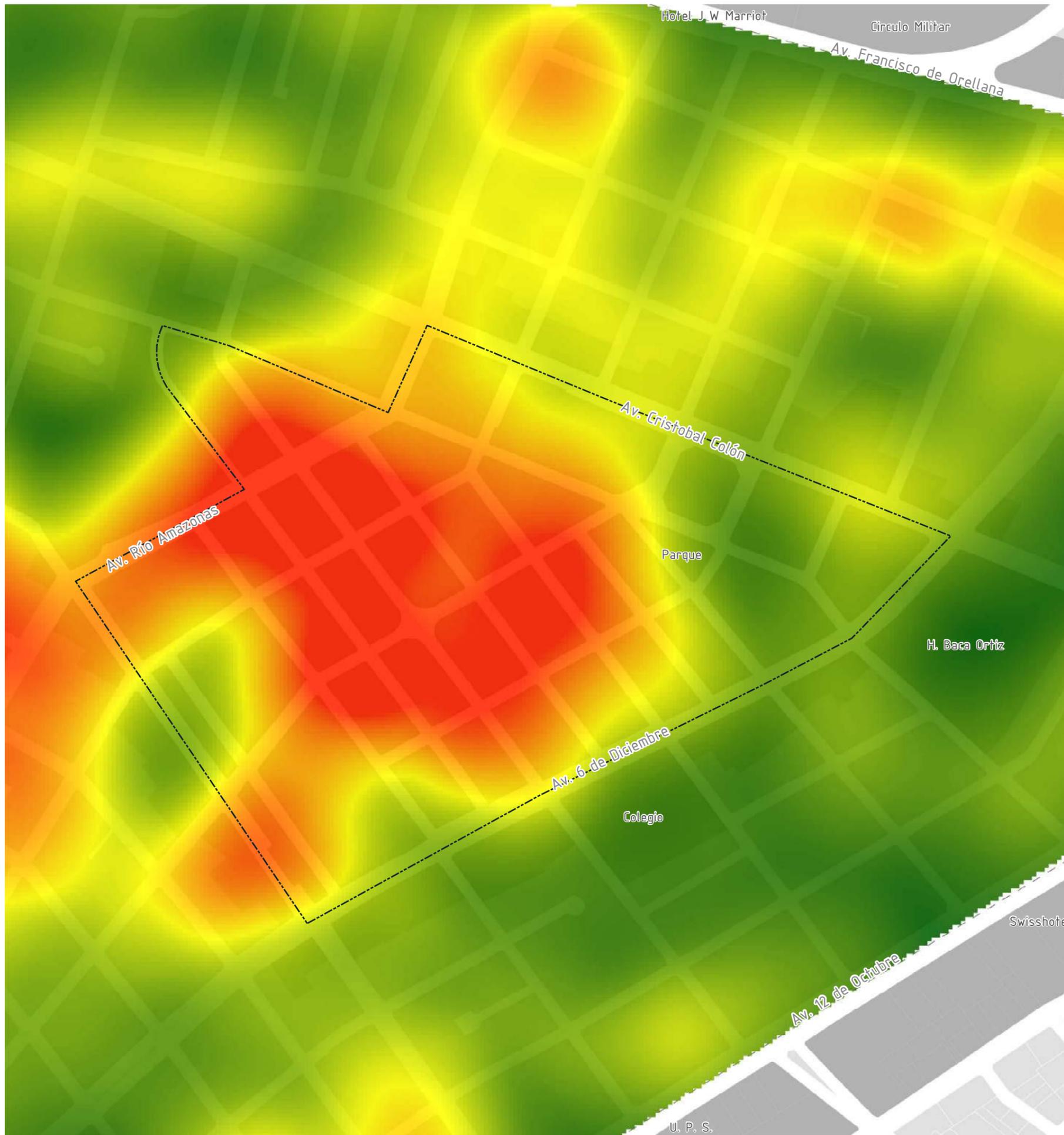
CONTENIDO  
 ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES  
 ACTIVIDADES DESGLOSADAS - ACTIVIDADES EDUCATIVAS / TECNOLÓGICAS

TIPO DE LAMINA  
 ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA  
 1:4000

CODIGO LAMINA  
 ANEXO No. 77

UBICACIÓN

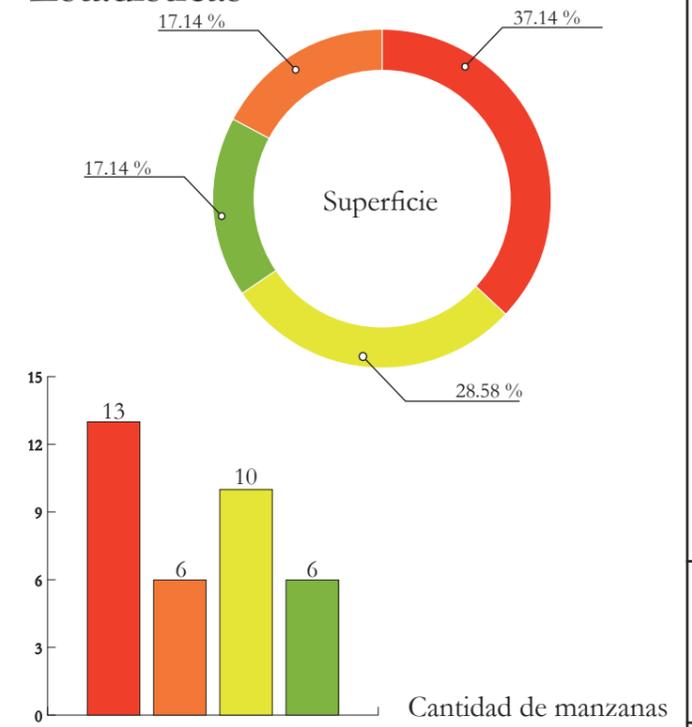


El presente mapa es una representación de la acumulación de Licencias Únicas de Actividades Económicas y cual es la distribución de las mismas en el territorio.

