

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Economía, Ambiente y Territorio

Convocatoria 2022 - 2024

Tesis para obtener el título de Maestría en Estudios Urbanos con Mención en Políticas y  
Planificación del Territorio

INFLUENCIA DE LA PEATONALIZACIÓN EN LA RELACIÓN DE LOS ACTORES  
CON EL ESPACIO: ANÁLISIS DE LA CALLE GARCÍA MORENO

Noroña Carlosama Katherine Elizabeth

Asesora: Donoso Gómez Rosa Elena

Lectoras: Hermida Palacios Carla Marcela, Chacon Martinez Katherine Michelle

Quito, marzo de 2025

## **Dedicatoria**

Esta maestría y este proyecto se los dedico a mi mamá Sra. Mariana de Jesús Carlosama y a mi papá Sr. Gonzalo Noroña, quienes me enseñaron cada uno a su manera el amor a las diferentes pasiones que pueden emerger en un mismo camino. Así mismo, debo enfatizar que sin el apoyo de mi madre no hubiera recorrido este largo camino.

## Índice de contenidos

<b>Resumen .....</b>	<b>7</b>
<b>Agradecimientos .....</b>	<b>8</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>9</b>
<b>Capítulo 1. Diseño y Marco Teórico .....</b>	<b>13</b>
1.1 Justificación .....	13
1.2 Pregunta de investigación, objetivos .....	14
1.3 Metodología.....	15
1.4 Marco teórico y conceptual .....	19
1.4.1 Centro Histórico y Patrimonio .....	20
1.4.2 Movilidad Sostenible .....	24
1.4.3 Espacio público y Derecho a la Ciudad .....	31
<b>Capítulo 2. Historia y jerarquización de la calle .....</b>	<b>35</b>
2.1. Contexto histórico calle García Moreno.....	35
2.2. Contexto de aplicación de la peatonalización de la Calle García Moreno .....	41
<b>Capítulo 3. Políticas urbanas y movilidad sostenible.....</b>	<b>43</b>
3.1 Centro Histórico de Quito: Políticas de conservación y patrimonio .....	44
3.2 Conservación o movilidad en el Centro Histórico de Quito.....	49
3.3. Creación de un nuevo modelo de movilidad: Planes y Proyectos.....	52
3.4 Peatonalización: Realidades en otros países.....	58
3.4.1 España.....	59
3.4.2 América Latina.....	60
<b>Capítulo 4. Percepciones y mapeo, la calle de hoy .....</b>	<b>63</b>
4.1 Análisis de las políticas públicas sobre movilidad en el proyecto de peatonalización de la calle García Moreno .....	64

4.2 Análisis de la relación de los actores y el espacio público .....	66
4.2.1 Accesibilidad.....	68
4.2.2 Comercio.....	69
4.2.3 Mendicidad .....	71
4.2.4 Participación ciudadana .....	71
4.2.5 Imagen del paisaje urbano .....	72
4.2.6 Proyectos complementarios a la peatonalización .....	72
4.2.7 Parqueaderos .....	73
4.2.8 Características del Pavimento .....	74
4.3 Hallazgos observacionales.....	76
<b>Conclusiones .....</b>	<b>80</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>84</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>89</b>

## **Lista de ilustraciones**

### **Tablas**

Tabla 1.1 Elementos del caso de estudio.....	15
--	----

### **Ilustraciones**

Ilustración 2.1 Plaza de la Independencia .....	37
Ilustración 2.2 Cruz de la Catedral.....	38
Ilustración 2.3 Arco de la Reina.....	39
Ilustración 2.4 Calle García Moreno .....	40
Ilustración 3.1 Calle García Moreno .....	45
Ilustración 4.1 Paseo de las 7 cruces .....	63
Ilustración 4.2 Características de las calles del CHQ.....	75

### **Mapas**

Mapa 4.1 Peatonalización de la calle García Moreno.....	76
---	----

## **Declaración de cesión de derecho de publicación de tesis**

Yo, Katherine Elizabeth Noroña Carlosama, autora de la tesis titulada “Influencia de la peatonalización en la relación de los actores con el espacio: Análisis de la calle García Moreno”, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría, concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, marzo de 2025

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Katherine Elizabeth Noroña Carlosama', written over a horizontal line.

Firma

Katherine Elizabeth Noroña Carlosama

## **Resumen**

La presente investigación se realizó basada en la necesidad de evaluar peatonalización de la calle García Moreno, ubicada en el Centro Histórico de Quito. Para la evaluación se analiza el contexto social, político y sanitario que ha influido en la obra y sus resultados. La investigación se realizó desde un punto de vista cualitativo puesto que, desde la visión sociológica de la autora, generalmente estos proyectos no solamente son medibles como política de movilidad, sino también deben ser tangibles desde la perspectiva de los actores sociales.

Para la investigación se utilizó un vaciado bibliográfico y entrevistas a actores clave. Se usaron nociones de sociología y urbanismo, desde la perspectiva de Ervin Goffman y Lefebvre que promueven las bases para visualizar los actores en la cotidianidad en el espacio público en el Paseo de las Siete Cruces o ex Calle García Moreno.

Con esta visión más sociológica se plantea un balance para el reconocimiento de los actores desde las distintas aristas, que incluyen la comercial, institucional y los transeúntes. Además, visibiliza las necesidades complementarias del proyecto, opiniones de la academia y los mismos actores que han sido relegados, los comerciantes informales y los mismos trabajadores públicos que dan vida al sector. La utilización de mapas, permitieron observar los ejes transversales a denostar como la accesibilidad universal, entre otros ejes temáticos, como la elitización, la turistificación y el vaciamiento habitacional del centro histórico que hace más difícil su mantenimiento.

## **Agradecimientos**

Agradezco a mi madre que me apoya en cada paso que doy, a mi padre que de una forma u otra me llevó a interesarme por los problemas de la ciudad y a tener una perspectiva crítica de los proyectos inconclusos de las administraciones locales. Agradezco a mi tía Consuelo Noroña que siguió de cerca este proyecto y que siempre estuvo presta a ayudarme en lo necesario. Agradezco a mis amigos Sixto Zotaminga, Pedro Espinosa y Edison Calderón que me motivaron a seguir una maestría.

Agradezco a FLACSO por permitirme tener esta oportunidad única de estudiar en esta universidad de prestigio, al increíble personal que no solo posee una capacidad intelectual importante, sino cuya calidez humana es imprescindible en nuestra sociedad. Por ello quiero agradecer profundamente a tres profesores que marcaron mi formación Ing. Pablo Cabrera, Arq. Gustavo Durán y sobre todo a mi tutora de tesis Arq. Rosa Elena Donoso. Y a la Coordinadora de la Unidad de Bienestar M.Sc. Katherine Ullauri quien siempre supo dar un seguimiento oportuno y supo ser una mano amiga dentro de esta gran familia que es la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Agradezco a cada una de las personas que me permitieron realizar una entrevista en el marco de esta investigación y sobre todo a los miembros del Instituto de Patrimonio y Secretaría de Movilidad.

## **Introducción**

Quito es una ciudad que se caracteriza por tener una expansión lineal de norte a sur, con una extensión de 42km de longitud hasta el 2010 (Orquera 2022; Cuenin & Silva 2010). Presenta una geografía irregular y se asienta en los 2850 metros sobre el nivel del mar, entre la cordillera de los Andes Orientales y Occidentales. Dichas condiciones marcan complicaciones innatas para la movilidad en la ciudad, esto sumado a la falta de un adecuado sistema de transporte público, el excesivo uso de vehículos motorizados y la falta de una adecuada política pública sobre movilidad, delimitan un panorama complejo que ha generado fuertes procesos de fragmentación urbana y desplazamiento de residentes hacia los Valles. Por ello y durante años, un proyecto de movilidad sostenible, realmente aplicable al contexto de esta ciudad caótica, ha sido un desafío para la alcaldía (Orquera 2022).

Por su ubicación, Quito tiene problemas estructurales de movilidad, ya sea por el creciente parque automotor o por falta de implementación de políticas de movilidad sostenible. Es así como se ahondan los atascos de tránsito en zonas localizadas. Frente a ello, uno de los objetivos estratégicos que la Secretaría de Movilidad apunta a resolver el problema de expansión longitudinal de la mancha urbana llevando a concentrar el hipercentro, como destino final (MDMQ 2023).

La ciudad cuenta con un exceso de movilidad concentrada en el hipercentro. En un estudio de Cuenin & Silva, para el 2010, la ciudad sobrepasaba con el 90% de vehículos aceptados por cada 1000 habitantes, logrando un incremento del tráfico tal, que una persona requiera dos horas diarias para trasladarse a su trabajo y a su hogar (Orquera 2022).

El 5 de enero de 2019 arrancó la construcción de las obras de peatonalización de lo que sería el nuevo Paseo de las Siete Cruces en la calle García Moreno, particularmente el tramo que va desde la calle Mejía hasta la calle Chile, en el sector del Centro Histórico de Quito (CHQ). La obra se realizó con base en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible, que iba de la mano con las políticas de conservación patrimonial, planteadas por el entonces alcalde de Quito, Mauricio Rodas. Entre los objetivos del plan estaba la preservación de los edificios patrimoniales, a través de la reducción de los niveles de vibración y la reducción de la contaminación del aire. Para lo cual se pretendió priorizar la movilidad de peatones, fomentando espacios dignos, accesibles, seguros y libres de obstáculos, aprovechando de que el Centro Histórico de Quito es el sector de la ciudad con mayor cantidad de personas que se movilizan a pie. Según datos del Municipio, de lunes a viernes, más de 282.000 personas

caminan por sus calles, mientras que los fines de semana se registran 310.000 visitantes (MDMQ 2019).

Un fenómeno de la movilidad sostenible, que es un recurrente objeto de investigación en los estudios urbanos, es el rol del espacio público y el sistema vial, pues en la conjugación de ambos, una ciudad garantiza de mejor o peor manera el acceso a sus múltiples servicios. Cuando una calle pasa de ser un eje vehicular a uno peatonal se unen varios conceptos y fenómenos que vale la pena estudiar, por ello se parte del análisis de una calle emblemática de la que no se han rastreado resultados.

### **La calle como objeto de estudio**

El Plan Especial del Centro Histórico de Quito del año 2000 se planteaba dar valor al espacio público y asegurar la preeminencia del peatón. Con esto, se mantendría una circulación motorizada restringida, que habría establecido un sistema de vías y calles, jerarquizando su funcionalidad y un diseño que priorice el sistema peatonal sin interferir con el tráfico motorizado (MDMQ 2000).

Dicho plan demuestra una preocupación inicial del municipio a favor de políticas de movilidad alternativa, a propósito de la permanencia de distintas problemáticas en la zona. Una de ellas es la topografía del territorio, que presenta zonas de difícil acceso peatonal con pendientes que superan el 30% de inclinación, factor que condiciona el acceso a personas con movilidad reducida y de la tercera edad según el 83,5% de la percepción ciudadana (MDMQ 2016). Otra problemática de movilidad radica en que la mayoría de las vías peatonales se encuentran desconectadas y que tienen poca prioridad frente a vehículos motorizados (MDMQ 2017). Estos factores inciden en que la movilidad peatonal esté limitada y con ella, que los barrios estén desconectados. Si sumamos a esto el uso inadecuado de escalinatas, podemos encontrar algunas razones que crean focos de inseguridad (MDMQ 2019).

A estas problemáticas se suma otras propias de la dinámica del CHQ: la falta de organización en cuanto a las actividades de comercio y abastecimiento, la densidad poblacional, actividades institucionales, así como el ancho de las calles (MDMQ 2017). Todas estas perjudican el pleno disfrute del espacio público por parte del peatón en esta zona (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona 2015) La falta de compatibilidad entre los horarios nocturnos de carga y descarga comercial, el uso compartido para el transporte turístico y demás factores de movilidad vehicular estipulados en la ordenanza No. 147 chocan entre sí y son agravantes que vuelven al espacio aún más caótico para el deleite y uso del peatón (MDMQ 2019).

El vínculo CHQ con la ejecución de proyectos de movilidad sostenible a favor del peatón y en sí, de la movilidad alternativa, ha sido escasa pese a que el Plan de Movilidad Sostenible del CHQ del 2009 prioriza los desplazamientos peatonales, y el plan de movilidad del 2022-2024 señala a la movilidad alternativa como factor fundamental para garantizar el derecho a la ciudad. Hechos como la ausencia de ciclo vías o la falta de articulación del sistema de Bici Quito con el CHQ, no se comprenden cuando la documentación invitaría a que la realidad fuese distinta (MDMQ 2017).

El patrimonio de la infraestructura del CHQ ha sido una variable adicional a considerar entre los distintos planes de movilidad sostenible y alternativa sobre el territorio, ya que la implementación de estas ayuda a mitigar los daños que ocasionan las problemáticas que hemos señalado anteriormente y que perjudican el valor patrimonial del casco histórico.

Siguiendo con esta línea, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) implementa las pautas introducidas en 2011 por la UNESCO para la conservación del patrimonio, incluyendo el concepto de Paisaje Urbano Histórico (PUH). Es así como se reconoce las amenazas existentes entre el equilibrio de la conservación del patrimonio y la temática del desarrollo, abarcando el contexto urbano y el entorno geográfico natural presentes en el territorio (MDMQ 2019).

Por tal motivo, el contexto urbano que incluye refiere al sentido espacial, es decir, a las características naturales del sitio como la topografía, la geomorfología, la hidrología, y los demás elementos naturales; a los elementos construidos como edificaciones históricas y contemporáneas, infraestructura pública y privada, espacios abiertos, jardines públicos y privados; y por último a los elementos de la estructura urbana como patrones de asentamiento y organización espacial, percepciones y relaciones visuales. Todo esto pensado siempre desde el enfoque de “ciudades para la gente” (MDMQ 2019).

Mediante la identificación del concepto de Paisaje Urbano Histórico (PUH), se deben establecer acciones de conservación a través de una planificación participativa, evaluando la vulnerabilidad del patrimonio urbano frente a las presiones socioeconómicas y los impactos del cambio climático. Así mismo, dentro del Plan Parcial de desarrollo del Centro Histórico del 2019 aparece como imperativo integrar esfuerzos entre empresas público-privadas (MDMQ 2019). Pero en realidad es demandante a quién sería dirigida esta intervención y participación, una vez que llegue el plan de acción.

