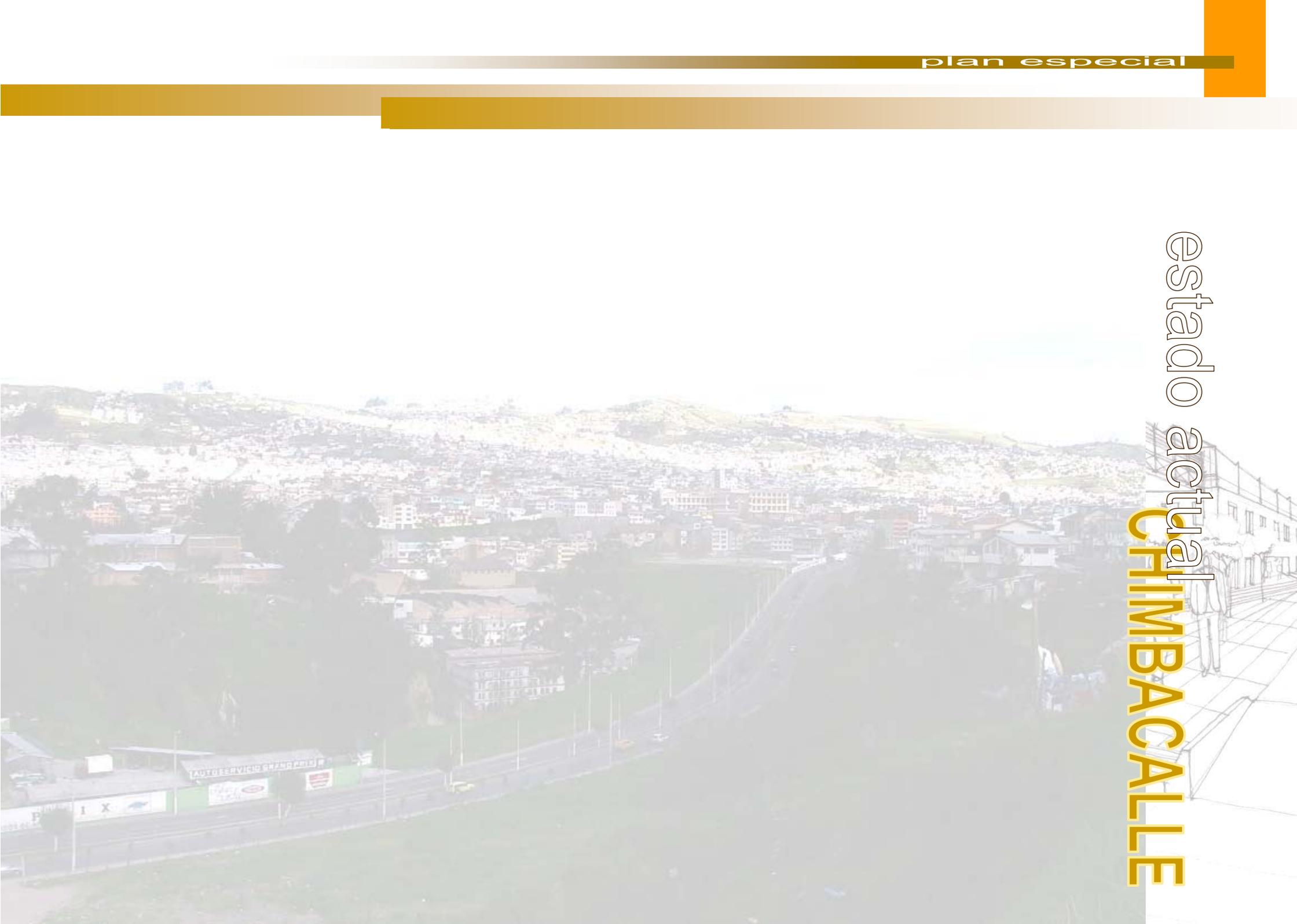


MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
DIRECCIÓN METROPOLITANA DE TERRITORIO Y VIVIENDA

plan especial CHIMACALLE

estado actual
CHIMBACALLE





**MUNICIPIO DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

DIRECCIÓN METROPOLITANA
DE TERRITORIO Y VIVIENDA

PLAN ESPECIAL
CHIMBACALLE

**PACO MONCAYO GALLEGOS
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO**

**ARQ. DIEGO CARRIÓN MENA
DIRECTOR METROPOLITANO DE TERRITORIO Y VIVIENDA**

EQUIPO TÉCNICO:

Arq. Manuel Uribe (Coordinador)
Arq. Fernando Calle
Arq. Patricio Guayasamín
Arq. María Belén Gudiño
Arq. Patricio Hidalgo Carrera

QUITO, AGOSTO 2002

ÍNDICE

PRESENTACIÓN INTRODUCCIÓN

1. ANTECEDENTES

1.1	Chimbacalle en la historia.	1
	El acceso y la puerta sur de la ciudad	
	Época colonial	
	El período liberal, Eloy Alfaro y el ferrocarril	
	Década de 1940	
1.2	Crecimiento urbano del sector de Chimbacalle.	3
1.3	Actuación Municipal.	3

2. ESTADO ACTUAL

2.1	Descripción del sector.	4
	2.1.1 Ubicación en relación al Distrito	
	Metropolitano de Quito	
	2.1.2 Morfología y paisaje natural	
2.2	Accesibilidad.	5
2.3	Movilidad.	5
	2.3.1 Movilidad vehicular	
	2.3.2 Movilidad peatonal	
2.4	Población.	6
2.5	Organización y participación de moradores.	6
2.6	Usos de suelo y zonificación.	6
	2.6.1 Vivienda	
	2.6.2 Comercio	
	2.6.3 Educación	
	2.6.4 Industria	
	2.6.5 Salud	
	2.6.6 Áreas verdes y espacios públicos	
2.7	Edificaciones de interés.	8
	2.7.1 Edificaciones inventariadas como	
	patrimonio edificado	
	2.7.2 Edificios de uso comunitario	

2.8	Roles a través del tiempo.	9
2.9	Problemas.	10

3. PROPUESTA

	Objetivo General.	12
	Objetivos Específicos.	12
	Metodología.	12
3.1	Conceptos iniciales.	13
	3.1.1 Rol a futuro	
	3.1.2 Nuevo eje de centralidad	
	3.1.3 Estructura urbana y anillos	
	3.1.4 Incorporación de la tecnología y la	
	modernidad a los proyectos propuestos	
3.2	Programas y Proyectos.	14
	3.2.1 Programa de intervención en el espacio	
	público	
	3.2.2 Programa de Vialidad y Transporte	
	3.2.3 Programa de Equipamiento cultural	
	3.2.4 Programa de Vivienda	
	3.2.5 Programa de Equipamiento Turístico	
	3.2.6 Usos de suelo	

4. ANEXOS

	Anexo 1: El Período Liberal.	18
	Anexo 2: Cuadros de expropiaciones.	19

LISTA DE PLANOS DE ESTADO ACTUAL (EA)

1. Área de influencia del sector
2. Sub-sectores de Chimbacalle
3. Accesibilidad al sector
4. Tipos de vías
5. Reglamentación Urbana
6. Usos de suelo
7. Edificaciones Inventariadas
8. Tipos de vivienda
9. Tipos de comercio
10. Centros Educativos
11. Usos de suelo junto a Centros Educativos
12. Equipamientos de Salud

13. Usos Industriales
14. Áreas Recreacionales

LISTA DE PLANOS DE PROPUESTA (PR)

1. Anillos de estructuración
2. Área de Intervención del plan
3. Propuesta de usos de suelo
4. Reglamentación
5. Propuesta de intervención
6. Proyectos Específicos
7. Propuesta de mejoramiento de veredas y parques
8. Plaza Chimbacalle y Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro
9. Implantación Plaza Chimbacalle y Centro Cultural
10. Planta baja y planta cubierta
11. Vistas Plaza Chimbacalle

PLAN ESPECIAL CHIMBACALLE

INTRODUCCIÓN

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ha elaborado una política de planificación para lograr el desarrollo integral del Distrito en su conjunto. El tratamiento de las áreas urbanas implica una ordenación de los diferentes sectores, así como un correcto funcionamiento y estructura de la ciudad, para tal efecto y entre otras acciones, se plantea la creación de las denominadas nuevas centralidades con el sentido de complementariedad funcional interna y con otros centros al resto de la ciudad.

El Plan Especial Chimbacalle se enmarca en los lineamientos anteriores y además en otros objetivos de la actual administración, que son mejorar las condiciones de desarrollo social y económico, recuperación de la imagen urbana, rescate de la identidad cultural así como la puesta en valor del patrimonio edificado y la protección del entorno natural y ambiental.

1. ANTECEDENTES

1.1. El barrio de Chimbacalle en la historia

Al mencionar Chimbacalle, tradicional barrio de la actual Zona Centro Sur de Quito, se debe relevar sus roles a lo largo de la historia de la ciudad y recordar momentos importantes dentro de la historia nacional, siendo uno de ellos el período Liberal y la figura de Eloy Alfaro, etapa en la que se concibió e impulsó el proyecto de modernidad y progreso para el país y en el que se realizaron propuestas revolucionarias y obras físicas trascendentales. Siendo una de estas grandes obras la construcción del ferrocarril entre Guayaquil y Quito. Chimbacalle fue el sector donde se erigió la estación que recibió por vez primera al ferrocarril allá por 1908.

El acceso y la puerta sur de la ciudad

Anteriormente al período colonial¹, en el sector que actualmente corresponde a Chimbacalle, existía un paso que conectaba Quito con los territorios del sur, constituyéndose desde aquellas épocas en una "puerta de acceso a la ciudad".

Época colonial

Chimbacalle, o "calle hecho trenza", curioso término que podría hacer referencia a la forma sinuosa que presentaba antiguamente la calle Maldonado y que en la época colonial se mencionaba a ésta como la vía o camino que venía del Cuzco.