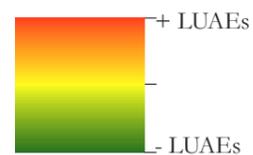
La mayoría de estas se localizan en el centro del barrio de “La Mariscal” que a su vez es el área de estudio. Esta acumulación se debe a la alta concentración de actividades comerciales dentro de un predio o la vocación que tienen estos micro sectores.

Las LUAEs están marcando una tendencia clara de cual es la visión y la vocación de cada zona y como su efecto ayudara o perjudicara para hacer un barrio adecuado para la residencia o el comercio o ambos.

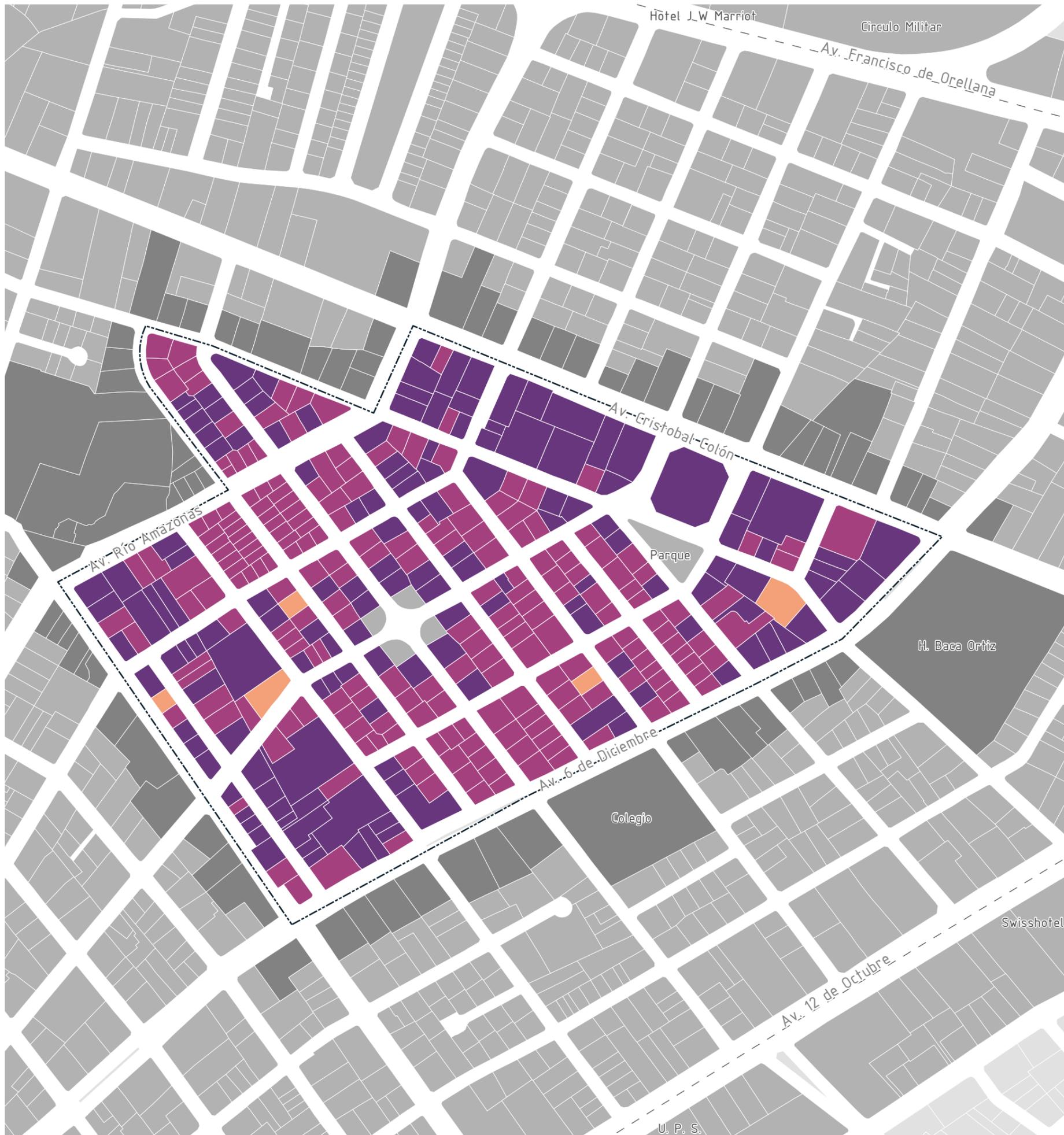
### Estadísticas



### Leyenda



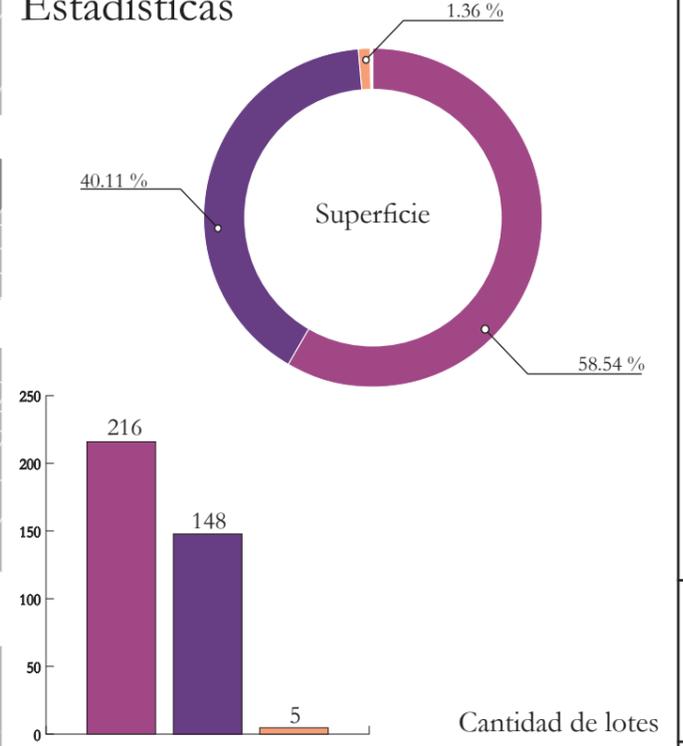
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	ANÁLISIS DE ACTIVIDADES COMERCIALES - LUAES
MANEJO DE CALOR PRODUCIDA POR LA ACUMULACIÓN DE LUAES EN EL ÁREA DE ESTUDIO	
TIPO DE LAMINA	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA	ANEXO No. 78