De esta manera el cuidado patrimonial que requiere CHQ requiere una atención integral frente a las diversas problemáticas que vive el espacio. La movilidad sin duda es uno de las más importantes, donde la implementación de proyectos de movilidad sostenible y alternativa puede ser un paso significativo que aporte incluso, a la solución de otros problemas relacionados con la ocupación del espacio público y la accesibilidad al territorio.

## **Capítulo 1 . Diseño y Marco Teórico**

Este capítulo establece el marco teórico y metodológico para analizar los efectos de la peatonalización del tramo de la calle García Moreno (Paseo de las Siete Cruces) en el Centro Histórico de Quito (CHQ). La investigación se justifica por la necesidad de evaluar cómo políticas de movilidad sostenible impactan en la dinámica urbana, en especial en un espacio patrimonial con problemas de congestión, accesibilidad y conflicto entre actores (comerciantes, residentes y turistas). Bajo un enfoque interdisciplinario y metodologías mixtas —que incluye revisión histórica, análisis de políticas públicas, entrevistas y observación participante—, se examina si la peatonalización priorizó intereses turísticos sobre necesidades locales, afectando el derecho a la ciudad. El marco teórico integra tres ejes: 1). la tensión entre centralidad histórica y funcionalidad urbana del CHQ, 2). la movilidad sostenible como herramienta para equilibrar accesibilidad y conservación patrimonial, y 3). el espacio público como escenario de disputa y apropiación social, desde la perspectiva lefebvriana del derecho a la ciudad.

### **1.1. Justificación**

Para esta investigación se ha elegido como tema la influencia de la peatonalización, de un tramo de la calle García Moreno, en la relación del espacio público con los actores del Centro Histórico de Quito, con la finalidad de problematizar cómo medidas sobre movilidad y accesibilidad impactan dentro de la vida de los habitantes de la ciudad, en un contexto donde existen diversos problemas de movilidad marcadas por las complicaciones de la propia configuración urbana, así como por las necesidades y cuidados propios de unos de los espacios más icónicos y patrimoniales de Quito.

La configuración urbana de la ciudad de Quito presenta diversas dificultades que afecta considerablemente a la movilidad. Uno de los principales problemas es la desproporción entre el excesivo número de vehículos y la limitada capacidad de la infraestructura urbana. Además, el crecimiento significativo y desordenado de la ciudad ha dado lugar a la aparición de varios centros urbanos repletos de servicios, así como extensas y densamente pobladas periferias.

Esta situación se complica aún más debido a la geografía accidentada de la ciudad caracterizada por montañas y quebradas, lo que agrava los problemas de movilidad.

Al estar varios de los hipercentros de la ciudad en la mitad de ella y ser las periferias los espacios de mayor residencia de la población de Quito, el tráfico desde los extremos hacia sus hipercentros son el foco principal de los problemas de movilidad. Tiempos excesivos en los traslados, contaminación ambiental, auditiva y visual, falta de infraestructura para movilidad

alternativa y servicios de transporte deficientes, son los agravantes que nacen fruto de una mala planificación urbana, que perjudica la calidad de vida de los y las habitantes.

A pesar de los intentos de descentralización de lo que aún es un foco emblemático de la ciudad, el Centro Histórico, la creación de las nuevas zonas administrativas como son las Plataformas Financieras en el Norte y en el Sur, aún no han logrado una mitigación importante de la movilidad, puesto que sigue existiendo la necesidad de movilizarse por las vías del CHQ para llegar a ellas. Si las condiciones físicas de la ciudad en sí tienden a generar problemas de tráfico vehicular, estas se encuentran agravadas dentro del espacio patrimonial al que hacemos referencia.

Es importante reconocer que la implementación de la peatonalización de algunas calles del Centro Histórico se realizó sobre la base del plan de movilidad, donde se prioriza al peatón en un espacio dominado por el comercio y el turismo histórico (MDMQ 2019). Pero, posterior a la creación de este espacio de movilidad, no existe ningún seguimiento del proyecto, ni se ha realizado un análisis de las nuevas problemáticas en el espacio construido.

También se debe considerar, que se ha dado un proceso de reterritorialización de los actores en el espacio, donde no se han tomado decisiones claves para resolver los problemas de accesibilidad, movilidad y comercio informal, que, en este último caso, sólo se han desplazado fuera del casco principal del centro. Si bien existen bases en las agendas de planificación sobre el tipo de movilidad abordada, no se trabaja desde la perspectiva histórica que podría influir o no, en los planes de movilidad, lo cual deja en un vacío analítico y demuestra a simple vista, las ineficiencias en el abordaje de la política pública.

## **1.2. Pregunta de investigación, objetivos**

El objetivo principal de la investigación es identificar cuáles son los efectos de la peatonalización del tramo de la calle García Moreno o también conocido como paseo de las 7 cruces, dentro del Centro Histórico de Quito, y entender la relación que establecen los actores con el espacio público de este caso. Para lograrlo será necesario entender diversas dinámicas alrededor de las políticas públicas sobre movilidad sostenible, razón por la cual se pretende desarrollar cuatro objetivos específicos.

Primero, conocer la importancia de la Calle García Moreno dentro de la complejidad de ubicarse en la zona patrimonial más importante de la ciudad. Segundo, asociar el uso de políticas de patrimonio y conservación con la necesidad de fomentar movilidad sostenible en el espacio del CHQ. Tercero, analizar la movilidad en función de planes y proyectos

implementados en el Paseo de las Siete Cruces (antigua calle García Moreno). Y finalmente, sobre la base del reconocimiento de los actores principales en el espacio como son: comerciantes formales e informales, turistas, niños, adolescentes y adultos que se convierten en transeúntes; evaluar el cumplimiento del derecho a la ciudad en función al uso y deleite del espacio público, en tanto los actores disfrutaron y se apropiaron de su bagaje histórico y sus usos para la cotidianidad.

Cómo hipótesis de la presente investigación parto de la sospecha que la peatonalización en el paseo de las 7 cruces, tramo de la calle García Moreno, en el Centro Histórico de Quito, no se implementó priorizando intereses de movilidad sostenible, sino los intereses del sector turístico, motivo por el cual no se satisficieron las necesidades de los actores principales que habitan el espacio.

### 1.3. Metodología

Para el desarrollo de esta investigación es necesario el abordaje de tres componentes. El primero de ellos es el histórico, el cual nos permitirá justificar la importancia de la elección de la calle del CHQ en relación con el resguardo patrimonial a su alrededor. El segundo será el análisis de las políticas públicas sobre movilidad, espacio público y rehabilitación del CHQ, en especial a las que refieren sobre el proyecto de peatonalización del tramo de la calle García Moreno. Y finalmente se realizará una síntesis de los resultados obtenidos mediante la observación participante, junto con la voz de los actores del espacio, permiten al investigador contrastar el uso del nuevo proyecto construido desde distintas aristas. Para ello se incluirán entrevistas de representantes del comercio, instituciones y academia, que nos aporten a la construcción del análisis de los resultados obtenidos y nos brindan perspectivas sobre que tanto el proyecto está garantizando el derecho a la ciudad.

**Tabla 1.1 Elementos del caso de estudio**

<b>Componentes de la investigación</b>	
<b>Histórico</b>	Importancia histórica cultural de la calle
<b>Políticas públicas</b>	Rehabilitación del Centro Histórico
	Movilidad Sostenible (peatones y espacio público)

<b>Resultados</b>	Peatonalización Calle García Moreno		
<b>Enfoque</b>	Mixto		
<b>Diseño</b>	Estudio de Caso		
<b>Ámbito</b>	Interdisciplinario		
<b>Elementos del caso de estudio</b>			
<b>Temas</b>	<b>Temas específicos</b>	<b>Objetivos específicos</b>	<b>Herramientas Metodológicas</b>
Historia y Jerarquización de la calle	Contexto histórico Calle García Moreno	<p>O1. Conocer la importancia de la Calle García Moreno, dentro de la complejidad de ubicarse dentro de la zona patrimonial</p> <p>O2. Asociar el uso de políticas de patrimonio y conservación con la necesidad de fomentar movilidad sostenible en el espacio del CHQ</p>	<p>Vaciado bibliográfico</p> <p>Entrevistas</p>
Políticas Urbanas y Movilidad sostenible	Centro Histórico de Quito: Políticas públicas de mejoramiento	O3. Analizar la movilidad en función de planes y proyectos implementados en el Paseo de las Siete Cruces (antigua calle García Moreno).	Mapas
	Contexto de la aplicación de políticas de movilidad sostenible: La peatonalización		<p>Vaciado bibliográfico</p> <p>Entrevistas</p>

Gobernanza y participación	Aplicación del derecho a la ciudad	O4. Evaluar la aplicación del derecho a la ciudad y la interacción de los actores en función al uso y deleite de espacios peatonalizados	Vaciado bibliográfico Entrevistas Observaciones participantes Mapas
	Relación de los actores en el nuevo espacio construido		

*Fuente:* Elaborado por la autora.

Para una mejor comprensión de la tabla que se muestra arriba, destacamos que en esta investigación se utilizó el enfoque de la ontología relativista, para comprender cómo las situaciones del contexto alrededor del espacio inciden en la forma en que los actores significan y hacen uso de la calle (Harvey 1989). Enfoque que nos será útil para analizar los parámetros de peatonalización de la calle, planteados por la Secretaría de Movilidad o el Instituto de Patrimonio del Municipio de Quito.

Es relevante destacar que estos datos se han utilizado para llevar a cabo un análisis teórico y analítico sobre la implementación de la peatonalización de la calle García Moreno. Así mismo, se aplicará el paradigma del constructivismo social, fundamentado en bases interdisciplinarias de la sociología y el urbanismo. Esto nos permitirá emplear la teoría del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre y Goffman, partiendo de la premisa de que la ciudad debe ser diseñada en función de las necesidades y calidad de vida de sus habitantes (Lefebvre 1968).

Se ha contemplado el uso de vaciado bibliográfico como parte de la estrategia metodológica empleada para una revisión y análisis exhaustivo de la documentación oficial, referida a los planes de movilidad y el proyecto en cuestión. Siguiendo la línea Hernández, Fernández y Baptista (2014) el vaciado bibliográfico servirá para la estructura de un marco teórico ajustado a las características del objeto que vamos analizar. Un mapeo de la información recopilada será usado dentro de esta estrategia, como forma de retroalimentación de los hallazgos encontrados.

Dentro del vaciado bibliográfico se ha revisado una literatura básica, que si bien no es la más actual pero que documenta y fundamenta las bases de la experiencia del proceso de peatonalización. Basado en esta premisa, en el proyecto se recopiló distintas investigaciones

hechas para otros proyectos de peatonalización, principalmente en ciudades europeas. Entre ellas aparecen las ciudades de Barcelona con el establecimiento de las supermanzanas, Sevilla y Andalucía. Pero también se toma de referencias las investigaciones de proyectos de peatonalización en Latinoamérica, como el caso Curitiba en Brasil y Mar del Plata en Argentina. Es verdad que se enfatiza en los casos de las ciudades españolas, pero esto se utiliza dado que fueron la base de la construcción del proyecto de peatonalización. A partir de estos hallazgos hemos podido definir que los conceptos de movilidad sostenible, centro histórico, patrimonio, peatonalización y espacio público, serán claves en la construcción del marco teórico, que nos permita realizar el análisis que nos hemos propuesto.

Esta investigación analiza las circunstancias históricas, la forma en que se implementó el proyecto (año de ejecución o período de estudio) y la evaluación del impacto que ha generado la peatonalización de un tramo de la calle García Moreno, o lo que se conoce como el paseo de las 7 cruces, en el Centro Histórico de Quito. La historia, el proyecto y su impacto, son elementos suficientes para que este trabajo sea abordado como un estudio de caso.

En el marco del uso del constructivismo social dentro de una investigación de estudios urbanos (Kärholm 2014) analizaremos las perspectivas de diferentes actores sobre sus vivencias y opiniones en la implementación del proyecto. En este sentido, durante los meses de noviembre del 2023 hasta abril del 2024, se realizaron ocho entrevistas de actores involucrados abordados de distintas aristas; dos entrevistas realizadas a miembros del municipio, por su parte la Arq. Ana Andino Directora de Investigación y Diseño de Proyectos del Instituto Metropolitano de Patrimonio y por otro lado el Ingeniero Henry Vilatuña Director de la Secretaría de Movilidad. Por otro lado, se tomó en consideración dos entrevistas realizadas a representantes del comercio en el Centro Histórico, uno de ellos es el Señor Rodrigo Guarderas representante de la Asociación de Trabajadores Autónomos y la Sra. Amanda Tul Exrepresentante de la Organización de Defensa del Centro Histórico. Por su lado, dos miembros de la academia, el Arquitecto Sergio Bermeo Decano de la Facultad De Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador y la Arquitecta María Isabel Orquera Catedrática de la FAU de la Universidad Central del Ecuador. Las entrevistas con respecto a funcionarios, comerciantes y habitantes fueron seleccionadas de acuerdo a su nivel de vinculación con el proyecto de peatonalización. Mientras que los miembros de la academia fueron escogidos por su especialización en urbanismo, movilidad y patrimonio. Las entrevistas fueron realizadas con guías de entrevista semi estructuradas, tomando en cuenta el rol del actor entrevistado en el proceso de peatonalización de la calle.

#### **1.4. Marco teórico y conceptual**

El marco teórico y conceptual estará organizado en tres partes: centro histórico y patrimonio, movilidad sostenible y espacio público y derecho a la ciudad. Estas partes responden a la necesidad de problematizar las circunstancias del espacio en donde radica el proyecto y el enfoque que maneja el mismo sobre movilidad. Dentro de cada parte se desarrollarán los conceptos que estructuran las discusiones teóricas mencionadas y que serán utilizadas a lo largo del trabajo.

La primera parte referida a centro histórico y patrimonio abordará las diferencias entre centralidad urbana e histórica, planteado como la modernización y crecimiento de las ciudades ha llevado a que aparezcan diversas centralidades y con ello, que la vieja centralidad urbana de una ciudad con estructura colonial como Quito, cambie su funcionalidad para ser el lugar de resguardo patrimonial, identificación simbólica y memoria histórica local y nacional. En el caso de Quito, al ser una de las primeras ciudades en ser reconocida como patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO, se destaca como la condición patrimonial tiene vital importancia en el espacio, razón por la cual el apartado también abordará las comprensiones del patrimonio y los retos de su conservación, en medio de las tensiones de un espacio donde confluyen diversas actividades, que utilizan al patrimonio o que lo ponen en peligro.