Luciano Andrade Marín, en una de sus crónicas sobre Quito, mencionaba también la existencia de un camino que venía desde el sur y que pasaba por el actual sector de Chimbacalle². En los relatos y crónicas que realizaron algunos viajeros en siglos pasados sobre la ciudad de Quito, no se encuentran datos significativos con respecto al sector en estudio, refiriéndose solamente a la calle y el "puente de piedra sobre el Machángara"³, sin mencionar edificaciones importantes en Chimbacalle, posiblemente por estar considerada como zona rural o encontrarse en los "extramuros de la ciudad".

En 1868 se hace referencia a la parroquia de Chimbacalle, la misma que mantuvo una imagen más bien rural hasta las primeras décadas del siglo XX.⁴

El período Liberal, Eloy Alfaro y el ferrocarril

¹ El plano que acompaña la descripción anónima de la ciudad hecho en 1573 se lee: "Calle Machángara. Viene del Cuzco el camino". Quito a través de los siglos, Eliecer Enríquez, Imprenta Municipal, 1938.

² "El camino de los indios llegaba a la base de El Panecillo y lo circundaba por la falda oeste... este camino había sido el más favorito de los indios, porque como carecían de caballos para vadear mayores ríos se evitaban así el paso del Machángara y los peñascos y breñas de Chimbacalle". Eliecer Enríquez, op.cit., pág. 228.

³ Eliecer Enríquez, op.cit., pág. 228.

⁴ "Hacia 1860 la parroquia de Chimbacalle era parte de las otras parroquias urbanas de Quito (el Sagrario, Santa Bárbara, San Blas, Santa Prisca, San Marcos, San Roque, San Sebastián)". Sonia Fernández R., Estudio Histórico de Apoyo a la Restauración de la Iglesia de San Juan Evangelista y Apóstol de Chimbacalle. DMQ, 1997.

Una mención especial merece el período histórico comprendido entre los años 1895 y 1911, pues corresponde a la etapa de la Revolución Liberal y del gobierno de Eloy Alfaro; época en que "se transformó el

orden político, cultural...orden jurídico y social con una legislación innovadora"⁵. Es el período en que el régimen liberal promueve proyectos y obras importantes (ver Anexo 1), siendo algunas de sus principales aportaciones la creación de un estado laico con una educación laica, constituyéndose en el gobierno que más escuelas y colegios fundó en el país, "más de 1500 escuelas primarias"⁶; y por supuesto, la mayor de las obras constructivas conseguidas por Eloy Alfaro, la vía férrea que unía Guayaquil y Quito. Esta obra promovió la anhelada integración de la región costa con la sierra, constituyéndose además en la espina dorsal de la economía del país. "El espíritu estancado por el aislamiento tuvo una inyección de fortaleza muy grande, cuando el ferrocarril llegó en 1908. Aires nuevos, otros horizontes, gentes que pudieron venir de afuera con facilidad, una extensión mayor de comercio, un intercambio de ideas más franco y liberal, todo contribuyó para dar una nueva manera de vida"⁷.

La estación del ferrocarril en Quito se la implanta en Chimbacalle, en el lugar que ocupaba la antigua iglesia del sector⁸, debiéndose buscar un nuevo sitio para edificar otra iglesia. Estos dos edificaciones, la iglesia y la nueva terminal del ferrocarril se convirtieron en "los elementos articuladores del espacio y de la vida del sector"⁹; la plaza con su iglesia y alrededor de ésta, un trazado ortogonal que tiene similitud con el diseño de la trama en el Centro Histórico (cabe decir una continuidad con el pasado).

En la proximidad de la plaza se ubicó la estación del ferrocarril y la línea férrea, estas nuevas instalaciones venían cargadas de códigos e imágenes modernas. Esta transición cultural, lo antiguo y lo moderno, marca la fisonomía del lugar, transformando su urbanismo y arquitectura, ya que la parroquia de Chimbacalle conservaba hasta principios de siglo una imagen semirural "que incluía extensos territorios urbano-rurales, con pocas construcciones realizadas alrededor de la

plaza"¹⁰.

Con la llegada del ferrocarril se instalaron y desarrollaron varios servicios en el sector, confiéndole gran importancia dentro de la ciudad:

- En 1914 se inicia el servicio de tranvía eléctrico por parte de la empresa privada, éste salía y llegaba de Chimbacalle.
- Para 1938, entre las principales edificaciones del barrio se mencionan¹¹:

- Fábrica de tejidos La Internacional (actual Colegio Quito)
- Fábrica de tejidos Palacios, 1914, (actualmente abandonada)
- Fábrica de fósforos (luego el Retén sur)
- Fábrica de tejidos y calzado La Industrial, 1933, (actualmente abandonada)

- Otras edificaciones importantes son:

- Fábrica y Molinos Royal, 1921 (en funcionamiento)
- Fábrica de sombreros Yanapi (en funcionamiento)

La presencia de fábricas y la gran cantidad de obreros que laboraban en ellas hizo que en el sector se instale un comedor municipal denominado "Comedor Obrero", en el mismo se organizaban bailes los fines de semana animados por la Banda Municipal.

- También existieron edificios públicos, equipamiento de servicio como hoteles, residenciales y otros¹²:

- El hotel de lujo "Estación"
- Residenciales como El Botecito, Tungurahua, Eloy Alfaro, El Sol, León, Cinco Centavitos, Envidia
- Oficina y Gerencia de los Estancos, junto a la ex fábrica de fósforos
- La Aduana (actual Monte de Piedad)
- El Teatro México
- Oficina de correos, cerca de la estación del ferrocarril (ya no existe)

Todo este equipamiento hotelero y de servicios generado alrededor del ferrocarril caracterizó por muchos años al barrio de Chimbacalle.

⁵ "Eloy Alfaro, su personalidad multifacética y la revolución liberal", Dr. José Santos Rodríguez, pág. 72.

⁶ "La Hoguera bárbara, vida de Eloy Alfaro", Alfredo Pareja Diezcanseco, pág. 153.

⁷ "Relación de las fiestas del primer centenario de la Batalla de Pichincha, 1822-1922", Isaac J. Barrera, Quito Talleres Tipográficos Nacionales, 1922, pág. 29-30.

⁸ Sonia Fernández R., op.cit.

⁹ Sonia Fernández R., op. Cit.

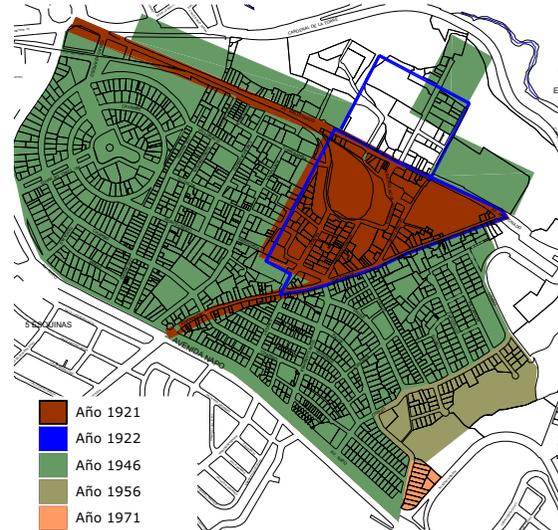
¹⁰ Sonia Fernández R., op. Cit.

¹¹ Eliecer Enriquez, op.cit.

¹² Entrevista al Sr. Juan Jiménez, antiguo morador del sector

Década de 1940

En el Plan Regulador de Quito realizado por el Arq. J. Odriozola (1941) y aprobado cinco años más tarde por el Municipio, se zonifica la ciudad



PLANO 1: CRECIMIENTO URBANO DEL SECTOR DE CHIMBACALLE

y se determinan funciones específicas para cada zona; así el sector sur se transformaría en la "Zona industrial, aquí funcionaría un centro de terminal de transporte y abastecimiento, además se determina que en este sector se desarrolle la zona de Habitación Obrera"¹³.

En el mismo plan se prevé zonas residenciales para vivienda de propietarios y funcionarios de fábricas, para empleados y obreros de las mismas.

El trazado urbano para esta parte de la zona sur, seguramente siguió los lineamientos propuestos en el plan regulador; es así como en el plano de 1947 del Servicio Geográfico Militar ya se observa los sectores destinados a barrios obreros con un diseño urbano diferente e innovador con trazado semi-circular, importantes ejes diagonales, áreas verdes, vivienda diferenciada. Actualmente Chimbacalle conserva estos elementos urbanos como testigos de aquel renovado aire de modernidad.

1.2. Crecimiento urbano del sector de Chimbacalle (PLANO 1)

Tomando como base planos antiguos de Quito, se ha elaborado un gráfico con manchas de crecimiento del sector en estudio, los planos consultados son los siguientes:

1. Gualberto Pérez (1912)
2. Luis Herrera y Rivadeneira (1922)
3. Servicio Geográfico Militar (1932)
4. Servicio Geográfico Militar (1947)
5. Instituto Geográfico Militar (1975)

Una primera etapa de crecimiento se realiza alrededor de la plaza de Chimbacalle, la estación del ferrocarril, el sector oriental frente a la

¹³ "Zona Industrial.- En la parte sur de la ciudad, sobre las distintas vías de llegada a ésta, vías caminables y vías de ferrocarril se ubica la zona de trabajo industrial....., rodeando la estación de descarga, la zona industrial quedará junto a la veta que da el material para la fabricación, y próxima, en forma conveniente, a la zona de habitación obrera, obtendrá la máxima eficiencia de toda la contribución del esfuerzo humano"
 "Barrio obrero: hacia el sur de la ciudad, desplazado al oriente y occidente de la puerta de entrada se levantan actualmente unos barrios obreros...""... en la zonificación proyectada para el futuro urbano, el barrio obrero quedaría en las inmediaciones del centro industrial, ligado a él por las líneas de transporte colectivo convenientes...".
 Plan Regulador de Quito, Memoria Descriptiva. Imprenta Municipal. 1949. pgs. 41-42

estación y los "corredores" sobre la Av. Maldonado (hacia el sur) y calle Alpuhuasi

Posteriormente se conforman las ciudadelas de Los Andes y 1º de Mayo (hacia el sur de la estación), la ciudadela México (hacia el norte) y la ciudadela Eloy Alfaro (desde la Av. Maldonado hacia el oriente).