TIPOLOGIAS CONSTRUCTIVAS			
No.	Forma	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	Muros Portantes	216	58,54
2	Porticos	148	40,11
3	No Aplica	5	1,36
TOTAL		369	100,00

La mayoría de las edificaciones del área de estudio fueron construidas entre los años 1940 y 1960, con el objetivo de ser vivienda social, por tal motivo, la tipología más usada fue la implementación de muros portantes, limitando la altura hasta 3 pisos y el tipo de materiales usados para este sistema. Desde mediados de 1970 se empezó a usar la tipología de porticos, aumentar la altura y otros elementos constructivos para reducir tiempo, materiales y llevar a la modernidad a este pedazo urbano. Los lotes que no aplica están vacíos o son usados para parqueaderos públicos.

**Estadísticas**



**Leyenda**

- Muros Portantes
- Porticos
- No Aplica



UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE ASESORÍAS DE TECNOLOGÍAS DE LA CONSTRUCCIÓN

TIPOLOGÍAS CONSTRUCTIVAS DENTRO DEL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

ANEXO No. 79



UBICACIÓN

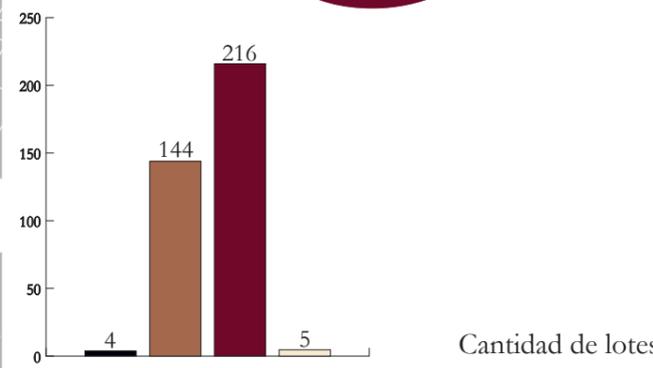
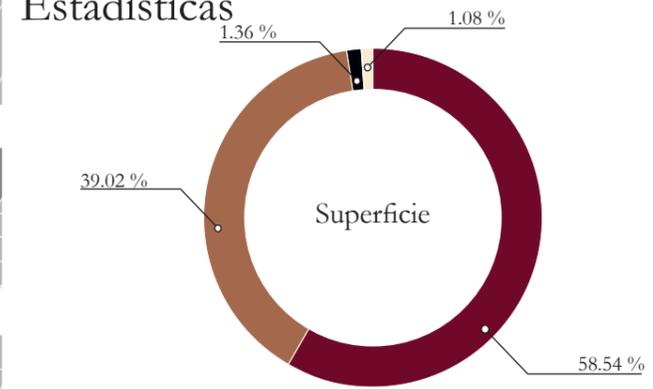




MATERIALES			
No.	Forma	Número	%
	DENOMINACIÓN	Ud/s	
1	Acero	4	1,08
2	Hormigón	144	39,02
3	Ladrillo	216	58,54
4	No Aplica	5	1,36
TOTAL		369	100,00

Las edificaciones dentro del área de estudio su mayoría (58.54%) son de ladrillo, cuyas edificaciones fueron concebida desde 1940 hasta 1960, que dan una tipología identificable y forman conjuntos urbanos (sea por características similares en edificaciones o una lectura uniforme de fachadas)..

### Estadísticas



### Leyenda

- Acero
- Hormigón
- Ladrillo
- No Aplica

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
UNIVERSITY OF THE AMERICAS

TEMA

REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL

CONTENIDO

ANÁLISIS DE ASESORÍAS DE TECNOLOGÍAS DE LA CONSTRUCCIÓN MATERIALES EN LAS CONSTRUCCIONES DENTRO DEL ÁREA DE ESTUDIO

TIPO DE LAMINA

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESCALA

1:4000

CODIGO LAMINA

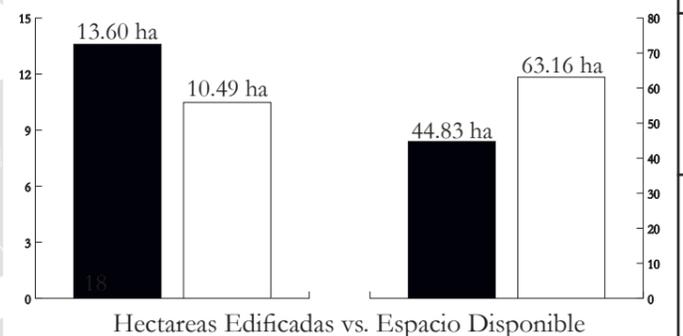
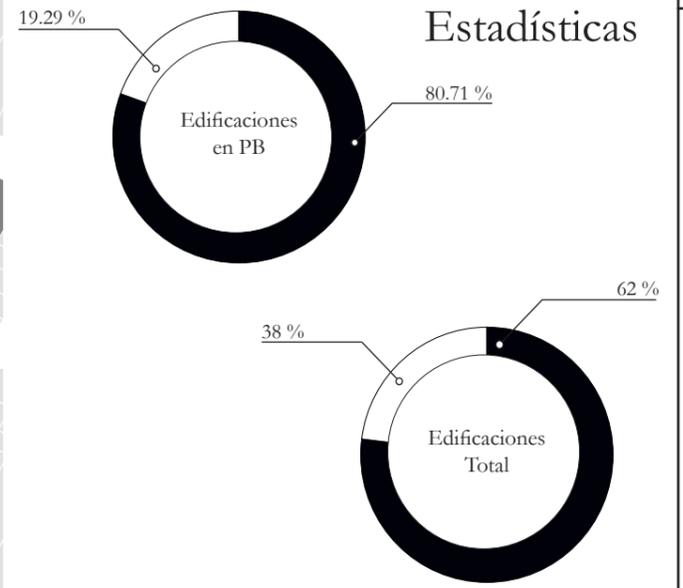
ANEXO No. 80