La segunda parte referida a la movilidad sostenible, comenzará con la comprensión de cómo las formas en que se entiende a la movilidad y los medios que esta prioriza, estructura la configuración urbana. A partir de ello, se identificarán los problemas asociados con la prioridad otorgada a la movilidad de vehículos motorizados. Bajo este contexto, se propone a la movilidad sostenible como un enfoque para promover el uso de otros medios de movilización y dar importancia al peatón, que al mismo tiempo en que garantizan una mayor y diversa accesibilidad al espacio, sirvan para mitigar las afecciones contaminantes a espacios sensibles y de cuidado patrimonial como el Centro Histórico de Quito.

La tercera parte abordará el espacio público y el derecho a la ciudad, con el fin de señalar cómo el uso y deleite de estos espacios, como una calle peatonalizada, en función de los requerimientos vitales y culturales de las personas, son parte de un enfoque que denuncia los modelos de ciudad excluyente y desiguales; y promueve la construcción de una urbanidad acorde a las necesidades de todos y todas sus habitantes. Esta perspectiva, que define al derecho a la ciudad, será analizada en sus diversos elementos teóricos para establecer una

relación con los dos apartados anteriores, de este marco conceptual y teórico, y así definir un camino de análisis que nos permita observar y señalar, si los efectos del proyecto de peatonalización del tramo de la calle de las 7 cruces “calle García Moreno”, se relacionan o no con los formulados que a continuación detallaremos.

#### **1.4.1. Centro Histórico y Patrimonio**

En el siguiente apartado se pretende exponer un análisis práctico del centro histórico, partiendo de cómo la centralidad urbana combinada con su importancia histórica, configura un legado cultural que tiene valor simbólico de un determinado espacio al que se pretende preservar, promover y cuidar.

##### **1.4.1.1. Centro Histórico**

Para explicar este concepto se necesita partir de una definición teórica de cómo diferenciar una centralidad urbana de una histórica. Pero las características específicas que diferencian a estas centralidades difieren de cada espacio, puesto que los fenómenos determinantes son respuesta al contexto de la ciudad.

Para Fernando Carrión, el Centro Histórico de Quito es el punto principal dentro de la ciudad, que se caracteriza por la equidistancia de su perímetro. El CHQ está definido por una doble condición: urbana (dentro del espacio) e histórica (dentro del tiempo). Entonces, se lo define como un lugar o un escenario determinante, primero por su centralidad y luego por sus valores arquitectónicos dentro de la ciudad (Carrión 2001). Sin embargo, también nos remitimos a categorías y realidades históricas que identifican y diferencian a ciudades, como lo afirma Emilio Martínez, al analizar los Centros Históricos desde una perspectiva sociológica (Martínez 2001). Es así como, al tratarse de una ciudad antigua, se habla de procesos sociales, políticos y económicos que convergen en un espacio y traspasan el tiempo. Se trata, por tanto, de una ciudad atada a una parte de su memoria colectiva a través de su patrimonio edificado (Martínez 2001).

Pero los espacios como los Centros Históricos son testigos de los cambios urbanos, donde la centralidad se va renovando y diversificando, mientras las periferias se van extendiendo. Nuevas relaciones sociales y urbanas aparecen. La ciudad se configura con una centralidad plural, una de ellas es la centralidad patrimonial simbólica, que de apoco se remite solo a tales condiciones y abandona la articulación de otras actividades o servicios. Esta razón se distingue como una clara forma de segregación urbana, ya que la centralidad histórica

empieza a contener una concentración del valor tiempo (historia y patrimonio) (Carrión 2001).

El centro histórico es un espacio que permite el encuentro de identidades, sean contrapuestas o no. Es un espacio de tensión en la ciudad entre las relaciones Estado-sociedad y público-privado. Carrión (2001) si bien expresa que es un lugar en disputa, también lo define como un espacio simbiótico y simbólico, manifiesta que el aspecto simbiótico del espacio público se enfoca en una visión articuladora e integradora de lo social, mientras que su componente simbólico se refiere a que es un lugar de expresión colectiva y de relaciones sociales. En algunos casos, cuando estos espacios adquieren el reconocimiento internacional de “Patrimonio de la Humanidad”, los Centros Históricos adquieren también connotaciones de un “espacio de todos”, dándole sentido a la identidad colectiva. Además, existe la peculiaridad de que este espacio tiene su propio orden público, con particularidades en su plan de desarrollo (Carrión 2001).

Los centros históricos son un vestigio del urbanismo antiguo, son historia y generan memoria colectiva de la ciudad, son elementos paisajísticos heredados que encierran valores de convivencia para los ciudadanos (Santamaría 2013). Para Joaquín Santamaría el casco antiguo tiene un carácter multifuncional, donde conviven residentes, turistas, comerciantes, empleados administrativos y aspectos religiosos ligados y balanceados delicadamente. Cuando el balance y su riqueza multifuncional se pierde, se generan lo que se denomina auténticos museos carentes de vida urbana (Santamaría 2013).

Marcia Sant 'Anna al realizar un análisis del casco antiguo de Salvador de Bahía como el lugar que concentraba las funciones urbanas más importantes, pero al igual que otras ciudades de América Latina, se ve sumida a un proceso de abandono urbano y de cambio deliberado de uso de suelo, además de la transferencia de la centralidad generando ciudades policéntricas (Sant 'Anna 2001). Estos centros históricos tienen procesos de privatización de espacios públicos donde se desarrolla violencia urbana además de la condición de apropiación de los sectores más vulnerables de estos espacios ante la falta de diversificación de actividades económicas. Características que con el tiempo redujeron a cumplir únicamente una función simbólica patrimonial, puesto que estos espacios llegan a depender de intereses turísticos y comerciales (Coulomb 2001).

Patricia Días Velarde en su análisis de la situación del centro histórico de Lima en el 2001, afirma que aparte de las características antes mencionadas, las migraciones del campo a la

ciudad favorecieron a crear un caos en la centralidad, pues al no existir un abastecimiento adecuado de servicios públicos, la infraestructura urbanística y la capacidad político administrativa quedaron desbordadas. Situación que generó tugurización, falta de apropiación y congestión en el Centro Histórico (Días 2001). Además del deterioro material, la degradación social, el excesivo peso del sector terciario, el vaciamiento y envejecimiento demográfico, está la congestión vehicular, agudizada en parte por las limitaciones físicas de la zona como la estrechez de sus calles. Esto sin una adecuada política de movilidad, que mitigue los problemas generados por la congestión, como son la contaminación ambiental y sonora, provoca una serie de inconvenientes para la convergencia entre peatones, ciclistas y conductores (Santamaría 2013).

Aunque muchas veces no se lo toma en cuenta, el turismo excesivo puede ser otro factor que agudiza la congestión en los Centros Históricos y que a su vez, genera otra serie de dificultades en la zona. La promoción de esta actividad conlleva a que se priorice la implementación de lugares de ocio y de servicios en las edificaciones que antes servían de vivienda. Llevando así, a que la población deje de vivir en la zona y poco a poco, el lugar se quede vaciado de las personas que lo resguardan en su cotidianidad. De esta realidad nace la necesidad de fomentar un turismo responsable (Santamaría 2013).

La centralidad que se plantea no es la que parte del centro y la periferia propiamente dicha, sino una centralidad que resalta su constitución histórica y su connotación patrimonial. Factores que llevan a que los Centros Históricos sean bastiones culturales que resguardan los elementos de identidad y memoria de una población. Aceptar dicha condición de esta centralidad, por fuera de otras funciones urbanas, se enmarca dentro de la realidad de las ciudades policéntricas. Sin embargo, la posibilidad de la preservación de los Centros Históricos ante todas las problemáticas de las ciudades modernas radica en la preocupación e intervención de las instituciones del Estado.

#### **1.4.1.2. Patrimonio**

Si bien existe un vínculo intrínseco entre patrimonio, identidad y los centros históricos de las ciudades, este apartado teórico partirá de una definición de lo que es el patrimonio cultural y su significado para los actores sociales que se construyen sobre la identidad establecida en un determinado territorio. En este caso se utilizarán las definiciones de la UNESCO y el Ministerio de Cultura para desarrollar una comprensión integral de lo que es el patrimonio.

Consecuentemente, al patrimonio se lo entiende como el legado cultural del pasado que vive en el presente y que se va transmitiendo a las generaciones futuras.<sup>1</sup> Desde 1972, la UNESCO ha establecido lugares que tienen un valor de importante para las sociedades que lo habitan, debido a que presentan características excepcionales relacionadas con su cultura e historia, que sirven para el resguardo de elementos de la identidad local y el traspaso de la memoria histórica a través de generaciones (UNESCO 2023).

El patrimonio adquiere la característica de simbólico y sagrado, pues se trata de manifestaciones vivas de la cultura. Patrimonio viene de la raíz latina *patrimonium*, que se refiere a los bienes pertenecientes a una o varias personas que forman parte de su herencia cultural, de la creatividad de su pueblo y que representan los valores distintivos de un lugar. Así el patrimonio dota de identidad, valor simbólico, formal, valor de uso, valor histórico, valor estético y económico a las sociedades (Ministerio de Cultura del Ecuador 2012).

El patrimonio cultural refiere a las prácticas arraigadas, habilidades y expresiones artísticas, así como bienes y principios culturales con significados importantes en términos históricos. Esto incluye todas las manifestaciones de la cultura popular, tanto tangibles como intangibles, que son transmitidas de una generación a otra (Ministerio de Cultura del Ecuador 2012).

Autores como Guerrero (2005) plantean la inexistencia de lo patrimonial en sí, pues son categorizaciones y clasificaciones construidas socialmente para dotarlos de valor a determinadas expresiones y bienes. De esta manera lo que hace patrimonio o no a algo estará delimitado en función de lo que cada sociedad entienda por este concepto (Guerrero 2005).

El debate de lo patrimonial contiene dos dimensiones interesantes de señalar. Por un lado, existen productores de calificación expertos en la materia, a su vez que existen receptores y usuarios que no necesariamente tienen conocimiento de ello. En este proceso, todos los actores pueden actuar de manera concertada o pueden establecer diferencias en ciertas categorizaciones. Ante la falta de autodefinición de una vida simbólica de los grupos sociales, se crea un desfase entre la cultura practicada y la cultura dicha, dejando la imposibilidad de apegarse únicamente a las manifestaciones culturales basadas en la interpretación discursiva. Por otro lado, mientras las manifestaciones simbólicas como el patrimonio cultural son un valor cultural que está sometido a las diversas necesidades de los grupos sociales, estas se

---

<sup>1</sup> Si bien este concepto era inicialmente casi con total apego a lo arquitectónico, los avances en derechos han logrado que ahora siempre que se hable de patrimonio estemos incluyendo, al menos conceptualmente, a las personas que lo habitan, sus prácticas, su micro cultura, sus formas de reproducción de la vida y el capital, entre otros.

vuelven dependientes de un marco de referencias históricas y culturales, que varían junto con los grupos que le atribuyen valor.

Para Thompson (1993) se pueden distinguir dos grandes procesos de valoración social del patrimonio cultural, uno de carácter simbólico, en virtud de cuál de estos bienes adquieren forma en la medida en que son estimados por los individuos que los producen y reciben (Thomson 1993, citado en Guerrero 2005); y el otro de carácter social, en donde aparece la demanda social de memoria y la necesidad de crear o mantener una identidad colectiva (Guerrero 2005). Mientras que, para Ducci, son bienes inmuebles y espacios con valor histórico que tienen un valor superlativo y que genera identificación simbólica (Ducci nd).

#### **1.4.2. Movilidad Sostenible**

En el siguiente apartado se van a desarrollar conceptos alternos de la movilidad para tener una visión completa sobre este campo, para ello se plantea explicar los enfoques de la movilidad urbana, movilidad cotidiana, movilidad sostenible y activa. Todas estas, considerando que la movilidad en sí misma vive un momento de transición, por lo que se la toma en cuenta como una forma de establecer una planificación de las ciudades, que incluyen variables imprescindibles como la sustentabilidad ambiental y social (Hermida *et al.* 2017).

La movilidad sostenible suele ser un enfoque implementado dentro de los planes de cuidado y protección de los Centros Históricos, en tanto promueve estrategias y mecanismo que logran establecer relaciones armónicas entre el turismo, rehabilitación y acceso a los espacios históricos y patrimoniales de la zona. Su implementación permite construir formas de transitar el espacio de forma más accesible, pues prioriza que los distintos grupos humanos tengan facilidad para moverse y que dicha acción no perjudique a la infraestructura, al medio ambiente o a la propia sociedad. Es por eso que Hermida (2016), considera que para una planificación adecuada se necesita considerar los opuestos, como denomina: accesibilidad/conectividad vs ambiente, mercado vs calidad de vida, movilidad no motorizada vs Motorizada. Elementos que representan el cambio de paradigma del transporte a la movilidad (Hermida 2016).

Inicialmente, el concepto de movilidad urbana tenía que ver con el modelo norteamericano de ciudades para el automóvil, que delimitaban su configuración en función de tener espacios propicios para transitar a través de vehículos motorizados. Por la influencia de conceptos como el de sostenibilidad y la importancia del rol del ser humano en la ciudad, esto ha ido cambiando paulatinamente hasta llegar a la disputa (al menos teórica) del reconocimiento de

muchas otras formas de movilidad. Algunos enfoques se basan en problematizar la movilidad en función del tráfico y el tiempo de traslado, otros están preocupados por la estructura urbana y sus efectos en la extensión de los traslados (Velasquez nd).

Cuando nos referimos a la movilidad urbana, sostenible o activa, es necesario partir de un concepto más simple: la movilidad cotidiana. Por definición, movilidad se refiere a los desplazamientos de una persona en un día, estos pueden ser de dos tipos: la movilidad ocupacional y la personal (Miralles-Guasch & Cebollada 2009), las cuales se diferencian en función de las razones del viaje. A partir de esto nace la movilidad urbana, que desde la perspectiva de Montezuma (2003), trata de la problemática de la persona y su entorno. Esta relación se ve atravesada por factores sociales, económicos y políticos, tanto a nivel micro como macro, que afectan de forma estructural o coyuntural. Otras dinámicas que influyen de forma independiente en la movilidad urbana, son el crecimiento urbano acelerado, la concentración de actividades en el hipercentro, segregación socioeconómica y espacial, urbanización, entre otros (Montezuma 2003).