Otra fase de crecimiento se realiza en dirección nor-occidente con las ciudadelas La Colina, Obrero Textil y 11 de Julio.

1.3. Actuación Municipal

Intervenciones municipales anteriores que se han realizado en el sector solo han logrado un relativo mejoramiento en los espacios públicos (sobre todo canchas deportivas), recubrimientos de taludes, obras de rehabilitación como la antigua iglesia y el local del denominado "comedor obrero".

El paso del trolebús por la calle Maldonado, ha significado un descongestionamiento de la misma por la supresión de líneas de transporte urbano que servían interiormente al barrio.

Pero en el sector se evidencia el abandono y deterioro de áreas verdes, parques infantiles y sobre todo bordes de quebradas; en el área de estudio existen importantes instalaciones fabriles abandonadas que contribuyen a una degradación de la imagen urbana. Fenómeno similar ocurre con la estación y los alrededores de la misma, su funcionamiento esporádico y su falta de mantenimiento produce un deterioro constante en sus instalaciones.

Existen además proyectos colaterales que influirán de manera importante en el sector y que deben ser considerados en el presente estudio:

- El Plan Especial Panecillo
- La recuperación del río Machángara, cuya situación produce altos niveles de contaminación ambiental en el sector.
- La prolongación de la Ecovía hasta El Recreo, pasando por la Av. Napo
- El domo de La Villaflora, en el que se desarrollará la parada del mismo nombre para el trolebús
- El Proyecto de rehabilitación del Centro Histórico



PLANO 2: UBICACIÓN DEL SECTOR EN RELACIÓN AL DMQ



PLANO 3: RELACIÓN CON PARROQUIAS ALEDAÑAS

2. ESTADO ACTUAL

2.1. Descripción del sector

2.1.1. Ubicación en relación al Distrito Metropolitano de Quito

El sector de estudio de Chimbacalle se localiza en la Zona Centro Sur del DMQ. Tiene un área de aproximadamente 90Ha, limita al norte con el río Machángara y la Av. Alberto Larrea, al sur con la Av. Napo y el tradicional estado de Chimbacalle, al este con la Av. Napo y el sector de La Alpuhuasi y al oeste con la Av. Carlos Ma. de la Torre y el río Machángara (PLANO 2).

Esta formado por secciones de los siguientes barrios: Chimbacalle, La México, Chiriacu, Alpuhuasi, Río XII, El Sena, Vilaflora y Eloy Alfaro.

También es significativo mencionar que el sector en estudio está rodeado de barrios tradicionales y simbólicos de la ciudad como son: El Camal, La Ferroviaria, La Vilaflora y Sta. Ana (PLANO 3). Estos barrios que conforman la zona sur deben sus orígenes, en gran medida, a la construcción del terminal del ferrocarril a inicios del siglo XX (1908); este evento provocó un gran dinamismo en toda la zona, la misma que en lo posterior se fue estructurando con una fisonomía urbana distinta a la que existía en el Centro Histórico.

Próximo a este sector y en dirección nor-este se encuentra El Panecillo, su presencia constituye un referente visual perceptible desde todos los sectores del barrio. Otros elementos naturales importantes lo constituyen la quebrada y el río Machángara que forman el borde norte de Chimbacalle; estos elementos son parte integrante de la imagen exterior del sector.

En la actualidad, muchas de las actividades que no existen en el sector de Chimbacalle se las puede encontrar en los barrios aledaños, así, actividades comerciales y bancarias desarrolladas en el sector de La Vilaflora, el mercado de Chiriacu; actividades deportivas en el estado de Chimbacalle, provocan un gran flujo de usuarios hacia estos barrios. El gran equipamiento educativo es otro aspecto que permite la relación de Chimbacalle con todos los barrios a su alrededor.

2.1.2. Morfología y paisaje natural

El barrio de Chimbacalle, al estar asentado sobre un siflo elevado y delimitado parcialmente por quebradas, adquiere una imagen particular dentro de la zona y justamente esta ubicación es altura posibilita tener excelentes visuales hacia otros sectores como La Vilaflora, el Panecillo, el Sena, La Recoleta y La Loma de Puergasí.

Topografía

El sector en estudio presenta variaciones de altura importantes, que van desde los 2.780 mnm. (punto sobre el río Machángara) hasta los 2.840 mnm. (parque 1° de Mayo). Estas variaciones de nivel hacen que al interior del barrio se produzcan sorprendentes miradas naturales así como diversas perspectivas a lo largo de una misma calle; edificaciones y vías han debido adaptarse a la forma del terreno reforzando la fluidez de los sectores elevados; calles que, por la fuerte pendiente, se transforman en escalinatas; la sinuosidad e irregularidad con que han sido trazadas algunas calles y edificaciones le confieren un carácter y una imagen muy particular al barrio.

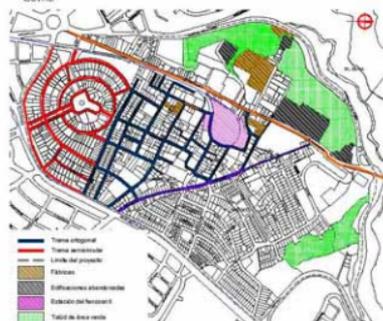
Las lavijas que acompañan el recorrido del Machángara y, que como se menciona anteriormente, forman un borde importante para Chimbacalle, deben ser recuperados y tratados para que formen parte de las áreas verdes del sector.

Morfología

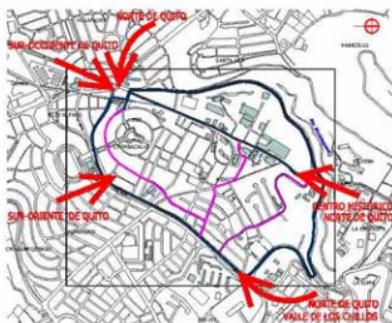
Sobresalen dos trazados urbanos:

- El primero se caracteriza por presentar un trazado ortogonal desarrollado alrededor de la estación del ferrocarril y que se prolonga en dirección sur hasta la calle Alpuhuasi, límite de la ciudadela Los Andes. Este trazado recuerda aquel que estructura el Centro Histórico y que contiene elementos urbanos similares como el parque, la iglesia antigua y las calles rectilíneas que han tenido que salvar fuertes pendientes (PLANO 4).
- El segundo trazado se caracteriza por la presencia de radios y semicírculos concéntricos que se generan a partir de un centro

confluído por el parque 1° de Mayo. De éste parten diagonales como



PLANO 4: MORFOLOGÍA DEL SECTOR



PLANO 5: ACCESIBILIDAD AL SECTOR

la Av. 1° de Mayo, que se dirige hacia el Estadio de Chimbacalle, y la otra diagonal formada por una escalinata y mirador, que dirigen su visual hacia el gran proyecto del domo de La Vilitora (actualmente en construcción).

Este diseño urbano formado por diagonales y anillos concéntricos fue una propuesta "innovadora" y "moderna" realizada hace algunas décadas, y que caracterizó a sectores adyacentes como La Vilitora y Boy Allaro.

En Chimbacalle existe una diferenciación en la forma de las manzanas, de los lotes y en la forma de ocupación de los mismos, encontrándose edificaciones con y sin retro, en bloque continuo o aisladas. Existen lotes de grandes dimensiones que contienen instalaciones para fábricas y bodegas (algunas de éstas se encuentran abandonadas como las ex fábricas La Victoria y La Industria), las mismas que recuerdan que el sector fue una zona industrial importante en las primeras décadas del siglo XX.

Otro elemento estructurante es el que forman las instalaciones del Terminal del ferrocarril y la vía férrea que penetra desde el sur hasta el centro mismo del barrio y que, por la disposición circular tanto del patio de maniobras como los diversos edificios que acompañan el trazado de los rieles, hacen de este conjunto un componente especial en la lectura urbana del sector.

La Av. Maldonado que sigue un trazado en dirección sur-norte, y que a lo largo de su recorrido atraviesa y "corta" longitudinalmente el barrio, provoca una división espacial importante que va desde el puente del Machángara hasta la estación del ferrocarril. Este "corte" determina dos subsectores: el uno hacia el oeste donde se ubican algunas instalaciones fabriles y vivienda; y otro subsector en dirección este, que representa la mayor porción del barrio y que incluye a la estación del ferrocarril.

2.2. Accesibilidad

El sector de estudio se ve privilegiado por vías urbanas de importancia que permiten su accesibilidad desde todo punto del Distrito Metropolitano de Quito (PLANO 5). Dentro de estas vías se destacan

las Av. Napo, Maldonado y Oriental. Esta última permite la accesibilidad desde el Valle de los Chillos. La Av. Carlos de la Torre, por la topografía del sitio, permite acceder al sector solo por la Av. Maldonado a través de la calle Pedro de Allaro.

En cuanto al transporte público, existe en la actualidad el servicio del sistema troleibús (que circula por la Av. Carlos Ma. de la Torre¹⁴), buses de recorrido urbano que transitan por la Av. Napo y la Av. Oriental y próximamente la extensión de la EcoVía hacia B. Recreo, pasando por la Av. Napo. Por otra parte, se integra el sector de la Ferroviaria con Chimbacalle mediante una ruta municipal que utiliza la Av. Maldonado hasta llegar a la plaza de Santo Domingo.