UBICACIÓN



COMPACIDAD URBANA			
No.	Forma	Superficie	%
	DENOMINACIÓN	Ha/s	
PUOS	Superficie	17,87	100,00
	Construcción Edificable PB	10,49	62,00
	Construcción Edificable Total	63,16	311,00
ACTUAL	Superficie	17,87	100,00
	Construcción PB	13,6	130,00
	Construcción Total	44,83	251,00

La mayor parte del área de estudio esta construido en planta baja en un 130% del territorio sobre pasando al 62% y apenas usa el 251% del 311% del territorio que se puede edificar; por tal motivo, la compacidad esta a medio camino, dejando la planta baja poco permeable y en altura y su total todavía hay espacio para expandirse y convertir esta área en compacta, usando materiales que reduzcan la isla de calor y se pueda contener diferentes actividades.

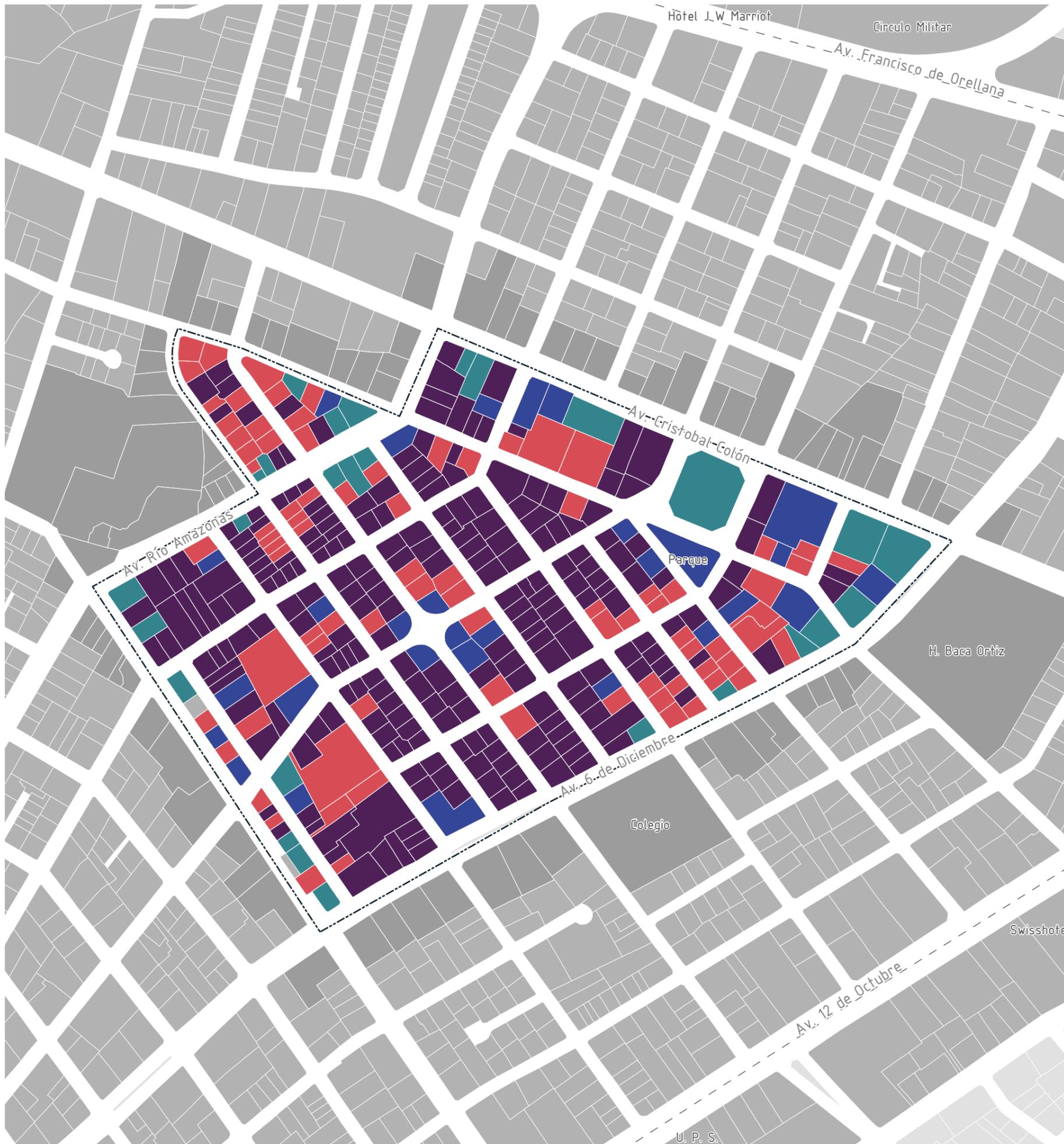


### Leyenda

- Edificaciones
- Área de Estudio

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
CENTRO DE INVESTIGACIONES Y DESARROLLO TECNOLÓGICO

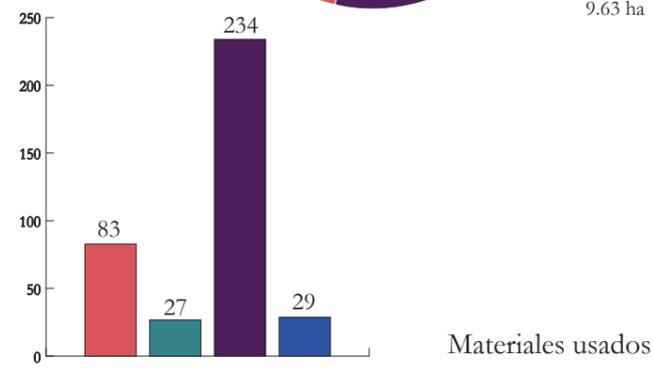
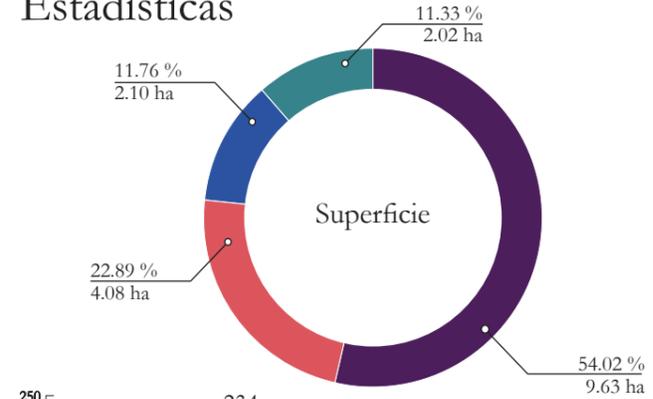