La huella urbana continúa creciendo a través de estructuras difusas y multipolares, apoyándose en una alta demanda de energía no renovable. Existen grandes costos de urbanización, infraestructura y mantenimiento. La teorización de modelos urbanos a escala local y supralocal, presenta resultados contradictorios con relación a la influencia o efecto que tiene la estructura/forma urbana sobre los patrones de movilidad. A esto, podemos decir que sigue existiendo una descoordinación entre la planificación del transporte, el planeamiento urbanístico y el ordenamiento del territorio (Solís 2021).

A partir de un reparto modal es posible analizar los hábitos de movilidad de las poblaciones (Orquera 2022; Istas 2009), haciendo visibles los distintos tipos de movilidad. Desde un estudio publicado por el Observatorio de Movilidad Urbana de la CAF, en el 2009, se califica el reparto modal en tres grupos: Transporte individual, Transporte Colectivo y movilidad a pie y bicicleta (Orquera 2022).

La movilidad sostenible necesariamente parte de conceptos de mejora de la calidad de vida de las personas y el ambiente que les rodea, facilitando no solamente el desplazamiento sino la accesibilidad universal (De Benito et al. 2005). Cuando partimos de una movilidad accesible nos basamos en la aplicación de principios que vinculan a la accesibilidad universal, que implica brindar un entorno seguro, que genere autonomía peatonal (De Benito et al. 2005).

La movilidad sostenible según María Isabel Orquera (2022) debe ser abordada desde “variables como accidentalidad, contaminación, reparto modal, cambio climático, salud pública, costo socioambiental y gestión”. Además, pone a consideración un sistema de movilidad equilibrado, con 20% a pie, 30% transporte público, 30% bicicleta y 20% automóvil y moto (Orquera 2022; Ekko 2012). Siendo Curitiba en Brasil, una de las ciudades que se aproxima a cumplir este equilibrio.

También se define a la movilidad urbana sostenible como la capacidad de movimiento de personas y bienes de forma funcional, cumpliendo objetivos de eficiencia energética en el transporte, potenciar la movilidad blanda y controlando el uso del espacio público (Junta de Andalucía 2010). Sin embargo, la visión más simplificada está dada por la Comisión de Comunidades Europeas en el 2000. Caneva y Flores retoman esta versión para explicar los criterios de localización de estaciones intermodales en Caracas, allí se define a la movilidad sostenible como un conjunto de normas de movilidad, que ofrecen recursos y posibilidades para cubrir las necesidades económicas, ambientales y sociales de manera eficaz y justa; mientras se reducen costos relacionados a efectos evitables o innecesarios, tanto en términos espaciales como temporales.

Dentro de la movilidad sostenible encontramos a la movilidad activa o blanda, la cual definimos como el desplazamiento a pie o en bicicleta, que como hemos recalado, se ajusta a la morfología urbana como es la disposición espacial de las calles, parcelas y manzanas, así como a la tipología y usos de edificios y parcelas. La interacción entre movilidad y forma urbana parte de dos proposiciones condicionales mutuamente. La primera, la movilidad es consecuencia del modelo de organización espacial que adoptan las sociedades. La segunda, relativa a los modelos de organización espacial, la movilidad depende del desarrollo de modos de transporte que faciliten los traslados (Handy 1993; Wegener y Fürst 1999; Camagni, Gibelli y Rigamonti 2002; Cervero y Duncan 2006, citado en Solís 2021).

Desde finales del s. XX, en el ámbito de la planificación del transporte y la movilidad, se ha transitado del paradigma de la accesibilidad al paradigma de la proximidad. Este paradigma pone el foco en la diversidad y calidad de opciones de viaje disponibles (especialmente, desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público) analizando la conectividad, la proximidad de usos y funciones, y la eficiencia en la gestión de los modos de transportes. Desde el ámbito del planeamiento urbanístico, se plantea la necesidad de superar el paradigma de la ciudad funcional y sustituirlo por el paradigma de la ciudad sostenible (Solís 2021).

Este cambio implica incorporar, a la hora de pensar y programar la regulación de usos del suelo, la asignación de usos para la movilidad, implementando criterios como densidad, edificabilidad, ocupación, así como en el diseño de la estructura urbana vial, sistemas generales y locales, para medir la forma urbana y evaluar su impacto sobre la movilidad. Estas dimensiones, se han categorizado bajo la “regla de las 7Ds”: densidad, diversidad, diseño, accesibilidad al destino, distancia al transporte, gestión de la demanda y demografía (Solís 2021).

Pero todo depende del modelo de ciudad: monocéntrico o multicéntrico. La interacción entre forma urbana y movilidad es bidireccional. Por ello, podemos resaltar cuatro principios de acción a la hora de abordar una planificación integral de movilidad y forma urbana. Para lograrlo es necesario la coordinación de la función pública, que cree condiciones adecuadas en el espacio urbano, conectando con otros espacios urbanos que posibiliten la satisfacción de las necesidades básicas de toda la población. Además, será importante organizar el espacio urbano a la escala de la persona y la bicicleta como primer término, y como segundo término en relación al transporte público (Solís 2021).

Autores como Ruiz-Apiláñez y Solís (2021) sostienen que la movilidad activa tiene una visión integral e integradora, por lo que su visión se enfoca en algunas perspectivas como son: la salud pública, el medio ambiente, el diseño vial, la forma urbana, el planeamiento urbanístico, la gobernanza, la participación ciudadana y el urbanismo táctico, la comunicación, la utilización de varias fuentes de datos y las áreas urbanas históricas (Ruiz-Apiláñez y Solís 2021).

Desde la perspectiva de la salud pública y el medio ambiente, se busca disminuir los efectos de la contaminación del aire y las consecuencias de la contaminación acústica, mejorando la relación con la actividad física que puede realizar la población y a su vez, disminuir el efecto de isla de calor de las ciudades, que nacen fruto de la localización, cantidad y calidad de las zonas verdes urbanas, de los espacios naturales en las ciudades. Por su parte, Mezo (2021) indica que la ocupación del suelo asociada a la infraestructura destinada al desplazamiento es muy desigual para cada modo de transporte (Ruiz-Apiláñez y Solís 2021).

Desde la perspectiva del diseño vial, se busca garantizar justicia social al crear modos sostenibles y saludables para la circulación peatonal y con bicicletas (Ruiz-Apiláñez 2021). El objetivo de esta perspectiva es crear ciudades con un alto grado de autosuficiencia que contribuyan a la movilidad activa (Bertaud 2001 citado en Ruiz-Apiláñez 2021), creando un

planteamiento urbanístico sostenible, que sea compatible con la preservación de los recursos naturales y de los valores paisajísticos, arqueológicos, históricos y culturales del medio y de la población. Para ello, se necesita una gobernanza basada en la participación ciudadana, que demande a las administraciones la reorientación de la movilidad a cualquier nivel (Casorrán 2021, citado en Ruiz-Apilánez 2021).

Otra perspectiva, como es la de la comunicación, establece que se podrían dar a conocer ideas y propuestas que promuevan y prioricen los beneficios de la movilidad activa, generando una actitud personal hacia el uso de los distintos modos de transporte y a su vez, fomenta los desplazamientos. No obstante, todo esto debe basarse en la utilización de nuevas fuentes de datos para la creación de espacios diferenciados sobre los distintos tipos de movilidad. Por ejemplo, durante el ensanchamiento de Barcelona, se creó un nuevo paradigma urbano, creando un espacio del 50% del diseño vial urbano para la movilidad activa (Magrinyá 2021).

González-Varas (2021) reflexiona que la movilidad debe ser estudiada y proyectada en función de valores cuantitativos de desplazamientos. Así mismo, argumenta que esta debe ser considerada en su dimensión vivencial de recorridos que impliquen una experiencia y percepción estudiada, desde una dimensión objetiva, que analice los elementos físicos y espaciales de las infraestructuras de movilidad. Por otra parte, existe una percepción subjetiva que genera lazos entre movilidad y espacio físico, que se extiende a la relación mantenida entre el paisaje y su percepción por parte del sujeto que lo atraviesa y lo experimenta como una realidad física y mental, donde se pretende mantener y potenciar el valor cultural del paisaje urbano y de las vistas tradicionales. En las áreas y ciudades históricas se realizan desplazamientos más lentos, por una inflexión espacio tiempo que favorece el ejercicio de la memoria. A esto, el autor agrega que es así cómo se elaboran paisajes urbanos o “islas del tiempo suspendido” (González-Varas 2021).

#### **1.4.2.1. Peatonalización**

La peatonalización parte de dos complejidades, la primera de significativa y la segunda por la aplicabilidad de este instrumento de movilidad a definir. Para definir la peatonalización es necesario partir del sujeto. Bazant (2013) define al peatón como toda persona que anda a pie. Ante esto, Liceras (2021) define la peatonalización como “una tendencia imparable a nivel internacional” que trae consigo una serie de ventajas, dado que no solamente mejora la seguridad vial, sino que además aumenta la movilidad peatonal, reduce la contaminación,

mejora la calidad del aire y propicia la vida social de los ciudadanos que habitan en dicha ciudad (Liceras 2021).

Hay que considerar que la traducción al español de peatonalidad y peatonalización han generado confusiones, a partir de la tendencia de las últimas tres décadas de políticas de movilidad peatonal (García 2015), “Walkability” es lo más cercano a la peatonalidad en español, a lo que Burgos asocia como una capacidad de fomentar la caminata (García 2015; Burgos 2010). Siendo así se entiende como un modo de mejora de la relación de los ciudadanos/peatones con el espacio urbano. Mientras que la peatonalización nace como proceso urbanístico delimitado a interponer barreras a la movilidad motorizada y dar preferencia únicamente al peatón, a través de bolardos, pavimentos podotáctiles y cotas en las zonas peatonalizadas (García 2015).

En la actualidad se presentan matices en la diferencia de peatonalidad y peatonalización. La peatonalización aparte de ser una herramienta de intervención urbana, tiene como principal objetivo la utilización del espacio público (García 2015; Mérida y Espinoza 2014) Sin embargo, dentro de la peatonalidad se incluye a la peatonalización, pues la peatonalidad incluye un conjunto de acciones para el correcto funcionamiento de la movilidad urbana (García 2015).

Si bien la peatonalización presenta una serie de ventajas para la ciudadanía, supone también algunas desventajas. Cuando esta no se realiza de manera planificada y no ofrece otras opciones de movilidad, puede ocurrir que la circulación de carros y automóviles tiende a concentrarse en otros lugares, lo cual puede generar atascos e incrementar el tráfico de manera considerable. En este sentido, el estudio de flujos de movilidad, y alternativas a la misma, debe estar en la mira de los planificadores de políticas para así no generar más problema, en lugar de resolver los ya existentes (Liceras 2021).

Castellucci (2017) argumenta que la peatonalización es un proceso institucional de intervención de espacios ocupados por el vehículo motorizado para limitar su acceso y facilitar la circulación del peatón. En los centros urbanos y en general en las ciudades, los proyectos de peatonalización se desarrollan basándose en fundamentos políticos-institucionales, económicos, turísticos, medioambientales, sociales, estéticos y/o culturales. La peatonalización se da inicialmente en los años veinte en Estados Unidos, expandiéndose a Europa en los años setentas (Castellucci 2017).

En la actualidad, la tendencia a peatonalizar los cascos antiguos, ha cambiado con el impulso a generar zonas de prioridad peatonal con políticas públicas que aumenten la superficie peatonal, sobrepasando así una mera intervención y transformando todo el espacio a favor de esta forma de movilidad (Benito et al. 2005).

#### **1.4.2.2. Accesibilidad**

Se ha decidido introducir el concepto de accesibilidad para delimitar la relación entre movilidad y peatón, considerando al caminar como un mecanismo de circulación que depende de las propias condiciones humanas y una infraestructura acorde para su ejercicio. En algunos modelos de organización urbana como el de la española se implementó el término “Ciudades caminables” para denotar la importancia del caminar como medio de movilización.

Alonso (2016) ofrece un debate muy enriquecedor sobre el concepto de accesibilidad. Según el autor, este concepto puede ser definido desde distintas perspectivas: geográfica, entendida como una pequeña área o gran región; arquitectónica, definida por la simplicidad en que se pueden realizar varias actividades por distintos actores en el margen de un tiempo y una distancia determinada (Iwarsson y Stahl 2003 en Alonso 2016); o gerontológica, esto es como “las relaciones entre las capacidades individuales y las demandas del entorno provocan problemas de comportamiento y funcionamiento (Iwarsson 2012 citado en Alonso 2016, 25). A partir del tiempo de viaje se puede medir la accesibilidad al destino de desplazamiento (Orquera 2022).

El debate sobre la accesibilidad es relevante puesto que conecta con el término de ciudad de proximidad. La ciudad de proximidad “hace referencia al urbanismo compacto en el que la ciudadanía dispone de los servicios básicos y esenciales a una distancia no demasiado amplia” (Martínez Eukliadas 2023). Es interesante tomar en cuenta que las ciudades accesibles son ciudades de proximidad, donde los ciudadanos conciben al espacio público como parte integral de sus cotidianidades. Cabe resaltar que, en el informe del Instituto de Patrimonio de Quito, se asocia la accesibilidad con la facilidad de movilidad del peatón en el espacio público, especialmente de las personas con movilidad reducida, para quienes es primordial un mobiliario urbano como aceras sin obstrucciones.

Siguiendo esta línea, la accesibilidad universal es crear un entorno que permita el desenvolvimiento autónomo de cualquier persona según sus necesidades (Benito et al. 2005). Dando especial “valor al peatón (...), sin penalizar el vehículo, aunque se racionalice el uso del mismo” (Benito et al. 2005). Entre sus principales requerimientos está la transitabilidad,

disponibilidad de estacionamientos y la integración del transporte y los entornos arquitectónicos. Todo esto de una manera que genere un equilibrio estético funcional (Benito Et Al. 2005) Además, la accesibilidad universal puede constituirse para generar soluciones que refuercen los derechos de los peatones y su relación con su entorno (Benito et al. 2005).

### **1.4.3. Espacio público y Derecho a la Ciudad**

El centro histórico de Quito está compuesto como un espacio público de interacción, que dinamiza la ciudad histórica en relación con sus valores culturales y patrimoniales. En todo espacio público se busca ejercer el derecho a la ciudad, donde el ciudadano los usa y los transita para apropiarse de estos y satisfacer sus necesidades. Sin embargo, la apropiación para quienes se movilizan a pie tiene algunas dificultades, la principal marcada por la priorización de la configuración urbana a favor de los vehículos a motor. Y otras problemáticas relacionadas con fenómenos propios de las urbes alrededor de la privatización, falta de infraestructura y servicios, etc.