2.3. Movilidad

2.3.1. Movilidad vehicular

Aj interior del sector se observa básicamente la circulación de tráfico liviano, el mismo que utiliza las calles principales y secundarias que vinculan la Av. Maldonado con la Av. Napo. Por la topografía y el asentamiento de las viviendas, esta conexión se realiza únicamente mediante las calles Apathuasi, Upano, Guaylabamba y Chambo, mientras que en otros puntos (a lo largo de la Av. Maldonado) se han desarrollado escalinatas que conectan ambas zonas topográficamente divididas.

2.3.2. Movilidad peatonal

El uso de suelo del sector es uno de los factores que contribuye a determinar los flujos y rutas peatonales dentro del barrio. En este caso, las instituciones educativas y ciertas actividades comerciales relacionadas con éstas, juegan un papel muy importante ya que marcan rutas peatonales específicas en el sector. Lo mismo sucede con los equipamientos comerciales, que reciben otro tipo de usuario durante el día. En ambos casos se observa, sin embargo, la superposición paralela de las rutas peatonales con las vías provistas de servicio de transporte público.

14 La circulación por esta ruta es momentánea mientras se realizan los trabajos de construcción para la nueva parada de La Vilitora. Luego de esto, el troleibús realizará su recorrido por la Av. Maldonado en ambos sentidos.



PLANO 7: SUB-SECTORES DEL BARRIO



FOTOGRAFÍA 1: VIVIENDA EN EL INTERIOR DEL BARRIO



FOTOGRAFÍA 2: VIVIENDA HACIA LA AV. NAPO

2.4. Población

De acuerdo a datos proporcionados por el pre-censo de noviembre del 2001, se ha determinado que la población residente en el sector es de 13705 habitantes, tiene una densidad promedio de 274 hab./ha, encontrando sectores con una densidad de 0 hab./ha, y otros con 1280 hab./ha. Esta particularidad se debe a la presencia de grandes instalaciones fabriles, actualmente abandonadas, y amplias zonas verdes.

El sector recibe además una alta población flotante integrada básicamente por estudiantes que acuden a los centros educativos del sector.

2.5. Organización y participación de los moradores

El estudio de campo realizado muestra que los moradores se han organizado en asociaciones, comités bariales, comités pro-mejoras y ligas deportivas, de acuerdo a los sub-sectores existentes en el sector (PLANO 7): ciudadela México, La Colina, Alpuhuasi, Chimbacalle y el comité barrial Pérez Palares, la liga barrial Eloy Alfaro y la brigada de Seguridad 4R (que sirve a las ciudadela México, Alpuhuasi, 11 de julio, Obrero Textil, La Colina).

2.6. Usos de suelo y Zonificación

El eje longitudinal de la Av. Maldonado que atraviesa la zona de estudio de sur a norte, la divide en dos sectores claramente diferenciados:

- El sector oriental, que se caracteriza por presentar una estructura urbana consolidada con un predominante uso residencial y residencial-comercial.
- La zona occidental, que presenta algunas edificaciones abandonadas y una extensa área verde por tratar o conservar, según sea el caso.

De acuerdo a la última reglamentación, se plantea para el sector las siguientes zonificaciones:

- A608 (Jote de 600m², construcción aislada, 8 pisos) a lo largo de la Av. Napo.
- D304 (Jote de 300m², construcción sobre línea de fábrica, 4 pisos) en el interior del sector de Chimbacalle.

2.6.1. Vivienda

El uso de suelo principal es el residencial, existiendo determinados sectores en donde la vivienda alterna con otros usos complementarios.

Existen 4342 viviendas (según datos del pre-censo poblacional de noviembre del 2001) repartidas en 85 manzanas, obteniendo una densidad promedio de 65,79 viv./mz.; encontrando rangos que van desde 1 viv./mz. hasta 429 viv./mz.

Las edificaciones destinadas a vivienda están construidas mayoritariamente sobre línea de fábrica; en menor número se tiene edificaciones pareadas, y otras disponen de rellenos (FOTOGRAFÍAS 1 y 2). Esta forma de ocupación de lotes responde a disposiciones urbanas que reforzaban el carácter del sector destinado a vivienda para obreros, en el barrio se aprecia aún el conjunto "barrio obrero" de la calle Castaño (FOTOGRAFÍA 4).

En las viviendas predomina el uso de ladrillo, bloque y mampostería mixta de adobe y ladrillo. Las cubiertas son de madera con teja o lasa de hormigón armado.

2.6.2. Comercio

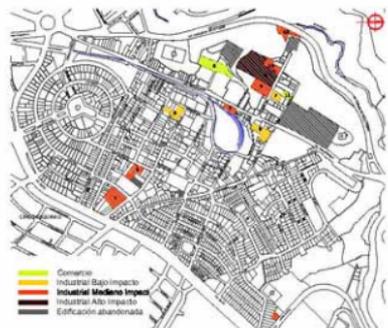
Se encuentran varias tipos de comercio, entre las que se destaca: a. Comercio sectorial:

El mercado municipal Las Andes, localizado junto a la plaza y la iglesia de Chimbacalle es una edificación construida en 1975 que presenta una estructura tipo pórtico de hormigón armado con cubierta metálica y planchas de asbesto cemento. Dispone de 180 puestos de venta, locales para la administración, baterías sanitarias, patio de abastecimiento de víveres y desajajo de basura. A pesar de que hace algunos años era considerado como un mercado de alcance sectorial, ya que a él acudían usuarios de sectores como La Alpuhuasi, Lukuncota, Villafra, La Ferroviaria, actualmente la demanda de este servicio se ha reducido drásticamente debido a la proliferación de las

ferias libres y la instalación en el barrio del supermercado Sta. María, el efecto inmediato ha sido la reducción del uso de sus 180 puestos a solo 60, es decir la tercera parte, siendo la sección de comidas la que se mantiene sin problemas de demanda. Esta edificación presenta actualmente serios deterioros por falta de mantenimiento.



PLANO B: CENTROS EDUCATIVOS DEL SECTOR



PLANO 9: USO INDUSTRIAL EN EL SECTOR

Por otra parte, el Comercial Sta. María, localizado al extremo suroccidental del barrio, posee una gran variedad de artículos de venta que atrae a un alto número de clientes, entre moradores del barrio y de los sectores aledaños.

b. Comercio vecinal

Dentro de este tipo de comercios se encuentran tiendas, abarrotes, farmacias, bazares, papelerías, etc. desarrollados generalmente en la planta baja de los inmuebles aprovechando el uso residencial múltiple que tiene el sector. En este sentido, el comercio vecinal se desarrolla a lo largo de las vías importantes del sector, como las Av. Napo, Maldonado, 1º de Mayo y calles como la Guaylabamba, Chambo y Apathas; se concentran también alrededor de mercados, parques, centros educativos y de la Estación del Ferrocarril.

c. Comercio restringido

En este tipo de uso se encuentran las casas de citas y moteles. En el sector existen casas de cita que se localizan en la Av. Maldonado, junto a la estación del ferrocarril. Estos establecimientos funcionan en forma clandestina dentro de edificaciones que aparentan ser vivienda o comercio.

d. Comercio especial

En el barrio existen dos gasolineras que no cumplen con ciertas normas de seguridad en lo que a distancias mínimas de localización se refiere. La normativa exige 50m mínimo hacia cualquier sillo de aglomeración humana (a gasolinera de la ciudadela México, por ejemplo, se localiza en la plaza de dicho sector).

2.6.3. Educación

En Chimbacalle existen 11 establecimientos educativos (PLANO B), compuestos por jardines de infantes, escuelas y colegios, que en conjunto reciben aproximadamente 10,000 estudiantes por día. La infraestructura de la mayoría de estos centros no cumplen con los requerimientos mínimos de áreas construidas y principalmente de áreas libres.

La situación de los principales centros educativos se describe a continuación:

- El Colegio Quilo, es uno de los mejor equipados dentro del sector, pero debido a la cantidad de estudiantes que dispone, requiere de áreas libres adicionales para sus prácticas deportivas, para este fin utilizan una zona verde próxima al colegio que se localiza en la zona nor-occidental del barrio. El hecho de que el colegio funcione también en la tarde ocasiona un flujo permanente de estudiantes en el sector, provocando el establecimiento de comercios vecinales afines como papelerías, expendio de comida rápida, etc. además de la presencia de comercio informal que se ubica en las aceras exteriores del colegio, por lo que los estudiantes se ven obligados a utilizar las vías vehiculares para poder caminar.
- La escuela Juan León Mera, ubicada en la Av. Maldonado y Vicente Andrade, funciona en una edificación inventariada por el Fondo de Sacramento (FONSAI), razón que no ha sido suficiente para conservarla en buenas condiciones, haciendo que la infraestructura de las aulas se deteriore hasta llegar al punto de no ser óptimas para recibir a los niños. De igual forma, el área verde y recreativa no cubre la necesidad de acuerdo al número de estudiantes existentes.

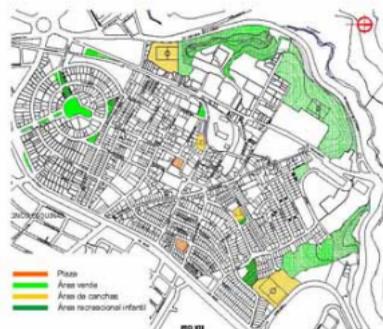
En la misma situación se encuentran la Escuela Brasil y el Jardín Botánico Viteri, ubicados junto a la Escuela Juan León Mera.

Se observa además un problema común a las tres instituciones y es que el ingreso y la salida de estudiantes de dos de ellas lo hacen hacia la Av. Maldonado, vía de alto tráfico en el sector, poniendo en peligro a los estudiantes que recorren esta vía, ya que ésta no cuenta ni con la señalización propia para la zona estudiantil ni con las dimensiones mínimas de anchos de aceras¹³.