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	ANÁLISIS DE ASESORÍAS DE TECNOLOGÍAS DE LA CONSTRUCCIÓN COMPACIDAD URBANA DEL ÁREA DE ESTUDIO
TIPO DE LAMINA	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA	ANEXO No. 81
UBICACIÓN	



USO DE SUELO EN LOTES - ACTUAL						
No.	USO		Número	%	Superficie	
	DENOMINACIÓN	CÓDIGO			Ud/s	Ha/s
1	RESIDENCIAL URBANO	RU	83	22,25	4,08	22,89
		Subtotal	83	22,25	4,08	22,89
2	MULTIPLE	M	27	7,24	2,02	11,33
		Subtotal	27	7,24	2,02	11,33
3	COMERCIO Y SERVICIO	CO_BA	30	8,04	1,01	5,67
		CO_MT	139	37,27	5,68	31,86
		CO_SE	65	17,43	2,94	16,49
		CO_Z	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal	234	62,73	9,63	54,02
4	INDUSTRIA	L1	0	0,00	0,00	0,00
		L2	0	0,00	0,00	0,00
		Subtotal	0	0,00	0,00	0,00
5	EQUIPAMIENTOS	EQ	29	7,77	2,10	11,76
		Subtotal	29	7,77	2,10	11,76
TOTAL			573	100,00	17,83	100,00

Si se toma en cuenta el consumo tanto energético como de agua potables, se puede concluir que hay un consumo notable por los lotes son uso comercial -sin tomar incluso en cuenta el numero de locales presentes en cada predio- lo cual es una relación de 1-3 con la residencia.