#### **1.4.3.1. Espacio Público**

El espacio público es el reflejo de la sociedad, pues su constitución se debe a las personas, a sus necesidades en la interacción con la ciudad (BCN Ecología 2014), Macia Sant 'Anna (2001) define al espacio público como un conjunto de dinámicas, relaciones y funciones que puede o no permanecer en apariencia igual. Para Carrión (2007) existen tres concepciones dominantes que hacen referencia a que este es un espacio residual de la privatización, que se vincula con el comercio, esparcimiento, construcción de lo simbólico, reafirmación de la colectividad y el punto de partida de la alteridad.

Carrión (2007) afirma que el principal inconveniente, en las ciudades Latinoamericanas, es el rechazo al espacio público debido a que contienen características de abandono, inseguridad y disputa social. Situación que ha generado fragmentación, segmentación y sentimiento de inseguridad en las sociedades (Carrión 2007).

#### **1.4.3.2. Derecho a la ciudad**

El concepto de derecho a la ciudad introducido inicialmente por Henri Lefebvre en 1967, nace en el debate de cómo la configuración urbana de las ciudades modernas son espacios de pugna en el capitalismo y donde las luchas urbanas van en contra del dominio del capital financiero. Ante ello se plantea el derecho a la ciudad como una alternativa a la enajenación del urbanismo moderno (Molano 2016). A partir de esto, dicho enfoque se orienta hacia la crítica del urbanismo como una cuestión social y política (Costes 2011). Con el pasar del tiempo han

existido muchos abordajes sobre el derecho a la ciudad, entre los autores que más podemos destacar son: Lefebvre quien delimitará los pilares del concepto, Harvey, Ana Alessandri y Frank Molano. Lefebvre parte de la hipótesis de que los ciudadanos y miembros de la clase obrera son quienes crean y producen la ciudad, tesis que se emana como teoría y denuncia ante la segregación y gentrificación que se iba agudizando en las ciudades de los países capitalistas. Lefebvre señalaba que mediante una revolución urbana, planteada únicamente por los trabajadores, el espacio podría responder a las necesidades de sus habitantes, pues la ciudad podría anteponer los valores de uso por sobre los valores de cambio, y con ello ser un lugar más digno, justo y equitativo (Molano 2016).

Molano (2016) añade que para lograr este propósito era necesaria la realización de la vida urbana como una construcción colectiva. Instrumentalizar esta idea requiere lo contrario a lo propuesto por el capitalismo, las isotopías. Las heterotopías o utopías urbanas, consisten en transformaciones urbanas radicales.

Harvey plantea, desde una perspectiva más radical de transformación, la realización de prácticas insurgentes, que usen el territorio para restringir prácticas capitalistas que restringen el espacio. Lo cual lo plantea, como una estancia momentánea, para la construcción de una nueva sociedad. Pero para ello se necesita organizar espacialmente los circuitos de capital secundario. Solo mediante estas disputas de capital, las clases sociales pueden sentirse beneficiados o perjudicados por espacios socio temporales. Molano (2016) citando a Harvey señala que el derecho a la ciudad es necesario retomarlo como tal, para erradicar la desigualdad social y degradación ambiental. Esa práctica política de Harvey trata de crear arquitectos insurgentes, creadores de utopías e instituciones mediadoras de relaciones sociales y entornos ambientales.

Mientras que para Soja existen luchas que escapan de ese derecho a la ciudad. Por ello afirma que es necesario analizarlo desde una mirada ecléctica, que incluya los aportes de Lefebvre y Foucault. Su planteamiento sostiene que la construcción social del espacio, puede ser fomentada desde la postmetrópolis y la democracia regional. La complejidad de la experiencia radica en romper toda dualidad, impugnando la jerarquización socio espacial promovida por el capitalismo postmetrópolis. Soja recurre a la diversidad urbana para explicar las luchas de justicia social. Para la autora, el derecho a la ciudad no puede ser reducido a luchas capitalistas, sino que este abre posibilidades para problematizar distintas complejidades (Molano 2016).

Otra teórica como Ana Alessandri, propuso una revisión del derecho a la ciudad en Brasil. Para ella es necesario recuperar el espacio público y mantener la autonomía política. Retoma los postulados Marxistas y establece la contradicción fundamental, afirmando que son posturas contrapuestas entre la producción social y la apropiación privada, materializada en el espacio urbano. Lo urbano es entendido como un espacio de confrontación del mercantilismo y la privatización del suelo, como la dinámica a favor de la circulación del capital. De esta forma las ciudades son consolidadas por dinámicas de acumulación de tierras y creación de monopolios, factores que llevan a conformarse como ciudades de estatus mundial. De esta forma es alterada la cotidianidad en la ciudad. El tiempo cotidiano es reemplazado por un efímero, por la capacidad de cambiar las dinámicas del espacio sin marcar la memoria social (Molano 2016).

Por otro lado, Costes (2011) criticará las dos implicaciones que conlleva la concentración, que tiene Lefebvre, sobre el análisis que realiza de la urbanización funcionalista. La primera, sobre la existencia de una crisis en la ciudad y su afectación en su conjunto; y la segunda sobre la toma democrática de la ciudad. Para Lefebvre, según Costes, tras la industrialización se produce el colapso de la ciudad tradicional. La espontaneidad de la vida cotidiana se destruye y con ello, la comunidad se desvanece. Esto claramente implica la segregación y degradación de los espacios de la ciudad, además de la fragmentación de esta, entendida como un proceso colectivo. Para Lefebvre, solo recreando un urbanismo en el que se permita a los habitantes apoderarse de los espacios urbanos y recuperar, para sí mismos la facultad de participación, se democratizaría el derecho a la ciudad, poniendo fin a la creación del beneficio. Si bien han existido ciertas revisiones y postulados que radicalizan o minimizan la teoría lefebvriana, Costes (2011) afirma que en la actualidad se ha introducido la conciencia del derecho a la ciudad como derecho universal desde diversos foros realizados a nivel mundial.

Al analizar la aplicación del derecho a la ciudad, Dupuy (2009) trata de la necesidad de entender a la movilidad como un derecho de ir por todo el mundo a todas partes. En el prólogo describe dos modos principales de transporte, entre los que están la marcha a pie. Por su parte Herce (2009) trata la misma movilidad como un derecho del ciudadano, considerando a la ciudad como un lugar por excelencia para relaciones sociales, factor que vuelve crucial al espacio público. Esta conquista social plantea un cambio de paradigma del transporte, donde la pirámide de movilidad se invierte para no priorizar la circulación a través de vehículo, sino la infraestructura que se enfoca en el peatón (Herce 2009).

Para relanzar estos nuevos modelos de ciudad se han desarrollado planes urbanos que plantean agendas, programas y proyectos económicos que promuevan la movilidad peatonal. Todo esto, a partir de la supresión de la ciudad continua, y con ello los problemas del desplazamiento masivo a las periferias. Si bien tienen ese derecho de apropiarse del espacio, también es necesario considerar los costos en infraestructura de servicio, que muchas veces.

## **Capítulo 2 . Historia y jerarquización de la calle**

La calle García Moreno, en el Centro Histórico de Quito, es uno de los ejes viales más importantes de este espacio, debido a que atraviesa transversalmente toda la zona, delimitando el trazado urbano. En ella se realizan actividades culturales y turísticas relacionadas con la expresión de tradiciones y contemplación de edificaciones monumentales, pues en su entorno se concentra la mayor cantidad de recursos patrimoniales desde templos religiosos, casas coloniales y republicanas, además de instituciones del Estado, como la más importante: el palacio de gobierno.

Esta calle también es conocida como el paseo de las siete cruces, pues a lo largo de ella se erigen siete cruces en las afueras de siete templos católicos. Durante la festividad católica de semana santa, los feligreses de esta religión, recorren la calle visitando cada uno de las siete iglesias. Esta y otras tradiciones culturales, que se expresan en esta calle, así como los diversos eventos históricos ocurridos desde el asentamiento de los Incas hasta la independencia y la república, le dan una significación simbólica especial.

En este apartado se plantea detallar el contexto histórico en que la ciudad de Quito se va desarrollando y en donde, la calle García Moreno, va adquiriendo importancia. Con tal finalidad se analizará ciertos eventos históricos desde el periodo incásico, pasando por el periodo colonial y terminado en la época republicana, que resalten el valor simbólico de la calle y los monumentos a su alrededor. En un segundo momento de este apartado se señalará el contexto histórico en el que se desarrolla el proyecto de peatonalización. Finalmente, con todos estos elementos, se hará una jerarquización de la calle frente a sus usos e importancia.

### **2.1. Contexto histórico calle García Moreno**

En una entrevista realizada al cronista de la ciudad Dr. Alejandro López, afirma que no existe mucha información de cómo se reconfiguró el Centro Histórico tras la llegada de los españoles. Aunque enfatizó que existían pocas construcciones de gran tamaño, estas no llegaban a asemejarse a los templos como el de Pumapungo en Cuenca o los diversos templos hallados en Cuzco (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023). Mientras que el Msc. Manuel Espinosa (2009) señala que exactamente lo que hoy constituye el centro de la ciudad, nació en 1470, cuando Túpac Yupanqui llegó a la meseta de Quito, seguido por una ruta trazada por el Dios Sol. El terreno designado para la construcción de la ciudad consistía en una hondonada rodeada por colinas llamadas Yavirac (Sur), Huanacauri (Norte), Cayminga o la Loma del Placer (Oeste) y Anahuarqui o Itchimbía

(Este). Estas líneas formaban un centro, que regía las cuatro zonas del “Tahuantinsuyo” (Espinosa 2009).

Utilizando esa cruz formada, se crearon dos mitades que, bajo un principio de dualidad, expresaban tanto la posición geográfica como la posición social de la ciudad. Es así que existió el “Hanan saya” y el “Hurinsaya” que propiamente serían el Norte y el Sur de la ciudad (Espinosa 2009). De lo que se conoce, el Norte estuvo habitado por los Incas, mientras el Sur estaba destinado a los forasteros. Cuando llegaron los españoles se volvió a estructurar el territorio, al tiempo en que se dividió a la población en tres segmentos: los “collana” que eran los conquistadores, se ubicaron en San Sebastián; los “payanas” es decir los conquistados, se ubicaron en el área de San Blas; y los “cayao” hijos de conquistadores con mujeres de la aristocracia inca, quienes se ubicaron en San Roque y San Blas. Se conoce que probablemente, quienes vivieron en ese barrio, fue la familia de Atahualpa y se afirma que, lo que fue su palacio, se habría construido en donde hoy es el Palacio de Carondelet (Espinosa 2009).

Además, según López, cuando los españoles llegaron al centro, este estaba rodeado de quebradas que eran usados como medios de defensa, que con el pasar del tiempo serían rellenadas. En todo caso afirma que el lugar de fundación de la ciudad de Quito fue en la Plaza Benalcázar, punto de referencia para el reparto de parcelas, según el rango de los conquistadores. Para la construcción de la ciudad, se construyó la calle principal, que, de acuerdo a la normativa de Castilla, se debía realizar alrededor de una plaza de gran tamaño, como la que hoy conocemos como Plaza Grande. Este cambio de utilización del espacio estableció una nueva noción de propiedad privada (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023).

Los españoles utilizaron la política de la “X” de los Incas para construir sus templos referenciales. Al extremo Sureste se estableció la Iglesia de San Sebastián y al Noreste la Iglesia de San Blas, estas creadas especialmente para las parroquias de los “indios de extramuros”. Por otra parte, dentro del perímetro interior, se crearon los cuatro templos católicos más importantes: en el Noroeste la Iglesia de la Merced, en el Suroeste la Iglesia de San Francisco, al Sureste la Iglesia de Santo Domingo y al Noreste el Templo de San Agustín. Finalmente, en el centro de la ciudad se consagra la Catedral de Quito, donde el sol no emite sombra según las propias predicciones de Túpac Yupanqui, y donde habría sido el Templo del Sol de los Incas (Espinosa 2009).

En el Tomo IV del texto “Calles, casas y gente” de Fernando Jurado (2008), el autor realiza una retrospectiva de los nombres que toma esta calle emblemática en el período de 1534 a 1950, e introduce que: “antes de que la ciudad se dispersó y sus centros de convergencia se perdieran en medio de la liviandad y la diáspora urbanas, Quito tenía un eje: La Plaza Grande” (Jurado 2008). Justamente ahí radica la importancia de la calle García Moreno, pues era la calle que se herejía en el centro del poder político religioso, como afirma el Cronista de la ciudad Alejandro López (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023). Es así como Jurado continúa diciendo que: “el núcleo arquitectónico de ciudades como Quito, estuvo compuesto por esas calles que confluían hacia su Plaza Mayor, como si se tratase de un lento ejercicio de aproximación al poder” (Jurado 2008). Por esto, desde el Arco de la Reina hasta la Plaza Mayor, tramo por el que transita la calle García Moreno, vivían altos miembros militares e importantes terratenientes y comerciantes. Hecho que marcaría definitivamente la característica elitista de la calle, a la que con el tiempo se le sumaría la jerarquía católica (Jurado 2008).

### **Ilustración 2.1 Plaza de la Independencia**



*Fuente:* Ehlers y Valencia (2024)

Es importante recordar que la actual calle García Moreno, o en su entonces llamada calle Mayor, comienza más allá del antiguo hospital San Juan de Dios, se extiende por la calle de las Cruces de piedra (Calle de las Siete Cruces) hasta las faldas de San Juan en el extremo opuesto (Jurado 2008).

## Ilustración 2.2 Cruz de la Catedral



*Fuente:* Guillermo, Ehlers y Noroña (2024).

Fernando Jurado, quien cita a Luciano Andrade Marín, afirma que en la montaña denominada Panecillo, habría estado el templo Inca del sol, y que la calle García Moreno habría unido este templo con el de la Luna, ubicado en el otro extremo, en el actual barrio de San Juan. Es así como se configura un camino de importancia por la presencia de varias cruces que quisieron evocar el catolicismo, pero seguramente, se sospecha que reemplazaron a templos incaicos importantes. La reflexión de Jurado llega a afirmar que la calle pasaba por el Palacio de Atahualpa que se contemplaba desde la calle Mejía hasta la Sucre (Jurado 2008).