2.6.4. Uso industrial

Desde las primeras décadas del siglo XX en el sector de estudio existieron industrias textiles, cuando la zona presentaba una imagen más bien rural con pocas edificaciones y era considerada un sector periférico de la ciudad.

¹³Este aspecto empeorará el momento en que el trolebús circule por la Av. Maldonado en ambos sentidos, pues el ancho de esta vía no permitirá tener aceras amplias para la circulación peatonal.



PLANO 10: ÁREAS VERDES Y ESPACIOS PÚBLICOS



FOTOGRAFÍA 3: ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

Actualmente existen nueve instalaciones fabriles, dos de ellas abandonadas hace mucho tiempo y las restantes en funcionamiento (PLANO 9).

El inventario de las instalaciones industriales existentes es:

- Industrial Alto Impacto: Fábrica de ollas de aluminio UMCO
- Industrial Mediano Impacto: Fábrica de alimentos para aves, fábrica de plásticos IMPLAST, fábrica de productos agrícolas, fábrica de caramelos, Molinos Royal (industria harinera), fábrica de sombreros, mecánicas automotrices.
- Industrial Bajo Impacto: Talleres artesanales.

Varias de las fábricas e industrias se ubican junto a zonas residenciales, provocando en algunos casos problemas de: contaminación, congestión vehicular provocado por el flujo de transporte pesado (abastecimiento o retiro de productos de las fábricas) y deterioro de las vías que no han sido diseñadas para este fin.

2.6.5. Salud

Considerando estrictamente los límites del sector de estudio, existen un gran número de centros médicos y odontológicos ubicados principalmente a lo largo de la Av. Napo y la calle Chambo, los mismos que disminuyen hacia el interior de cada sector por el apareamiento del uso residencial.

Próximo al barrio se encuentra el subcentro de Salud No.4 que si bien no está contemplado dentro del área de estudio, se lo considera como equipamiento para el sector de acuerdo a las normas de equipamientos urbanos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que establece un radio de influencia de 800m para un subcentro de salud.

2.6.6. Áreas Verdes y Espacios Públicos

De manera general, en el sector existen aproximadamente 11.8Ha de áreas verdes. En este aspecto cabe de nuevo la diferenciación de los dos subsectores dentro del área de estudio, originados por el corte longitudinal que realiza la Av. Maldonado (PLANO 10).

En el extremo norte de la isla (El Sena), se observa una gran zona verde con bosque con un área aproximada de 6Ha. Esta zona no ha sido intervenida.

En la parte oriental del sector se encuentran canchas (como las existentes en los barrios México, La Inmaculada y Eloy Alfaro) y parques infantiles cuyo mantenimiento corre a cargo de los moradores del sector; por lo general junto a éstas se ubican juegos infantiles mas no verdaderas áreas recreacionales para niños, encontrándose este aspecto un tanto descuidado. Hacia la Av. Oriental existe un borde de quebrada de cerca de 3Ha sin tratamiento.

En el sector de estudio se han encontrado dos plazas: una junto a la iglesia de Chimbacalle (que actualmente se encuentra descuidada y sin mantenimiento) y otra en la ciudadela México.

2.7. Edificaciones de interés

2.7.1 Edificaciones Inventariadas como Patrimonio Edificado

- Edificios de carácter monumental religioso
 - La antigua Iglesia de Chimbacalle, edificada en 1915, actualmente en proceso de rehabilitación y que puede estar sujeta a un cambio de uso.
 - El conjunto conventual La Inmaculada, formado por iglesia y convento.
- Edificios de servicio
 - El antiguo "Comedor Obrero", actualmente rehabilitado y en donde funcionará una asociación de sordos. La edificación tiene la particularidad de estar construida en madera.
 - El Monte de Piedad
 - El Teatro México, edificación utilizada ocasionalmente y con poco mantenimiento
- Estación del Ferrocarril (FOTOGRAFÍA 3), construida en 1908 y complementada hasta 1938, único ejemplo de arquitectura ferroviaria en la ciudad. Sus instalaciones están subutilizadas y su funcionamiento es de baja frecuencia.



FOTOGRAFÍA 4: BARRIO OBRERO



FOTOGRAFÍA 5: VIVIENDA

El conjunto compuesto por el patio de maniobra, los andenes de embarque, las oficinas, los salones y bodegas, hacen de estas instalaciones un hito arquitectónico y urbano dentro de la ciudad y del sector.

- Fábricas

- Fábrica de sombreros YANAPI, se trata de una antigua residencia que se le ha adaptado para fábrica. Es considerada como una de las más antiguas en la elaboración de sombreros dentro de la ciudad, utilizando aún la maquinaria de hace 50 o 60 años. Dispone de jardín delantero y mirador, al interior conserva los cielos rasos de latón pintado, haciendo de esta edificación un testigo de las pocas casas señoriales que existieron en el barrio.
- Molinos Royal, construcciones que datan de la década de los 30, la imagen de la fábrica y los silos son tradicionales y característicos de Chimbacalle.
- Fábricas abandonadas, que corresponden a las que fueron fábricas de textiles La Victoria y La Industrial, ambas localizadas en la parte nor-oriental del barrio; tanto el bloque de oficinas como las naves de producción son espacios potencialmente rescatables para otro uso.
- La antigua fábrica de fósforos, edificación que ha sufrido severas transformaciones, ya que aquí funcionó el Retén Sur y en la actualidad alberga a 60 familias que viven en pésimas condiciones. Esta edificación permite además el ingreso y salida de la Escuela Brasil.

- Viviendas

Inmuebles destinados a vivienda y comercio menor, entre los que sobresalen el conjunto denominado "Barrio Obrero" de la calle Casitagua (FOTOGRAFÍA 4), construido en las décadas de los 30 y 40 y que se trata de un conjunto de viviendas de carácter social para obreros y artesanos de la ciudad. Este proyecto fue concebido por el Consejo Municipal de aquel entonces, con una clara vocación de ayuda social.

Consideramos que en el barrio existen otras edificaciones y conjuntos por inventariar y preservar (principalmente viviendas), debido a que poseen valores arquitectónicos, tipológicos, estéticos o que presentan

características de acompañamiento dentro de la calle o de un tramo edificado (FOTOGRAFÍA 5).

El conjunto de edificios patrimoniales debe ser parte de un programa de mantenimiento y rehabilitación (a nivel particular o institucional), entre otros objetivos, para integrarlos a un recorrido para turistas o personas interesadas en conocer la historia constructiva del barrio y de un sector de la ciudad; y por qué no pensar que con un cambio de uso y una apropiada rehabilitación de estos edificios, puedan brindar servicios a la colectividad, pues el patrimonio edificado lejos de ser un simple elemento de contemplación estético debe ser parte integrante de la vida urbana de la ciudad.

2.7.2. Edificios de uso comunitario

- El mercado Los Andes, es un espacio subutilizado en el que se puede plantear un proyecto de mejoramiento de la parte comercial actualmente en funcionamiento y proponer nuevos usos en el espacio no utilizado.

2.8. Roles a través del tiempo

Chimbacalle ha jugado un papel importante en la configuración de la ciudad y ha participado de una manera directa en la economía local y nacional.

Desde los primeros decenios del siglo XX, este sector estuvo ligado estrechamente a:

- El transporte de pasajeros, carga y abastecimiento para la ciudad, gracias al ferrocarril.
- La industria, por la instalación de fábricas en el sector, participando en una economía dinámica dentro de la ciudad.

En la década de los 40, en el plan regulador de Quito, al sector de estudio se le otorga una especialización como zona industrial, zona de terminal de transportes, y zona de vivienda (principalmente de características populares) representada por los "barrios obreros"; los sectores edificados debían alternar con zonas verdes que separaban a la industria de las viviendas. Posteriormente el uso residencial se desarrolló siguiendo el trazado de las calles importantes que venían desde el sur y atravesaban el barrio (como la Maldonado y la

Alpahuasi). Esta actividad se ha mantenido y se ha adaptado a otras actividades y funciones

que se han desarrollado en Chimbacalle, logrando mantener las particularidades y condiciones de "vida de barrio", conservando a la población que por varias generaciones han formado y forman parte de la historia del sector.

En el transcurso de las últimas décadas el equipamiento educativo se ha incrementado en el barrio, cubriendo una demanda que supera los límites del mismo y que se proyecta a nivel zonal, sobre todo para usuarios de la parte sur de la ciudad, atrayendo al sector a una población flotante casi igual a la que reside en el mismo (residentes 13.000, flotantes 10.000), en su mayoría compuesta por jóvenes; éstos usuarios requieren de actividades culturales, turísticas y de instalaciones de apoyo a las actividades eminentemente académicas y que contribuyan a su formación integral.

2.9. Problemas

Accesibilidad

1. Dificultad en acceder al sector oriental (El Sena) desde la única vía de acceso que sería la Av. Maldonado, ya que es de uso exclusivo del Trolebús.

Sin que se lo considere un problema de accesibilidad, se plantea el mejorar la imagen de los puntos ("las puertas") de acceso al sector, entre ellas la Av Maldonado en el sitio del Machángara y su conexión con el proyecto del domo de La Villaflores, la Av. Primero de Mayo en su intersección con la Av. Napo.

Presencia de "dientes" en un tramo de la calle Illiniza

Movilidad

1. Falta de transporte urbano hacia el interior del sector , sobre todo que ejecute la conexión transversal este – oeste, (entre Av. Napo y Maldonado) Falta de jerarquización y sentidos de las vías internas del sector, provocando conflictos vehiculares (calles estrechas utilizadas en doble sentido) y problemas con ciertos recorridos peatonales

2. Carencia de zonas de estacionamiento (algunas calles se congestionan por la utilización para estacionamientos y circulación doble sentido)
3. En cuanto a la movilidad peatonal, para los recorridos utilizados por moradores y principalmente por estudiantes no se cuenta con anchos de veredas apropiados para este efecto, lo que les obliga a utilizar la calle con el correspondiente peligro.
4. Los pocos "callejones" y las escalinatas utilizadas por peatones carecen de iluminación, mobiliario y de un apropiado tratamiento de piso, convirtiéndolos en espacios desagradables e inseguros
5. Se ha identificado determinadas rutas peatonales muy frecuentadas, que atraviesan áreas verdes residuales sin ningún tipo de trazado ni tratamiento.