### Estadísticas

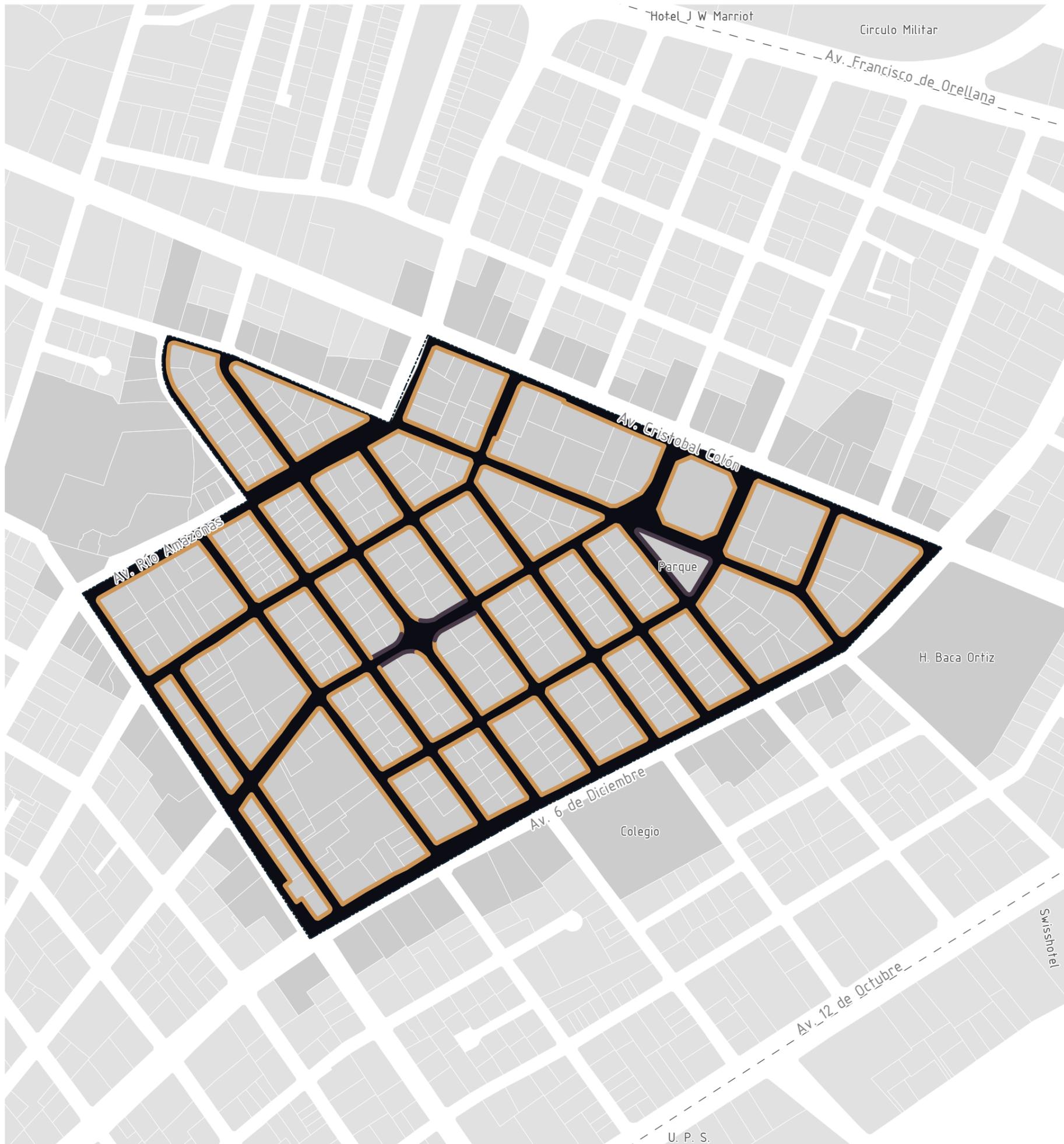


### Leyenda

- Comercio
- Equipamiento
- Multiple
- Residencia



<b>CONTENIDO</b> ANÁLISIS DE ASesorías DE SOSTENIBILIDAD USO DE SUELO EN EL ÁREA DE ESTUDIO	<b>TEMA</b> REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
<b>ESCALA</b> 1:4000	<b>TIPO DE LAMINA</b> ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>CODIGO LAMINA</b> ANEXO No. 82	
	

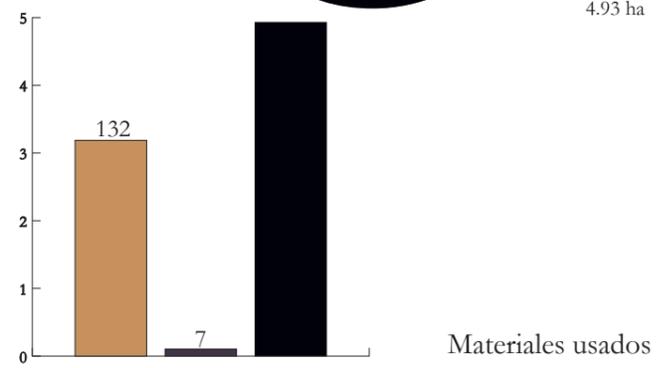
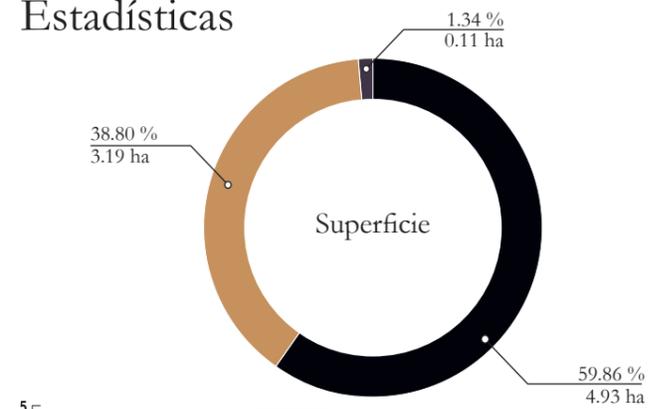


INFRAESTRUCTURA DE CALLES								
No.	Tipo DENOMINACION	Número Ud/s	%	Superficie		Materiales	SRI (% de Refljo)	SAI (% de Absorción)
				Hs/s	%			
1	Aceras Pequeña (>2,00m)	8	6,06	0,07	0,85	Adoquines de cemento y arcilla	10%	50%
	Aceras Mediana (2,01m - 4,00m)	99	75,00	2,08	25,32			
	Aceras Grande (4,01m - 9,00m)	25	18,94	1,04	12,63			
	<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>94,96</b>	<b>3,19</b>	<b>38,80</b>			
2	Plataforma Única	7	5,04	0,11	1,34	Piedra de cantera	45%	60%
3	Calzada	-	4,42	4,93	59,86	Asfalto caliente	10%	90%
<b>TOTAL</b>		<b>139</b>	<b>100,00</b>	<b>8,23</b>	<b>100,00</b>			

Tomando en cuenta que esta área tuvo una primera etapa de intervención urbana hace más de 10 años atrás, la mayor parte cambió del típico piso de concreto, por adoquines de cemento y arcilla -para conseguir un piso más uniforme- y suando colores terra para reducir el índice de reflectancia. En un menor uso, son las denominadas “plataformas única” que usa un piso de piedra de cantera -por su resistencia al uso cotidiano y de poco mantenimiento- para poder diferenciar su uso, pero su presencia es mínima e incluso casi imperceptible.

Pero en su mayor parte sigue predominando el uso del asfalto en caliente para cubrir las calzadas vehiculares.