Además, Jurado señala en su texto, que las calles nacían en sentido Sur-Norte e incluso se enumeraban de esa manera, aunque desde el siglo XX se cambió el sentido de la numeración (Jurado 2008). Es necesario afirmar que los nombres de las calles se daban de acuerdo a lo que ocurría en ellas en cada período histórico, concordando lo que dicen Fernando Jurado y el cronista de la ciudad Alejandro López.

La calle García Moreno ha tenido varios nombres a lo largo de la historia. En el siglo XVIII se denominó “La Calle de la Recoleta de los Jesuitas”, pues limitaba con un edificio destinado a los novicios jesuitas. Posteriormente, tomará el nombre de “Calle del Hospicio” (Jurado 2008). Entre la calle Ambato y Loja, nacía la calle de la “Cruz de Piedra” o de Minerva, por una cruz existente que dio el nombre al sector en 1690. Tiempo después se conoció con este mismo nombre a la calle que se salía de este sector rumbo al río Jerusalén. Se afirma que con

este nuevo nombramiento se terminarían poniendo las otras 6 cruces a lo largo de la calle (Jurado 2008).

La calle por debajo del Hospital San Juan de Dios (Hoy el Museo de la Ciudad) o calle del Camposanto se denominaría la cuadra entre Morales y Loja desde inicios del siglo XX, dado que es un relleno de la Quebrada de Jerusalén. La cuadra entre la Morales y Rocafuerte se habría encontrado en la calle del Hospital (Jurado 2008). En el siglo XVII, la siguiente manzana tomaba la denominación de la calle entre la Plaza Mayor y el Hospital. Luego en el siglo XVIII, cambió su nombre a la calle del Arco de la Reina. Y finalmente, en 1858, ya tenía el nombre de la calle del Carmen Alto (Jurado 2008).

### **Ilustración 2.3 Arco de la Reina**



*Fuente:* Rivadeneira, Elhers y Fernández de Noriega (2024).

Desde el siglo XVII se denominó la calle de la Compañía, luego, entre el siglo XVIII y XIX se la nombró calle de la Universidad. Pero después de la investigación realizada, Fernando Jurado recalca que después de la fundación de la Universidad de San Gregorio, la vía cambió su nombre a calle de la Universidad, indicando que solo la parte hacia el sur sería conocida como calle de la Compañía. Sin embargo, a partir de 1888, volvió a ser llamada calle de la Compañía, lo que causó confusiones en la documentación (Jurado 2008).

Como Calle de la Concepción fue conocida la García Moreno entre la Chile y la Mejía, debido a la existencia del edificio de las monjas conceptas. En la siguiente cuadra de sur a norte, entre las calles Mejía y Olmedo, desde 1657 se encontraba la “calle Real que va de la Concepción a Santa Bárbara”, y finalmente, cambia el nombre a calle de Miraflores por el establecimiento de los Marqueses de Miraflores (Jurado 2008).

## Ilustración 2.4 Calle García Moreno



*Fuente:* Ehlers y Biblioteca Jacinto Jijón y Caamaño (2024).

Por último, es necesario recordar que, en la cuadra entre la Olmedo y Manabí, se ubicaba la calle de Santa Bárbara. Después, entre Manabí y Esmeraldas aparece con el nombre de calle de San Juan, que luego tomaría el nombre de calle de las Siete Cruces. Entre las calles Esmeraldas y Oriente aparece la denominada calle San Juan Evangelista; y ya en la periferia de la pequeña ciudad, en 1736 aparece la calle de la Estrella. Entre 1824 y 1833 se denominó “calle que sube por la izquierda de la placeta de Santa Bárbara hasta el alto de San Juan” por último, se la incorpora con el nombre de calle de San Juan (Jurado 2008).

Es interesante la reflexión dada por López al referirse sobre los espacios de interacción. Si bien afirma, que en la primera etapa de la colonia, las plazas en general no tenían un uso civil, esto iría cambiando por motivos religiosos, con lo cual empezaría a nacer la noción de espacio público en la plaza, pese a que no había usos destinados con el esparcimiento (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023). Con el tiempo este espacio, sumado a la calle García Moreno, se constituyó como el centro de la vida política. Poder simbólico que recae en la Plaza Grande, a pesar de que la Asamblea y el poder judicial no se encuentran dentro de la zona.

En cuanto al comercio, este se ubicó en la Plaza de San Francisco, que, a pesar de procesos de gentrificación y políticas públicas de diversas alcaldías, continuó con la vida comercial en sus alrededores (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023).

La expansión de la ciudad se da a partir de que el Centro Histórico deja de ser funcional para la élite modernizante, como lo expone López resulta ser difícil ingresar a la zona con

vehículos, además del ambiente insalubre, empobrecimiento de la población, brotes de enfermedades y crecimiento de la población. Todo eso lleva a que en el siglo XX se empiezan a desarrollar planes de planificación urbanística desde la década de los treinta (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023).

## **2.2. Contexto de aplicación de la peatonalización de la Calle García Moreno**

Tras la declaración del Centro Histórico de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad y los diversos esfuerzos por recuperar, rehabilitar y promover las edificaciones de la zona, así como el entorno en sí, se ha mantenido el interés de continuar con obras que mejoren aún más el espacio y que brinde plenas garantías para la protección patrimonial. Sobre todo, para resolver problemáticas pendientes y complejas que se han mantenido en el CHQ, una de ellas la movilidad y el tránsito vehicular que circula por el sector.

Bajo este contexto se realizaría una serie de instrumentos de políticas públicas, para plantear diversas alternativas y delimitar una hoja de ruta sobre el que hacer dentro del espacio. La peatonalización de algunas calles, entre ellas, el tramo del paseo de las siete cruces en la calle García Moreno sería una de las medidas a realizar. Dichas obras no solo se planteaban con la finalidad de resolver los problemas de tránsito y las dificultades que genera esta situación, a la preservación patrimonial; sino también para promover el turismo (Véase en los Anexos: Mapa fase 1: Peatonalización, Mapa fase 2: Conexión de los Barrios).

La peatonalización se inicia a partir del 2016 y el proyecto de la peatonalización de la calle García Moreno se une a otros proyectos de este tipo, que se encontraban dispersos dentro del CHQ, lo que significó una intervención integral con construcción de obra civil completaría a la que ya existía (Entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024). En una entrevista realizada a la directora de Diseño de proyectos del Instituto Metropolitano de Patrimonio la Arq. Ana Andino, supo comentar que, si bien el IMP se encargó de la realización de la obra física de peatonalización de la calle, conjuntamente con la viabilidad de los estudios de la propuesta, estas no fueron más que acciones complementarias a las que ya se fueron realizando paulatinamente antes de la intervención.

Para ello, según la Arq. Andino se coordinó con la empresa eléctrica de Quito y las agencias y empresas municipales como: EPMMOP, EMASEO, policía metropolitana, EMAAP, agencia de control. Todo esto articulado con la entidad municipal delegada al control del territorio del CHQ, la Administración Zonal Manuela Sáenz. Con todos ellos, más la Secretaría de

Movilidad del Municipio de Quito, se hicieron acercamientos con la comunidad. Sin embargo, la funcionaria entrevistada acepta que esto no dio los resultados esperados y la comunidad rechazó la intervención. Motivo por el cual la obra se suspendió y fue necesario la realización de socializaciones y talleres para promover el proyecto y que este sea aceptado. Ya en 2018 la obra se concluiría en algún tramo y el Instituto de la Ciudad realizaría varias encuestas a peatones como comerciantes sobre sus posturas respecto a la peatonalización. Los resultados mostraron posturas divididas, pero con el tiempo, señala la arquitecta, la población se ha ido adaptando a este nuevo sistema de circulación (Entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

A pesar de las dificultades el proyecto logró implementarse. Sin embargo, el reto con y después de su implementación, de articular la peatonalización a todo un enfoque de movilidad relacionado con otras obras y otros mecanismos, en el CHQ estaría aún pendientes. En el siguiente apartado haremos referencia algunos de los planes en que se basó el diseño del proyecto y que contempla la visión integral de promover la movilidad sostenible en este espacio (Véase en Anexos: Mapa fase dos: Sellado de la Red).

### **Capítulo 3 . Políticas urbanas y movilidad sostenible**

Preservar el Centro Histórico de Quito en medio del crecimiento y modernización de la ciudad es la tensión base o el reto de inicio que parte toda reflexión sobre este espacio. El comercio, el turismo, la administración pública, las expresiones culturales y más, son elementos que configuran tensiones del espacio y a las cuales se adhieren las formas de preservación patrimonial y promoción de un tipo de movilidad, que benefician a un sector o que problematizan aún más el marco de estas otras tensiones.

La movilidad al igual que el patrimonio son elementos transversales en medio de todos los conflictos y que determinados enfoques, sobre cómo abordarlas, pueden reconfigurar el espacio del CHQ. Sin embargo, la mirada de la movilidad sostenible es la más acorde para la preservación de los recursos patrimoniales, razón por la que los planes municipales sobre el CHQ y las obras que inciden dentro del campo de la movilidad, han ido implementando este enfoque.

Dentro del marco de los planes y obras sobre movilidad sostenible, la peatonalización ha sido el mecanismo priorizado. La selección y ejecución de ello ha tenido un proceso que ha pretendido la participación de todos los actores involucrados y la disminución de la mayor cantidad de problemas complementarios. Pero más allá de que la peatonalización ha generado un mejor entorno para el cuidado de la infraestructura patrimonial, ciertos actores del turismo y el comercio han sido beneficiados, mientras que otros actores entre negocios populares, comerciantes informales y habitantes de las zonas se han visto perjudicados (Véase en el Mapa Locales comerciales de la Calle García Moreno).

De esta manera, la forma en que se ha pensado la movilidad sostenible y los proyectos de peatonalización, junto con la forma en que se ha ideado la conservación del patrimonio en el CHQ, delimitan el proyecto urbano que tiene la municipalidad sobre el espacio. Proyecto que podría o no priorizar las dinámicas turísticas por sobre dinámicas residenciales, que no resuelva los conflictos relacionados a los diversos tipos de comercio o que agudice las condiciones de desigualdad y despojo.

El presente capítulo pretende explicar las diversas políticas de mejoramiento implementadas por el municipio sobre conservación patrimonial y movilidad en el CHQ, así como los diversos enfoques que sobre estos campos se han discutido e implementado. La relación entre patrimonio y movilidad, las tensiones entre sí y con las diversas actividades que se desarrollan en el espacio, también estarán analizadas para delimitar los retos de la creación de un nuevo

modelo de movilidad y en particular, de la implementación de proyectos de peatonalización. Para tener referencias que aporten al análisis, se terminará el apartado señalando algunas de las experiencias de la aplicación de proyectos de peatonalización en otros países de América Latina y Europa.

### **3.1. Centro Histórico de Quito: Políticas de conservación y patrimonio**

La preservación de la patrimonialidad del Centro Histórico como recurso turístico y espacio de memoria simbólica, atraviesa algunos retos dentro del crecimiento urbano de Quito. Por un lado, está el desafío de cuidar el patrimonio como recurso monumental, mientras coexiste con actividades comerciales, y por otro, el reto del papel urbano que tiene el Centro Histórico dentro de la movilidad entre los polos de la ciudad. En cada uno de estos retos existen problemáticas particulares: el despojo y la habitabilidad en el casco colonial y las periferias del centro; las tensiones entre uso de espacio público entre vendedores ambulantes y actividades artísticas; la contaminación ambiental y acústica; y el transporte público entre otros (Véase en el mapa: Relaciones de los lugares turísticos y su accesibilidad).

Sin duda, el Centro Histórico de Quito aglomera varias tensiones fruto del cambio propio que vive la ciudad en su reconfiguración urbana. Pero uno de los problemas que vive este espacio y que está presente de forma horizontal en el resto de problemáticas, es el tema de la movilidad, el cual tiene el interés de que su ejercicio sea de forma sustentable para el cuidado patrimonial. Plasmar este fin implica promulgar una movilidad activa, aquella que contempla formas de movilizarse que no genere contaminación de ningún tipo y que faculte un tránsito efectivo por el espacio. Esto ha llevado a la ejecución de varias acciones, entre ellas la peatonalización de calles dentro del casco colonial.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Zona de mayor concentración de edificaciones patrimoniales de construcción colonial.

### Ilustración 3.1. Calle García Moreno



*Fuente:* Imagen propia.

Sin embargo, la relación entre patrimonio y movilización activa, contempla algunas discusiones teóricas que problematizan el sentido de qué es lo que se pretende cuidar. La comprensión patrimonial desde la monumentalidad, ha reducido el hogar de la memoria histórica a las edificaciones coloniales, como mercancías de las cuales se puede admirar para la generación de actividades turísticas, enfocadas principalmente hacia visitantes extranjeros. Dicha noción mercantilista del turismo, ha sido contemplada desde algunas administraciones municipales, a través de la generación de modelos turísticos que despojan al Centro Histórico de sus habitantes y usuarios locales, para crear entornos alegorizados de los recursos que garantizan el deleite de esta actividad, para tal segmento de mercado. Con un enfoque de este estilo, la movilidad activa incide en efectivizar el despojo desde las limitaciones del tránsito y la garantía de la protección monumental, dentro de una lógica de funcionamiento turístico.

Pero también es posible señalar a la movilidad activa y a los proyectos que parten de ella, como un mecanismo que enfrenta la realidad urbana en la que se encuentra el Centro Histórico, la cual radica en la imposibilidad de tolerar los niveles de tránsito vehicular actuales, por la magnitud del parque automotor, los niveles de traslados de personas a través de este espacio y las secuelas de contaminación que genera el hecho, que afectan directamente al deterioro de los bienes patrimoniales. Así, la movilidad activa puede comprenderse como

una herramienta propicia para el espacio, al limitar el acceso de los factores que generan complicaciones, siendo parte de una propuesta integral de movilidad urbana.

En este apartado desarrollaremos las dos discusiones, tanto la referida al cuidado patrimonial del centro histórico y el papel de la movilidad activa en ello, como a la movilidad activa dentro de los modelos de movilidad urbana sustentable en espacios sensibles como los de la zona a la que hemos hecho mención. El propósito de estas dos discusiones consiste en problematizar las nociones desde las cuales podemos comprender la realización de proyectos de movilidad activa, para tener insumos conceptuales que nos permitan analizar y evaluar los efectos de la peatonalización de la calle García Moreno, lo que desarrollaremos a lo largo de la investigación.