Organizaciones de moradores

1. Las organizaciones de moradores no cuentan con un sistema de trabajo coordinado, lo que provoca pugnas, pocas acciones aisladas y en ciertos casos contrapuestas.

Zonificación

1. la nueva zonificación para el DMDQ, deberá corresponder a la propuesta para Chimbacalle de preservación de la morfología tradicional y de respeto del perfil urbano; la zonificación A608 en el borde de la Av. Napo crearía una "cortina" hacia otros sectores y provocaría una sensación de "encerramiento" hacia el interior del barrio.

Comercio

1. El funcionamiento de prostíbulos (comercio restringido), junto a vivienda y establecimientos educativos.
2. Las gasolineras, una en la Av. De la Torre y la otra en el parque México (consideradas comercio especial), no cumplen con normas de seguridad.

Educación

1. Un 80% de los establecimientos educativos carecen de un apropiado equipamiento interno (laboratorios, bibliotecas, au

- las uso múltiple etc.); por otro lado tienen un déficit de área recreativa y deportiva
2. Aglomeración de estudiantes, en los alrededores de los establecimientos y las calles inmediatas, sitios que tienen un importante flujo vehicular.

Industria

1. Considerando que el barrio se encuentra consolidado y con un uso de suelo predominantemente residencial, resulta inconveniente el funcionamiento de ciertas fábricas de mediano y alto impacto ambiental.
2. Las instalaciones que han sido abandonadas representan un problema adicional para el sector, en cuanto a seguridad, pues estos locales se convierten en albergues clandestinos de antisociales.
3. La accesibilidad al barrio se dificulta ya que una de las arterias principales de acceso, la Av. Maldonado, es utilizada en forma exclusiva por el trole; otra dificultad es la conexión con el sector fabril (hacia el lado oeste) ya que es necesario atravesar todo el barrio en sentido este-oeste.

Áreas verdes y recreativas

1. El área verde hacia el borde nor-occidental, compuesta por parque infantil y borde de quebrada, se encuentra abandonada y deteriorados el mobiliario urbano y los juegos infantiles
2. Inexistencia de diseño y mobiliario urbano en el parque infantil de la ciudadela México, y parque Primero de Mayo
3. Déficit de equipamiento de servicios (baterías sanitarias) en las canchas deportivas de la liga Eloy Alfaro y México
4. No existe un apropiado tratamiento de taludes y bordes de quebrada en los contornos de sector
5. Falta de mantenimiento en áreas verdes residuales y en el parterre de la Av. Primero de Mayo
6. Carencia de un apropiado diseño, mobiliario e iluminación de la plaza de Chimbacalle, y de la ciudadela México

Edificaciones Patrimoniales Inventariadas

1. La Estación del Ferrocarril se encuentra en un proceso de deterioro, por su baja frecuencia de uso y la falta de mantenimiento de sus instalaciones tanto en los edificios como de los espacios exteriores.
2. El abandono total de los edificios de las antiguas fábricas La Victoria e Industrial, hacen necesario una recuperación y aprovechamiento de estos grandes espacios.
3. En el caso de la antigua fábrica de fósforos (ex retén sur), las transformaciones realizadas en sus edificios la han deteriorado y en la actualidad alberga actividades incompatibles con sus espacios (vivienda y escuela).
4. Varios de los inmuebles inventariados (viviendas – conjunto Barrio Obrero- y edificios de interés como el Teatro México por ejemplo), deben ser mejorados o rehabilitados para preservar este legado histórico–arquitectónico que posee el sector.

3. PROPUESTA

Objetivo General

El plan especial de Chimbacalle focaliza su estudio a la descripción actual del sector para luego establecer una visión renovadora con proyectos que determinen el rol futuro y la confirmación de la identidad histórica del barrio.

También la propuesta debe buscar potencializar la influencia del sector hacia el sur de Quito y a la totalidad de la ciudad, teniendo en cuenta el desarrollo del nuevo eje de centralidad sur que viene desde el Centro Comercial el Recreo, la Terminal de Trolebús, la nueva parada de La Villaflores, la renovación urbana de Chimbacalle, y que luego finaliza con el Centro Histórico de Quito.

Además el estudio tiene en cuenta el Plan de Ordenamiento Territorial que cita la importancia de la capitalidad con la recuperación de la estación de ferrocarriles como hito histórico que integró la Costa con la Sierra a comienzos del siglo XX.

Objetivos Específicos

- Determinar la estructura urbana de la zona con sus respectivas vías principales, secundarias, vías peatonales, espacios urbanos públicos, parques, plazoletas y otros.
- Realizar el plan de uso y ocupación de suelos para el sector, relacionado directamente con la propuesta y visión general.
- La definición del rol que potencialice el sector, rehabilitándolo de tal manera que influya en el desarrollo de las parroquias aledañas en el sur de Quito.
- Construir la visión general del sector para así tener perfiles de proyectos que contribuyan a la realización de los objetivos del plan general.

- Establecer la misión de los proyectos para concretar el plan de renovación urbana para Chimbacalle.

Metodología

El plan de trabajo se dividió en tres fases para el desarrollo del estudio que son:

FASE: DESCRIPCIÓN E INFORMACIÓN

La recopilación de datos estadísticos del pre censo hecho en el 2001, textos de diferentes estudios, proyectos entregados en concursos de ideas para Quito, documentos elaborados por el Municipio de Quito, datos históricos, cartográficos y otras informaciones obtenidas por entrevistas con arquitectos, ciudadanos y empresarios que viven en el sector fueron las primeras fuentes de información.

FASE: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Las sesiones de trabajo fueron la base para llegar a conclusiones y diagnósticos sobre cada aspecto que conformaba la estructura del estudio.

El diagnóstico preliminar debería dejar bien en claro las necesidades que presenta el sector, sus fortalezas y debilidades, para desde allí plantear los primeros lineamientos de soluciones prácticas a gestionar.

FASE: PROPUESTA

Después de tener la información y el diagnóstico de la zona en estudio, se establecen conceptos para medir el alcance y la complejidad de la propuesta que son: lo ideal como las condiciones más óptimas, lo real como las determinantes y lo posible como los recursos y gestiones básicas para su realización.

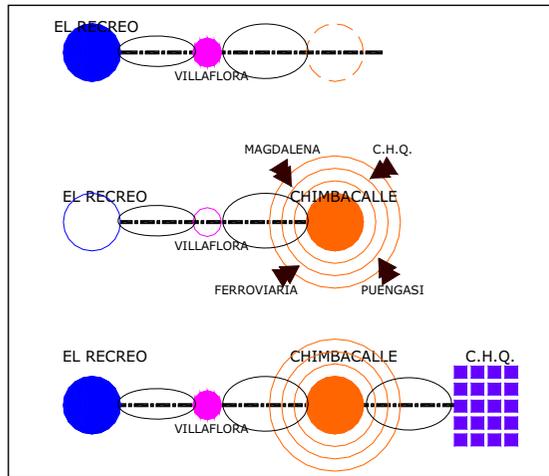
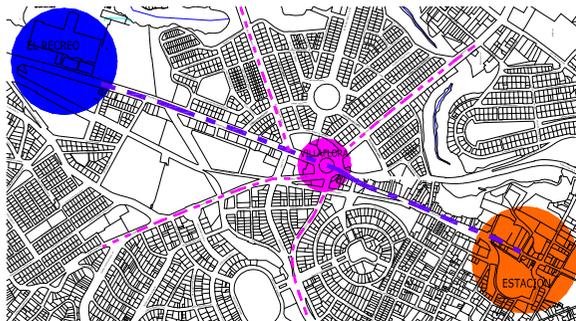


GRÁFICO 1. FASES DE DESARROLLO DEL NUEVO EJE DE CENTRALIDAD DEL SUR



PLANO 11. EJE DE CENTRALIDAD DEL SUR EN LA CIUDAD

3.1 Conceptos iniciales

3.1.1. Rol a futuro

La nueva imagen de Chimbacalle se relaciona y sustenta en las políticas de planificación establecidas por la Municipalidad de Quito.

El sector de Chimbacalle está llamado a convertirse en un conjunto de significación local, estructurándolo, jerarquizándolo e integrándolo con el entorno. La tecnología y la modernidad que dieron al sector la implementación del ferrocarril y la presencia de maquinaria por las fábricas e industrias, es ahora la característica que vincula el pasado con el futuro y que se reflejará en la propuesta del Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro.

3.1.2. Nuevo Eje de Centralidad

La propuesta se sustenta en la idea expuesta en el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) sobre la consolidación de centralidades urbanas mediante el fortalecimiento del rol de cada zona y de los ejes viales que las vinculan a la ciudad, lográndose un nuevo tejido urbano rehabilitado.

Partiendo de la centralidad existente en los sectores de El Recreo y La Villaflora, al que se incorporaría Chimbacalle con el propósito de vincular dicha centralidad con el Centro Histórico, se forma un eje que une los principales espacios públicos de cada sector (GRÁFICO 1 Y PLANO 11) como son la Estación Sur del Trolebús "El Recreo", el Centro Comercial El Recreo, la nueva parada de La Villaflora y el proyecto de intervención puntual desarrollado en el presente trabajo, que es la rehabilitación de la Estación del ferrocarril y su integración con la parada del trole.

Este eje viene entonces a enlazar las funciones, actividades y a los barrios en sí mismo, constituyéndose en la columna vertebral del desarrollo del nuevo Centro Sur.