### Estadísticas



### Leyenda

- Adoquines de cem
- Piedra de cantera
- Vias

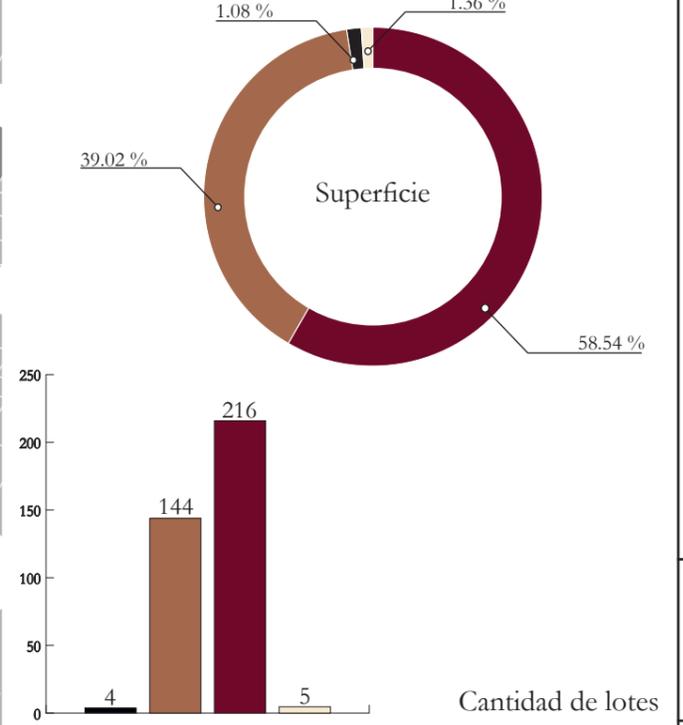
<b>TEMA</b>  REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL	<b>TIPO DE LAMINA</b>  ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
<b>CONTENIDO</b>  ANÁLISIS DE ASESORIAS DE SOSTENIBILIDAD MATERIALES USADOS EN PISOS DENTRO DEL ÁREA DE ESTUDIO	<b>ESCALA</b>  1:4000
<b>CODIGO LAMINA</b>  ANEXO No. 83	<b>UBICACIÓN</b>  



MATERIALES EN FACHADAS					
No.	Material	Número	%	SRI (% de Reflejo)	SAI (% de Absorción)
	DENOMINACIÓN	Ud/s			
1	Acero	4	1,08	40%	45%
2	Hormigón	144	39,02	65%	70%
3	Ladrillo	216	58,54	15%	85%
4	No Aplica	5	1,36	0	0
TOTAL		369	#DIV/0!		

Este sitio tiene la característica de que la mayoría de sus edificaciones están compuestas de ladrillo, que reduce el impacto que estas tienen en la isla de calor, pero simultaneamente estan las nuevas edificaciones, que usan el hormigón, que ocntribuyen a una absorción más agresiva de la radiación, provocando cambios bruscos tanto dentro de estas como en su exterior.

### Estadísticas



### Leyenda

- Acero
- Hormigón
- Ladrillo
- No Aplica

UNIVERSIDAD DE LAS AMÉRICAS  
UNIVERSITY OF THE AMERICAS

<p>TEMA</p> <p>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</p>	<p>TIPO DE LAMINA</p> <p>ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO</p>
<p>CONTENIDO</p> <p>ANÁLISIS DE ASESORIAS DE SOSTENIBILIDAD MATERIALES USADOS EN LAS FACHADAS DEL ÁREA DE ESTUDIO</p>	<p>ESCALA</p> <p>1:4000</p>
<p>CODIGO LAMINA</p> <p>ANEXO No. 84</p>	
<p>UBICACIÓN</p>	

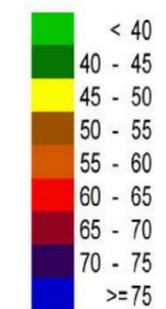


La Mariscal esta expuesta a desibeles sumamnete altos para el oido humano, causando problemas, tanto a la salud fisica como mental como para la apreciación del espacio urbano en general.

Dentro de las Avenidas Colón, Amazonas y 6 de Diciembre y las calles Reina Victoria y Juan León Mera los decibeles sobrepasan los 75dB junto con el icónico hito de la Plaza foch o Plaza del Quinde.

Dentro del estudio realizado por la Facultad de Ingenieria de la UDLA marca que los negocios ubicados en el área de estudio estan en un rango entre 50dB hasta 70dB; la relaidad dentro del área es muy distinta, porque varia según el día, la hora, y la epoca del año, porque muchos locales comerciales, facilmente pueden sobrepasar los 100dB de ruido combinadondo personas conversando, hablando, gritando, cantando, ás el sonido de musica, instrumentos, aparatos electrónicos; volviendo una contaminación acustica interna que se proyecta hacia el exterior.