El Centro Histórico de Quito en la actualidad ya no cumple a cabalidad con el concepto de centralidad urbana que lo distinguió durante la historia. Aunque en términos geográficos e históricos es el punto medio de una ciudad estirada hacia los polos y es el espacio que resguarda la memoria histórica, pues en él habitan los símbolos del poder y las edificaciones monumentales (Carrión 2001), ya no es el espacio donde se concentran las actividades más importantes de la ciudad y donde los habitantes casi están obligados a ir para satisfacer sus necesidades.

El crecimiento de la ciudad ha hecho que el Centro Histórico ya no sea el eje articulador que configura la urbe, y por lo tanto su centralidad está aferrada principalmente a su condición histórica (Carrión 2005). Esta precisión ha contemplado que las discusiones alrededor de este espacio se concentren en resaltar el valor de sus recursos patrimoniales, como objetos en donde la condición histórica se vuelve un atractivo que mantiene vivos los símbolos de identidad y memoria. El énfasis en lo patrimonial ha llevado a una discusión sobre qué es lo que entendemos por estos, debatiendo sobre cuáles son los recursos a ser preservados e intervenidos. Para Gutman (2001) las discusiones sobre el patrimonio y los enfoques de proyecto de regeneración urbana en el centro, apuntaban a una comprensión amplia e integral, donde el recurso patrimonial partía desde las edificaciones, plazas y monumentos, hasta las tradiciones y costumbres de la población dentro del espacio. Esto ha motivado que la planificación urbana del Centro Histórico intervenga sobre el patrimonio para que este pueda ser un recurso vivo útil para el turismo, como para la habitabilidad y vigencia de la zona urbana.

Sin embargo, aunque los planes han tenido el interés de recuperar y cuidar el patrimonio, estos han priorizado la intervención sobre edificaciones monumentales, desplazando una atención integral en el patrimonio cultural y social, expresado en las tradiciones y habitabilidad de quienes residen y transitan en dicho espacio (Espinosa 2018). La razón por la cual se prioriza al patrimonio desde una noción espacial antes que social, versa sobre el interés de que el Centro Histórico se convierta en una zona destinada al turismo, un turismo que particularmente se interesaría en los visitantes extranjeros (Kingman 2004).

Uno de los planes urbanos sobre este espacio, que más se destaca, es el “Plan Especial del Centro Histórico”, que en el contexto del cumplimiento de los 25 años de declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de UNESCO en el año 2003, contempla un conjunto de intervenciones para rehabilitar edificaciones, que sirvan tanto para atractivos turísticos, como para la dotación servicios que mejoren la habitabilidad, el comercio y el acceso al centro. Así, se habilitaron varios parqueaderos municipales, conjuntos habitacionales y centros comerciales, que aglutinan a comerciantes informales que trabajaban en la calle. Sin embargo, la mayoría de intervenciones se concentraron dentro del casco colonial. Algunos conjuntos habitacionales eran accesibles para estratos de clase media, mientras que otros, por su alto valor, se limitaban a estratos más altos. Solo un sector de comerciantes ambulantes se vio beneficiado de los centros comerciales, al tiempo que otros fueron desplazados o marginalizados.

Los resultados de la intervención de este plan dotaron al casco colonial del Centro Histórico de edificaciones patrimoniales recuperadas, aptas para su contemplación y uso turístico, a la par que logró el despojo del espacio a los habitantes, comerciantes y pequeños negocios que residían en las inmediaciones. El plan no contempló una intervención en las inmediaciones del casco colonial del centro para dignificar las condiciones urbanas; y no hacerlo, lo consolidó como una periferia en donde se aglutinaron residencias, viviendas y espacios comerciales de origen popular (Donoso 2008). (Véase en el mapa: Relación de zonas de accesibilidad con los locales comerciales e instituciones administrativas).

Esta doble condición que vive el Centro Histórico, entre el casco colonial y sus periferias, acentuó una tensión latente entre la intervención urbana para potenciar el turismo extranjero y la pauperización de las condiciones de vida de los habitantes desplazados hacia los alrededores. Lo hasta aquí descrito, constituye un factor que puede llegar a ser contradictorio con los intereses turísticos que se buscan, puesto que se mantiene una conflictividad que

impide el desarrollo pleno de estas actividades en toda la zona con los intereses de quienes habitan en viviendas lujosas (Donoso 2008).

Guerrero (2005) señala que si bien la valoración social del patrimonio recae entre la estimación de los recursos desde la forma en cómo son utilizados y los beneficios que generan para quienes lo han creado y le dotan de sentido, el desplazamiento o despojo que ha generado en los últimos años la planificación urbana sobre el Centro Histórico, ha provocado que dicha valoración se pierda y que solo esté sostenida por la apreciación monumentalista y comercial que le otorgan visitantes momentáneos. Según Espinosa (2018) esto contempla un acto de enajenación cultural porque las edificaciones dejan de cumplir el rol con el que fueron construidas y se convierten en piezas de museo que aglutina elementos de identidad histórica carentes de sus propios creadores.

El modelo de turismo masivo y destinado a extranjeros también ha llevado a que el Centro Histórico sea un espacio deseable para la instalación de franquicias y grandes empresas, que buscan ofrecer servicios de alimentación, bebida y entretenimiento. Esto marca una segunda tensión entre los emprendimientos locales y de propiedad de vecinos y vecinas del centro frente a los grandes capitales. La disputa de los recursos económicos, fruto de las actividades en la zona, también acentúa políticas de despojo que se ven expresadas, desde el desplazamiento de los pequeños negocios por grandes franquicias, hasta las tensiones adicionales generadas por la maximización de una actividad en espacios residenciales, como el caso de la Ronda. Este último ha sido un barrio, que, tras la regeneración urbana, ha dejado de ser una zona residencial para convertirse en un centro de entretenimiento nocturno.

Las discusiones sobre las comprensiones del patrimonio definen la implementación de los proyectos que se pueden generar para el cuidado y uso de este. La priorización del patrimonio monumental para un modelo de turismo, ha llevado a que la intervención sobre el espacio y las edificaciones estén acorde a este enfoque, facilitando recursos y entornos que garanticen el desarrollo de la actividad y con esto, la generación de la mayor cantidad de recursos posibles. Tener en cuenta este criterio, nos permitirá analizar si los efectos de la peatonalización de calles dentro del casco colonial del Centro Histórico en general y de la calle García Moreno en particular, se encuentran relacionados con el enfoque de cuidar cierto tipo de patrimonio para el fortalecimiento de la actividad turística y por lo tanto, comprender si la movilidad activa dentro de este espacio tiene fines más allá de generar una movilidad sustentable, que sirva a los intereses complejos y diversos de todo en el Centro Histórico.

### **3.2. Conservación o movilidad en el Centro Histórico de Quito**

El cronista de la ciudad Dr. Alejandro López, considera que hay una afectación de carácter estructural a las edificaciones patrimoniales, provocado por los altos niveles de vibración que generan alto flujo de vehículos motorizados (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023). Por ello sugiere hacer esfuerzos de modernización de la movilidad. Establecer un balance entre conservación y movilidad requiere de una replanificación urbana, donde se fortalezca el concepto de ciudades de cinco minutos, con un centro histórico que priorice la vivienda más que el comercio. La vivienda debe estar al alcance de diversas clases sociales para que las casas estén habitadas y su conservación sea más periódica. Según López esto requeriría inversión pública privada que incentive el uso del espacio y el Centro no se reduzca a un espacio museo (Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023).

El Arq. Sergio Bermeo también considera que para conservar el CHQ se necesita una revitalización del mismo, lo que implica que la vivienda, el comercio y la administración pública funcionen a la par. De esta forma, considera importante crear proyectos de vivienda social para la activación conjunta de bienes patrimoniales (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024). En un estudio realizado por Andrea Ordoñez (2018) justifica cómo debería planificarse el espacio de tal forma que se resuelvan las tensiones entre identidad y función en sí para la ciudad. Para ello considera necesario volver a los inicios de la ciudad y de su constitución, para entender las lógicas de relación del ser con el uso del suelo, complejizando su conexión con otros usos. Si bien se considera que, en ciudades como Quito, la visión de la UNESCO ha sido clave para simplificar la visión monumentalista- turística del centro histórico, esta no necesariamente crea identidad, pues al vaciar el espacio de las personas y llenarlo únicamente con entretenimiento y privatizando, aleja a los ciudadanos de su derecho a habitar y dotarlo de sentido (Ordoñez 2018).

Si bien el servicio administrativo ha llegado a su límite, el entrevistado considera necesario el movimiento que generan los empleados públicos. Sin embargo, considera una propuesta tímida pues no problematiza la concepción del vehículo sobre el peatón, ya que no contempla que los vehículos lleguen hasta el perímetro de la zona y la movilidad por el interior sea con transportes alternativos. Además, señala que la falta de política pública ha llevado a que se abandone el Centro Histórico como lugar residencial y más bien se ha privilegiado el comercio. A pesar de la implementación de centros comerciales no ha existido control de las

ventas informales, que más allá de que este implique políticas de represión, crea condiciones para que el comerciante pueda ejercer su trabajo en otros espacios temporales de manera que no afecte la imagen urbana (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

En cuanto a que la Presidencia abandone el Centro Histórico y con esto se evite que el espacio sea foco de protestas, considera que es innecesario, pues pese a que las protestas han atacado el patrimonio, no se puede restringir el derecho a que la misma se desarrolle en el espacio público, pero si se debe evitar que estas atenten contra el derecho de libre movilidad (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

En cuanto a lo que respecta la conservación patrimonial, el desfinanciamiento del Instituto Municipal de Patrimonio ha obligado a que proyectos como “Pon a punto tu casa” que consistían en financiamientos conjuntos entre los dueños de los inmuebles patrimoniales y el municipio, para restaurar las casas antiguas, se vean estancados (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Al consultar como se ha configurado la peatonalización con otros tipos de movilidad, Bermeo nos señala que es evidente que la peatonalización ha promulgado la venta ambulante, la delincuencia y la alta concentración de personas, situación que ha llevado a generar caos vehicular al considerar insuficiente el número de parqueaderos alrededor de la zona. Por ello, considera pertinente, que ante la alta demanda de ingresos de personas al casco principal del CHQ, se deben crear cinturones de paso para desincentivar el uso del vehículo. Por otro lado, considera pertinente un sistema de uso integrado, mediante un pasaje único vinculando al metro de Quito, que conecte con otros medios de transportes públicos y vuelva más atractivo movilizarse por el subterráneo. Dicho sistema podría pensarse en función de líneas que conecten los puntos del Este y Oeste de la ciudad, puesto que las mayorías de líneas de transporte solo circulan en sentido Norte Sur o viceversa (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Para Bermeo, la implementación de un tranvía puede dar una mejor accesibilidad en el tránsito en el interior del CHQ, pues dejaría anillos viales en el exterior y sería una alternativa de muy baja contaminación. Más no obstante esto podría ser una posibilidad que dependería

de estudios del terreno y por supuesto, de estudios de impacto (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Al cuestionar las razones por las que considera que se dio la peatonalización, la arquitecta Orquera primero toma en cuenta que esta movilidad es algo reciente, puesto que antes se daba prioridad al vehículo motorizado. Cuando se habla de Centro Histórico se hace referencia a un lugar que debe ser apreciado y que debe tener una estrecha relación con el turismo. Si bien las preocupaciones de movilidad y la apreciación podrían competir, deberíamos adaptarnos mediante soluciones como horarios de utilización peatonal y de movilidad vehicular. Orquera considera que la peatonalización se ha realizado para potenciar la apreciación turística, más no para resolver problemáticas de tráfico vehicular, puesto que la peatonalización ha sido uno de los factores que ha agudizado el tráfico en la zona, pese a que el funcionamiento del metro ha reducido una cantidad importante de vehículos (Entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

Por su parte la Arquitecta Andino considera que el municipio mantuvo presente la conservación y la movilidad en el diseño del proyecto de peatonalización. Los planes de movilidad ya proponían intervenciones en el espacio de este tipo y algunas plataformas para peatonalizar ya se habían hecho tiempo antes del proyecto al que hacemos referencia como es el caso de las plataformas en la calle Junín, la Portilla, y el tramo de la calle Manabí que atraviesa la Plaza del Teatro.

Sin embargo, la Secretaría de Ambiente del Municipio realizó una medición del nivel de contaminación que se generaba en la calle García Moreno, arrojando datos alarmantes que se debían a la circulación considerable de vehículos particulares y buses de transporte público. Al tener en los alrededores de la calle a una cantidad importante de edificaciones monumentales, la reducción de contaminación era urgente, y tras la peatonalización de esta, los niveles de gases se redujeron notablemente (Entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024). Mas no obstante el tránsito que circulaba por esta calle se movilizó a la calle Benalcázar, paralela a la vía que hemos hecho mención, razón por la cual la población refiere a que los niveles de contaminación antes que reducirse solo se trasladaron una cuadra más arriba.

Andino también resalta la importancia de mantener el equilibrio no solo entre conservación y movilidad, sino entre la gestión del espacio público por parte de los ciudadanos, pues falta conciencia sobre la preservación del patrimonio. Considera que se debería dar a conocer a la población, por ejemplo, cuánto le cuesta al Municipio limpiar una fachada, arreglar una iluminación, arreglar una cubierta; para que de esta forma se valore y se ayude al cuidado de las infraestructuras y el espacio en sí (Entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

### **3.3. Creación de un nuevo modelo de movilidad: Planes y Proyectos**

La morfología de la ciudad definió el crecimiento en sentido longitudinal, lo que implicó que al menos el 50% de ciudadanos se movilizan por el hipercentro (Checa 2019). A partir de inicios del siglo XXI se volvió fundamental implementar políticas públicas de movilidad que no solo mantengan un ambiente sostenible, sino que limite el número de vehículos que atraviesen el CHQ. Tras varios años de políticas de movilidad fallidas, la planificación y operación de nuevos planes pasó a ser competencia de la municipalidad y ya no de instancias del gobierno nacional. Bajo lo dicho, uno de los planes más importantes, construidos por el Municipio, es el Plan Especial del 2003, que destaca como los principales problemas a considerar la falta de jerarquización del sistema de circulación, la creciente cantidad de vehículos en circulación que contaminaban el ambiente y el daño generado a los bienes inmuebles del Centro Histórico (Checa 2019).