3.1.3 Estructura Urbana y Anillos

La estructura urbana está determinada por la definición de las vías principales y secundarias existentes en el sector, conformando cuatro anillos diferenciados por el mayor o menor tráfico dentro de ellos.

- El primer anillo se desarrolla a partir de la estación del ferrocarril (espacio público principal de la propuesta) y crece hacia el exterior de acuerdo a las vías existentes. En este anillo se ubica también la plaza de encuentro principal propuesta y otras intersecciones importantes y remates que se generan.
- El segundo anillo se ubica en la zona sur del área de estudio y corresponde básicamente a los barrios Alphausi y 1° de Mayo. Su límite oriental es la calle Chambo, mientras que al occidente encontramos las calles Tomebamba y Villonaco. En este anillo se ubica el parque 1° de Mayo y la Plaza México, además del mercado Los Andes.
- El tercer anillo está delimitado por las calles Upano y Alphausi. Se localiza al norte del sector y comprende las ciudadelas La Colina, México y La Inmaculada.
- El cuarto anillo o anillo urbano integra y delimita el sector de estudio del barrio en general. Está entonces definido por las Av. Napo, Carlos María de la Torre y Oriental.

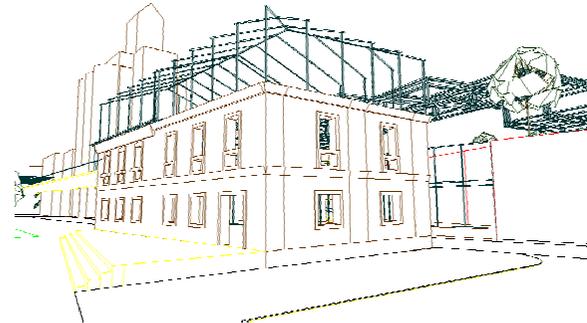
3.1.4 Incorporación de la tecnología y la modernidad a los proyectos propuestos

La temática a desarrollarse en las instalaciones intervenidas son la tecnología y la modernidad, de acuerdo al planteamiento inicial de la propuesta de asociar la antigua modernidad (el ferrocarril) con la nueva modernidad (el trolebús).

Esto se reflejaría en el uso de materiales de alta tecnología, colores y tipologías, que por contraposición, se asocien al entorno construido. De igual manera, la forma de realizar cada uno de los eventos y exposiciones debería caracterizarse por la interacción y la participación permanente del público.



PERSPECTIVA 1: NUEVA PLAZA CHIMBACALLE



PERSPECTIVA 2: PARADA DE INTEGRACIÓN TROLEBUS-ESTACIÓN

3.2 Programas y Proyectos

Los proyectos propuestos han considerado por una parte los requerimientos de la población expresados en las reuniones entre representantes de la Municipalidad y del barrio, y por otra parte han surgido del diagnóstico del equipo de trabajo, proponiendo los siguientes programas para desarrollar:

3.2.1 Programa de Intervención en el espacio público

1. Nueva Plaza Chimbacalle con puente conector (PERSPECTIVA 1).- El desvío de los carriles del trolebús en la Av. Maldonado permite la ampliación del "callejón" (que por topografía se forma en este sector) y la creación de una plaza lineal frente a tres establecimientos educativos (Escuelas Juan León Mera, Brasil e Isolina Viteri). Este nuevo espacio de encuentro, servirá también como un distribuidor del flujo estudiantil y público que existe en el sector; contará con mobiliario urbano, áreas verdes y un ágora de uso comunitario. Otro elemento complementario para este espacio será una plaza elevada que conectará la estación del ferrocarril y el sector occidental del barrio con el nuevo Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro planteado en el sector oriental.
2. Rehabilitación del Mercado Los Andes.- Dentro de la estrategia de rehabilitación del mercado están la refuncionalización de los puestos de venta que actualmente funcionan en base a una diversificación en la venta de productos, la competitividad de precios y mejoras del servicio y la atención, y la reubicación del área de locales de comida. En cuanto a la estructura física del local, requiere de una renovación de la cubierta y rediseño de las redes de agua y energía eléctrica.
3. Mejoramiento y ensanchamiento de veredas.- Trabajo a realizarse en las rutas peatonales definidas por el recorrido de estudiantes, identificándose las Av. Maldonado y Napo, y las calles Guayllabamba, Alpahuasi, Pedro Gual.

4. Intervención en parques, plazas y áreas verdes.- Mejorando las instalaciones e imagen de las áreas verdes recreativas, mediante dotación de juegos infantiles, mobiliario, iluminación, caminerías, arborización y jardinerías. En los bordes de quebradas se mantendrá e incrementará la arborización existente.
5. Mejoramiento de canchas deportivas.- Los espacios deportivos existentes como las canchas de fútbol de las ligas México y Eloy Alfaro y las canchas de básquet y volley que hay en el sector, requieren un mejor tratamiento de piso (tierra o encespado), construcción de graderíos y baterías sanitarias, iluminación de las áreas de circulación y en algunos casos iluminación de las canchas.
6. Señalética.- Crear un sistema de información urbana que facilite la identificación y el rápido acceso a los diversos equipamientos, zonas de servicio y áreas recreativas que dispondrá el sector.
7. Creación de estacionamientos.- Dentro de la propuesta de intervención se plantea la creación de equipamientos y el mejoramiento y la ampliación de servicios existentes, para lo cual es imprescindible crear áreas de estacionamientos para los siguientes proyectos:
 - La estación del ferrocarril.- Contempla la recuperación de un sector de las calles Sincholagua y Quilotoa para estacionamiento temporal.
 - El mercado Los Andes.- Rediseño del estacionamiento frente al edificio.
 - Las instalaciones deportivas de la Liga México.- No disponen de estacionamientos, razón por la cual se plantea utilizar un área sobre la calle Paute para este fin.
 - El proyecto del Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro.- Dispondrá de un área de estacionamiento junto a las instalaciones de las fábricas a recuperarse.
8. Renovación de los accesos al barrio "puertas de entrada".- El sector comprendido en la intersección de la Av. Maldonado

con la Carlos de la Torre, que constituye la puerta norte de Chimbacalle, y la esquina de las calles Maldonado y Cerro Hermoso (acceso sur); así como el tratamiento del parterre de



FOTOGRAFÍA 6: ESCALINATA Y VÍA PEATONAL EN CALLE PASOCHOA



FOTOGRAFÍA 7: EX RETÉN SUR (ACTUALMENTE UTILIZADO COMO VIVIENDA)

la Av. 1º de Mayo, constituyéndose en la puerta sur-occidente del barrio.

9. Mejoramiento de escalinatas y calles peatonales (FOTOGRAFÍA 6).- Espacios en los que se implementará mobiliario urbano, jardinería e iluminación.

3.2.2 Programa de Vialidad y Transporte

1. Parada de integración trolebús-estación del ferrocarril (PERSPECTIVA 2)- Creación de una parada intermodal que permite la conexión entre el sistema de transporte urbano (trole) y la estación del ferrocarril; esta parada se ubicará al nivel de la Av. Maldonado.
2. Creación de la vía vehicular de acceso al Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro.- Construcción de una vía de doble sentido que viniendo de sur a norte por la Av. Carlos de la Torre, ingrese hacia el sector de las fábricas abandonadas, específicamente la actual bodega de Almacenes Tía, hasta comunicarse con la calle Sincholagua.
3. Creación de una ruta de transporte público.- Con un recorrido que pase por el redondel de La Villaflores, atravesase Chimbacalle por la calle Chambo hasta llegar a la calle Upano, y que bajando por ésta, conecte con la Av. Maldonado.
4. Ampliación de la calle Vicente Andrade en su intersección con la Av. Maldonado para mejorar el acceso a los bloques de departamentos ubicados en el sector oriental
5. Peatonalización y circulación vehicular restringida.- En la calle Alpahuasi, en el tramo comprendido entre la Av. Napo y calle Sangay, brindando seguridad al gran flujo de peatones (en su mayoría estudiantes) que utilizan esta calle en su desplazamiento hacia la parada de bus en la intersección con la Av. Napo.

6. Supresión de "dientes" y prolongación de la calle Illiniza.- Eliminación de las culatas de ciertas edificaciones (entre las calles Antisana y Carihuairazo) y prolongación de la calle Illiniza en su intersección con la calle Los Andes, para jerarquizar un eje conector entre el parque Chimbacalle y el parque 1º de Mayo.
3. Rehabilitación de la ex fábrica de fósforos para equipamiento

3.2.3 Programa de Equipamiento Cultural

Los centros educativos del sector no poseen los servicios y locales de apoyo requeridos para la actividad académica (falta de espacios recreativos, falta de auditorios o salones de uso múltiple, déficit de aulas para el número total de alumnos, etc.). Ante la imposibilidad física y económica de dotar de todos los servicios a cada uno de los establecimientos educativos, se plantea complementar dichos centros con equipamientos que se implementarán principalmente en el proyecto del Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro.

1. Centro Cultural Tecnológico Eloy Alfaro.- Para este proyecto se plantea la rehabilitación de las edificaciones abandonadas de las antiguas fábricas La Industrial y La Victoria, ubicadas en el sector nor-occidental del barrio. La temática propuesta para estas instalaciones es la tecnología, la modernidad y la interacción, es decir el aprendizaje en base a la experimentación más que en la teoría. Se proponen entonces museos de ciencia y tecnología, bibliotecas, musicoteca, videoteca, desarrollo de ferias de colegios, salas de uso múltiple, auditorios, salas de exposiciones, talleres, etc. además de áreas duras para el desarrollo de actividades al aire libre.
2. Rehabilitación del Teatro México.- Este edificio tiene un carácter emblemático dentro del barrio. Originalmente creado para funciones de cine y representaciones teatrales, en épocas recientes ha sido utilizado como salón para asambleas de grupos religiosos. En cuanto a su mantenimiento, éste ha sido esporádico, lo que ha deteriorado de manera general sus instalaciones. La propuesta de rehabilitación para esta edificación, prevé su recuperación para que retome sus funciones originales, de manera que sea utilizado por la comunidad y que sirva de apoyo para los establecimientos educativos que carecen de auditorios o salones de actos.