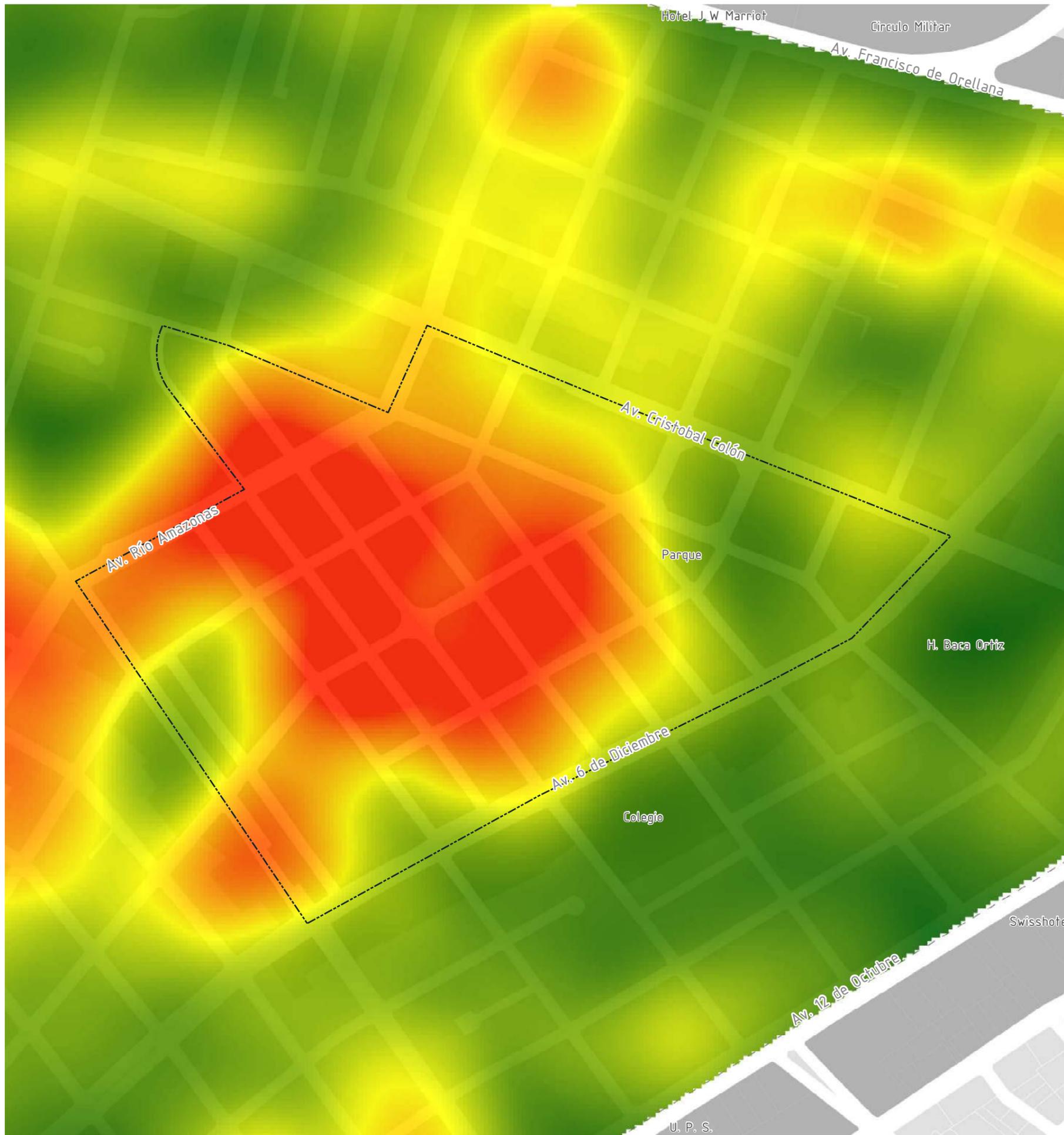
Nivel de Ruido  
Lden dB(A)



Simbología

- Edificio principal
- Edificio auxiliar
- Eje de carretera
- Línea de emisión
- Superficie

	
TEMA	REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL
CONTENIDO	ANÁLISIS DE ASESORIAS DE SOSTENIBILIDAD
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DENTRO DEL ÁREA DE ESTUDIO Y SUS ALREDEDORES	
TIPO DE LAMINA	ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO
ESCALA	1:4000
CODIGO LAMINA	ANEXO No. 85
	
	

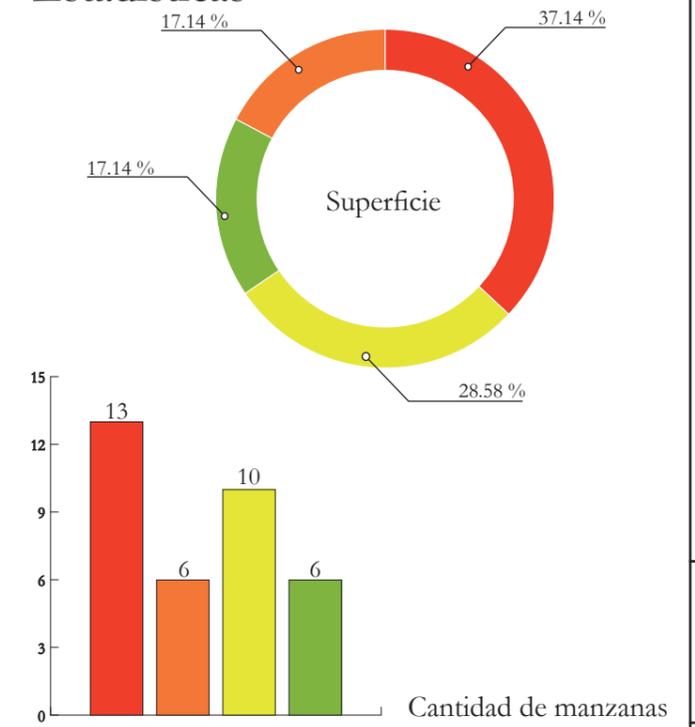


Si se traslapa la mancha de calor según día, hora, vegetación, actividades y acumulación de personas, se puede denotar que la isla de calor dentro del área de estudio se ubica en el centro de la misma y se va expandiendo hacia la Avenida Colón y Amazonas, dejando el frente de la Avenida 6 de Diciembre y Veintimilla con un menor grado de impacto.

El principal problema latente es la carencia de vegetación y el uso de ciertos materiales reflectivos -pinturas, colores, elementos reflectivos o de fachada- que hace que haya una acumulación de calor durante los días más calurosos.

La mancha de calor también está considerando la acumulación de personas y los parqueaderos cercanos a los servicios y comercios de actividades de diversión nocturna.

### Estadísticas



### Leyenda



		TEMA <b>REHABILITACIÓN URBANA DEL CENTRO DE LA MARISCAL</b>	TIPO DE LAMINA <b>ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO</b>	CODIGO LAMINA <b>ANEXO No. 85</b>		UBICACIÓN 
CONTENIDO <b>ANÁLISIS DE ASESORIAS DE SOSTENIBILIDAD ISLA DE CALOR GENERADA EN EL ÁREA DE ESTUDIO</b>		ESCALA <b>1:4000</b>				