(FOTOGRAFÍA 7).- Localizada sobre la Av. Maldonado frente a la estación de ferrocarril, esta edificación alberga actualmente a 60 personas que viven en muy malas condiciones. La rehabilitación de este edificio contempla un nuevo uso para equipamiento de apoyo para actividades culturales y educativas, especialmente para el nivel escolar de los centros educativos del sector inmediato.

3.2.4 Programa de Vivienda

1. Realización de la propuesta de densificación con programas de vivienda.- La actividad residencial es la dominante respecto de las otras funciones del sector, sin embargo requiere de acciones que mejoren y desarrollen la misma como:
 - El mejoramiento de inmuebles y fachadas, localizadas en las calles que han sido consideradas en la propuesta como ejes principales de circulación vehicular y peatonal. Paralelamente tendrá que mejorarse o dotarse de iluminación pública a lo largo de estas vías.
 - La zonificación propuesta presenta dos niveles. El primero, Residencial múltiple A608, para el borde oriental del sector, promueve la consolidación de edificaciones en altura (vivienda múltiple con comercio) a lo largo de las Av. Napo y Oriental, y el sector occidental de la Av. Maldonado. La segunda zonificación propuesta es la Residencial múltiple D304, que busca proteger la vivienda hacia el interior del barrio con el objetivo de mantener una densidad constructiva y poblacional, que no altere la característica de "vida de barrio" que caracteriza al sector y salvaguarde el perfil urbano existente.
 - La rehabilitación de viviendas inventariadas (edificaciones patrimoniales), manteniendo su uso.

3.2.5 Programa de Equipamiento Turístico

El servicio de ferrocarril en la actualidad atraviesa una grave crisis por el desuso en el que se encuentra, corriendo el riesgo de desaparecer. La poca actividad que de alguna manera lo mantiene en funcionamiento

es el servicio turístico hacia el parque nacional Cotopaxi, que es utilizado en gran parte por turistas extranjeros, y en menor número por turistas nacionales y excursiones escolares.

1. Rehabilitación de la estación del ferrocarril y creación de la plaza Eloy Alfaro.- La propuesta plantea rehabilitar el conjunto de edificaciones para las siguientes actividades:
 - Refuncionalización de la estación, con locales destinados para oficinas, boleterías, salas y andenes de embarque, bodegaje de equipaje, etc.
 - Actividades culturales como el Museo del Ferrocarril, con el propósito de conocer la historia del proyecto y construcción del mismo.
 - Locales de apoyo a la actividad turística, como tiendas para venta de artesanías; salas de exposición y uso múltiple, sitio para comidas típicas, servicio de teléfono y de Internet, oficina de turismo.
 - Actividades de encuentro y reunión en la "Plaza Eloy Alfaro", con la recuperación y adecuación del área actual de maniobras del tren, sitio en el que se localiza el busto del ex presidente del Ecuador Eloy Alfaro.
2. Mejoramiento de edificaciones patrimoniales inventariadas y otras por inventariar.- Se considera importante resaltar la historia constructiva del sector a través de inmuebles o conjuntos de valor que existe en el barrio. Entre las edificaciones importantes están la antigua iglesia de Chimbacalle, el conjunto de viviendas llamado "Barrio Obrero", el Teatro México y la fábrica de sombreros Yanapi. Estos inmuebles inventariados presentan elementos de interés histórico-cultural-arquitectónico que permiten proponer rutas turísticas o visitas temáticas al barrio que incluyan dichos sitios (como ejemplo tendríamos la fábrica de sombreros, una de las más antiguas de la ciudad, en la que se puede conocer el proceso de elaboración artesanal de sombreros y observar en uso maquinaria muy antigua para la fabricación de dicho producto).

Por las características del sector, existen edificaciones que podrían ser inventariadas y propuestas para nuevos usos de acuerdo a los proyectos planteados en el plan.

3.2.6 Usos de suelo

1. Uso residencial y residencial múltiple en el sector, proponiendo la densificación de la zona occidental en la ciudadela Eloy Alfaro, mediante la construcción de vivienda en altura en los terrenos en los que actualmente existen fábricas abandonadas y bodegas.
2. Eliminación de los comercios restringidos ubicados sobre la Av. Maldonado, mediante la expropiación de estos terrenos y la implantación de una plaza pública que beneficie a los estudiantes del sector.

Anexo 1**EL PERÍODO LIBERAL¹⁶**

- El 5 de junio de 1895 el Cabildo abierto de Guayaquil proclama a Eloy Alfaro como Jefe Supremo de la República y General en Jefe del Ejército.
- En enero de 1897 la Asamblea Constituyente designa a Eloy Alfaro como Presidente Constitucional de la República.

Obras del primer gobierno alfarista (1897-1901)

- Especial atención a la capital de la República (construcción del primer mercado, apoyo al Municipio para la higienización de la ciudad, construcción de reservorios de agua, instalación de alumbrado eléctrico, se trajeron tranvías).
- Se puso orden en el tesoro público
- En lo educativo, se creó en Quito el Colegio Militar y la Academia de Guerra así como el Instituto Nacional Mejía. En Manabí se fundó la Casa de Artes y Oficios.
- En 1897 se emite la ley de Instrucción Pública mediante la cual el estado se reserva el control de la enseñanza.
- El laicismo (1897), que es la redefinición de las relaciones del estado con la iglesia.
- Uno de sus proyectos casi obsesivos era el de integrar al país mediante la construcción del ferrocarril entre Guayaquil y Quito, "uno de los ferrocarriles más difíciles del mundo y una obra imposible de concretar"¹⁷.

Segundo período del gobierno alfarista, 1907-1911

- Llegada del ferrocarril a Quito en junio de 1908
- En lo educativo, modificaciones sustanciales a la Ley de Instrucción Pública, enseñanza primaria gratuita y obligatoria, construcción de nuevas escuelas y escuelas nocturnas para artesanos
- Obras para Quito: canalización y agua potable
- Obras para Guayaquil: saneamiento y canalización
- Nacionalización de los bienes de "Manos Muertas" y creación de los Institutos de Beneficencia.

¹⁶ "Breve Historia del Ecuador", Alfredo Pareja Diezcanseco, Editorial Ecuador F.B.T. Cía. Ltda., 1991, pág.52-53

¹⁷ Alfredo Pareja Diezcanseco, Op. Cit., pag. 55

Anexo 2

Expropiación para ampliación de la ruta del trole y plaza Chimbacalle

Expropiación de fábricas para crear viviendas

PREDIO	PROPIETARIO	AÑO	ÁREA TERR. (m2)	ÁREA CONST. (m2)
3040206008	Fáb.de Balanceados	1955	2449,00	2130,00
3040206009	Fáb. UMCO	1955	8472,00	7392,00
3040206010	Fáb. IMPLAST	1955	1323,00	2212,00

PREDIO	PROPIETARIO	AÑO	ÁREA TERR. (m2)	ÁREA CONST. (m2)
3040203001	Sr. Luis Núñez	1970	65,00	204,00
3040203002	Sr. Sergio Segovia	1935	320,00	397,00
3040204001	Sr. Gonzalo Lliguin	1915	189,50	258,50
3040204002	Sr. José Zoldán	1915	344,00	473,00
3040204003	Sr. Gilberto Pozo	1983	253,00	544,00
3040204004	Sra. Sara Milanda	1981	149,00	291,00
3040204005	Sr. José Narváez	1935	56,00	168,00
3040204006	Sr. José Narváez	1935	271,00	304,00
3040205001	Sra. Merced Chuquimarca	1915	416,00	412,50
3040205002	Sra. Raquel Montalvo	1989	290,00	571,20
3040205003	Sr. Julio Freire	1955	66,00	103,00
3040205004	Sr. Jaime Hidalgo	1955	68,00	136,00
3040205005	Sr. Adriano Montalvo	1955	74,00	148,00
3050207001	Sr. Carlos Moreno (casa-parada)	1955	206,00	412,00
3050207003	Sr. José Herrera	1955	58,00	174,00
3050207004	Municipio de Quito	1990	229,00	296,00
3050207005	Sr. Luis Paredes	1955	90,00	295,00
3050207006	Sr. José Constante	1955	180,00	330,00
3050207007	Sra. María Guevara	1970	152,00	124,00
3050207008	Municipio de Quito	1987	851,00	129,00
3050207009	Municipio de Quito	1977	20,00	20,00
3050207010	Sr. Ángel Freire (casa-parada)	1955	255,00	510,00

Centro de Innovación y parque temático

PREDIO	PROPIETARIO	AÑO	ÁREA TERR. (m2)	ÁREA CONST. (m2)
3030206001	IESS Ex-fábrica La Victoria	1960	3445,00	1690,00
3040203025	Municipio de Quito		4320,00	0,00
3040203026	IESS Sesquicentenario		35306,00	758,00
3040203027	IESS Ex fábrica La Industrial		18422,00	12569,00

Calle desde la Av. De la Torre para Centro de Innovación

PREDIO	PROPIETARIO	AÑO	ÁREA TERR. (m2)	ÁREA CONST. (m2)
3040206016	Tiendas Indust. Asociadas S.A.	1955	2130,00	2124,00
3040206019	Sr. Enrique Guallichico	1983	1400,00	380,00

Ampliación de la calle Vicente Andrade

PREDIO	PROPIETARIO	AÑO	ÁREA TERR. (m2)	ÁREA CONST. (m2)
3040206001	Sra. Aída Toscano (amp. calle)	1975	959,00	527,74