Posteriormente en el año 2007 y con la colaboración de la Junta de Andalucía, se elaboró un Plan de Movilidad Sostenible del Centro Histórico de Quito. Este promovía reducir el tráfico y la contaminación, mejorar el espacio público y facilitar el acceso al centro. No obstante, se identificaron varias problemáticas en el plan, algunos referidos sobre la infraestructura vial, la toma del espacio público por parte del comercio informal, la ausencia de un sistema integral de transporte público conectado y sostenible, y finalmente, espacios insuficientes para los peatones. Todos estos inconvenientes, además de la inseguridad ciudadana, marcaron una época en el Centro Histórico de la ciudad (Checa 2019). Aún con todo este panorama, la alcaldía de Roque Sevilla (1998-2000) logró implementar un servicio de transporte público sostenible que marcó una tendencia en su época.

Después, durante los dos períodos de Paco Moncayo (2000-2009), se implementaron importantes políticas sobre control al comercio informal, mejoramiento de fachadas patrimoniales y seguridad. Aun así, continuaron disminuyendo los residentes en la zona del

CHQ. Esta alcaldía, desde su posesión, fue reconocida por su discurso, el cual afirmaba la necesidad de regresar a la “ciudad construida” e incluyó la cultura y necesidad de apropiación del centro histórico (Checa 2019).

La peatonalización del Centro Histórico, según se puede observar en los planes de implementación, ocurrió en un contexto atravesado por conflictos de congestión que llegaban a superar la capacidad máxima de vehículos diarios, que podían circular en el espacio. De acuerdo con los planes de implementación, se establecen tres tipos de vías: las calles peatonales que no pueden superar los 1000 vehículos diarios, las calles de coexistencia que no debían sobrepasar los 2000 vehículos diarios, y finalmente las calles A30 que no tenían permitido superar los 5000 vehículos diarios. A pesar de experimentarse esta situación, continuaron existiendo conflictos en los cruces al utilizar vías transversales del centro, como retorno hacia el norte o hacia el sur. De igual forma persisten los conflictos por el uso y el abuso de usuarios de vehículos de carga, que usaban el espacio público para estacionarse en horas de alta afluencia, tomándose las zonas del peatón (MDMQ 2011).

El Plan de Peatonalización del Centro Histórico de Quito, desarrollado en el 2011 entre el Municipio de Quito y la Junta de Andalucía, establece un modelo basado en cinco principios: residencialidad, conectividad, accesibilidad, intermodalidad y seguridad. Su enfoque se basa en utilizar los recursos disponibles para la existencia de un medio ambiente urbano y conservado, además del uso del espacio público del patrimonio edificado, en un contexto de accesibilidad y conectividad deseables (MDMQ 2011).

Para ello, el plan se basó en dos ejes específicos. El primer eje consistió en la intervención Este Oeste sobre la calle Chile, entre la Benalcázar y la Imbabura, para unirla con la estación de la Marín en la Av. Pichincha. En esta se implementa proyectos de consolidación peatonal para mejorar el paisaje urbano (MDMQ 2011). El segundo eje se enfocó en la peatonalización de la calle García Moreno, con el objetivo de conectar con una plataforma desde la calle Chile hasta la calle Sucre, y hacia el sur, hasta la avenida 24 de mayo (MDMQ 2011). La intención real de estos ejes fue realizar una intervención desde el corazón mismo del Centro Histórico, permitiendo así un desplazamiento principalmente peatonal y de transporte público. Todo esto, comprende un área de nueve manzanas entre las calles Sucre, Guayaquil, Mejía y Benalcázar (MDMQ 2011).

Al analizar las ventajas y desventajas del proyecto, se observa que se desarrollaron sistemas de abastecimiento de mercadería y servicios básicos, pero a su vez, se evidenció la necesidad

de unificar los medios de transporte para integrar la zona y que sea conveniente con la infraestructura existente. Además, otro asunto de interés fue la creación de estacionamientos, no solo para la toma del espacio público, sino también para hacer un espacio de paso, complementado con la construcción de zonas de bucles de retorno, constantes en la parte sur del centro como disuasión de vehículos privados (MDMQ 2011). (Véase mapa Relación de zonas de accesibilidad con los locales comerciales e instituciones administrativas).

Al suponer un cambio drástico en el diario vivir de las personas que transitan este sector, se buscó crear nuevos hábitos al usar el espacio público, esperando obtener buenos resultados en la economía, en el desgaste del ambiente, y sobre todo, en la conformidad de los usuarios con el proyecto. En el plan se establecía a su vez, comenzar con la intervención del espacio público, recuperando el ornato y la higiene que promulgue la apropiación de los ciudadanos (MDMQ 2011).

Es imprescindible recordar que el desarrollo de la peatonalización del Centro Histórico, se implementó en tres fases. En la fase uno, se identificaron los lugares de mayor importancia patrimonial e institucional. A partir de ello, se construyó una red peatonal que articula las manzanas centrales con los intercambiadores de tráfico Este Oeste: El Tejar, Plaza Grande y La Marín, las cuales absorben 11.120 peatones diarios (MDMQ 2011). Vale señalar que esto se realizó considerando como punto primordial el desarrollo del proyecto de la calle Guayaquil, para luego continuar con las calles Chile, Venezuela, García Moreno, Mejía, Espejo, Sucre y Benalcázar (MDMQ 2011).

En la fase dos se propuso generar una conexión con estructuras a través de la av. 24 de mayo. Por ello, se utilizó el espacio urbano generado por el parque Cumandá, además de utilizar la prolongación de la calle la Ronda, Venezuela, García Moreno, Benalcázar, Cuenca e Imbabura, hasta conectar con la calle Guayaquil. Todo esto con el fin de implementar conexiones con el Cebollar, El Tejar y El Placer (MDMQ 2011).

Finalmente, en la tercera fase se enfoca en la intervención económica del espacio público. Para dicho propósito se planificó la necesidad de establecer políticas públicas que conformen zonas de identidad propia y establecimiento de nuevas zonas de desarrollo económico a largo plazo, definiendo así catorce calles definidas para su intervención (MDMQ 2011).

Uno de los aspectos más relevantes al analizar el Plan de Peatonalización del Centro Histórico de Quito, tiene que ver con la situación de la zona, desde un análisis de la población, los equipamientos del CHQ, las dinámicas del espacio público, el diseño del entorno, el uso del

espacio público y la movilidad que confluyen en la compleja construcción del tejido urbano y social. Cabe señalar que la ciudad de Quito, según el censo del 2010, tiene 2.239.191 habitantes, de los cuales 48.953 personas habitan el CHQ, con una tendencia a la disminución de residentes en la zona y un cambio del uso del suelo dedicado al comercio y al área de servicios. Siguiendo esta línea, en el barrio González Suárez, ubicado dentro de la zona central de influencia del CHQ, donde se encuentra la calle en investigación, se registra una densidad de 100 a 50 habitantes por kilómetro cuadrado (BCN Ecología 2014). En general, la población del centro se caracteriza por ser migrante, pero específicamente en la calle García Moreno, se caracteriza por un porcentaje de turistas y personas que se movilizan al CHQ por trabajo, concretamente en las instituciones públicas (BCN Ecología 2014). (Véase mapas Fases de Peatonalización Uno y Dos).

Alrededor del 5% de habitantes en la zona sufre algún tipo de discapacidad, por lo que se necesita una atención específica en cuanto a accesibilidad, que incluso beneficia a mujeres embarazadas, niños, niñas y personas de la tercera edad. El equipamiento que debe incluir el mobiliario urbano debe ser inclusivo y que brinde facilidades en la movilidad (BCN Ecología 2014). Por ello, dichos instrumentos deben acoplarse a las edificaciones antiguas de los Centros Históricos, pues su acceso inclusivo podría atraer a que personas residan el espacio y a que los visitantes lo frecuentan en mayor cantidad.

Mediante el diseño del entorno se puede crear una sensación de seguridad según los teóricos Jacob y Oscar Newman (BCN Ecología 2014). En los años sesenta, Jacob abogaba por una ciudad diversa, donde la visibilidad de la calle era fundamental para el control del espacio. Solo en este espacio público diverso podrían configurarse diferentes actividades y aprovecharse adecuadamente las partes bajas de las edificaciones para el comercio. En los años setenta, Oscar Newman destacó la importancia de que los residentes se identificaran con el espacio, ya que esto generaba territorialidad, respeto y cuidado del entorno (BCN Ecología 2014).

En el barrio González Suarez del CHQ existe una diversidad de actividades comerciales. El comercio formal e informal habitan la zona, donde más allá de la infraestructura física, lo que les distingue es el documento de la patente municipal. En la obtención y regulación de este documento recae la base de los conflictos que se han generado entre estos sectores. Dentro de la calle existe una organización deficiente y escasa de los distintos tipos de negocios, muchos de ellos están aglomerados pese a estar cerca del palacio presidencial (BCN Ecología 2014).

Algunas características importantes para tomar en cuenta en la constitución del CHQ, es que el espacio no fue concebido para vehículos motorizados y con los años, el espacio público se fue adaptando para la convivencia entre el peatón y el vehículo. Dentro del barrio González Suárez, el 31,5 % de su infraestructura estaba diseñado para el peatón, mientras que el 48,9% estaba destinado para los vehículos. Esto en medio de que las calles de todo el CHQ son estrechas para el paso de vehículos motorizados (BCN Ecología 2014). Además, que varios de los espacios públicos del CHQ también tienen usos es necesario recordar que los usos recreativos, culturales, deportivos, lucrativos y políticos. Así, las actividades que se desarrollan en la calle García Moreno, están en relación con el esparcimiento y la contemplación, el comercio y el arte callejero, concentraciones políticas y el tránsito de las personas a sus hogares y trabajos (BCN Ecología 2014).

Al igual que la accesibilidad, la movilidad es altamente dependiente de los factores de la trama urbana conjuntamente con el tejido social. En el CHQ se observa un modelo de movilidad basado en que el 72% de viajes hacia y desde el sector, se realizan en transporte público. Los principales motivos de concurrencia son por compras, realización de trámites, estudios, turismo, salud, regreso a casa, entre otros. La composición del flujo vehicular de los vehículos de acceso de paso por el Centro Histórico de Quito son un 62% de vehículos livianos, 16% de taxis con pasajeros, 15% taxis sin pasajeros, 4% de buses y 3% de vehículos de carga (BCN Ecología 2014).

Aun así, la movilidad peatonal dentro del centro es la más alta a pesar del déficit de infraestructura. Entre semana llegan al sector unos 282.290 diarios, mientras que en el fin de semana llegan 308.959 peatones, en un horario comprendido entre las 6h30 y las 18h30. En los ejes transversales como las calles Chile, Espejo, Sucre, y La Ronda, se encuentran la mayor parte de flujos peatonales. El comercio informal combinado con el desplazamiento de transeúntes, que circulan por estas calles para tomar el transporte público, genera incomodidad e inseguridad en los peatones, por el desborde de personas en las calles. Por eso, como medida de desfogue, se planificó la peatonalización de la calle García Moreno para trasladar parte de esta concurrencia a esta calle (BCN Ecología 2014).

Por otro lado, no debemos olvidar que la distribución urbana enfocada en la carga y descarga de mercancía afecta no solamente al ambiente, sino también al espacio que utilizan estos vehículos al carecer de estacionamientos cercanos. El tráfico en horas pico necesita procesos de control y horarios específicos para la zona, con el fin de disminuir la movilidad caótica en el centro histórico (BCN Ecología 2014).

Frente a la aglomeración de edificaciones en el CHQ esta es adecuada, pues llega a ser del 81.2%, cifra que no solo permite tener un modelo manejable de ocupación del territorio y los recursos naturales, sino que también faculta desarrollar patrones de desplazamiento a pie para potenciar las relaciones de los agentes en el espacio construido. Hecho que se plasma como un objetivo en el Plan de Rehabilitación del Centro histórico. Lo que nos recomienda este indicador es la posibilidad de mejorar la estructura urbana interna, mediante el reordenamiento de usos de suelo en los barrios estudiados. En el caso del Centro Histórico, al ser un espacio muy compacto, se considera necesario aportar espacios de estancia por su importancia histórica cultural, generando equilibrio y revirtiendo el uso del vehículo, potenciando la movilidad a pie (BCN Ecología 2014).

La accesibilidad a las zonas del CHQ es un tema de intervención importante, aunque generalmente este ha sido abordado desde una perspectiva vial. Si bien este enfoque es importante debido a la anchura de sus calles, un aspecto que ha recibido poca atención es la accesibilidad de personas con movilidad reducida. Esta accesibilidad es fundamental para crear un ambiente atractivo y multifuncional, que invite tanto a visitantes como a residentes a habitar el área. Estos dos tipos de accesibilidad, la instrumental y la multifuncional, se pueden entrelazar al depender una de la otra en la capacidad de movilidad de una persona con discapacidad.

Dentro del Plan de Rehabilitación del Centro Histórico, se consideró la adecuación de las calles para favorecer la apropiación del espacio público por parte de los peatones. En 2014, se observó que el barrio González Suárez tenía un 35% de su viario con condiciones de accesibilidad, cuando el objetivo mínimo era del 46,6%. Ante estos resultados, la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona recomendó la creación de plataformas únicas para mejorar la atención a los peatones (BCN Ecología 2014).

En el análisis del espacio destinado al peatón en el barrio González Suárez, se detectó que solo alcanza el 24%, muy por debajo del objetivo mínimo del 48%. Esto lo convierte en un espacio limitado para la circulación peatonal. Por lo que se recomendó implementar el modelo de supermanzanas, utilizado en Barcelona, para reducir el uso de vehículos motorizados, que actualmente ocupan el 62% del espacio, y así alcanzar los límites deseados (BCN Ecología 2014).

En cuanto a la densidad urbana, el Centro Histórico de Quito muestra una considerable diversificación de actividades comerciales en el barrio González Suárez, con una apropiación

del espacio público del 73,9% del total. Sin embargo, la densidad residencial es baja, lo que sugiere la necesidad de políticas de repoblamiento (BCN Ecología 2014).

Finalmente, en los resultados de la Encuesta multipropósito, realizada en el 2016 por el Instituto de Patrimonio, se identificó que en el Centro Histórico los residentes desarrollan emprendimientos en un 50%. Un 7% de los residentes utiliza el espacio público como lugar de trabajo y únicamente el 3% utiliza el espacio público para su recreación. Sin duda, gran parte de la dinámica del CHQ se desarrolla en relación al comercio mayorista, por lo que residentes de la zona lidian con ello y con el comercio informal (MDMQ 2017).

Se ha encontrado que el 41% de residentes son propietarios, dato que nos indica el nivel del desplazamiento de las familias a otras zonas de la ciudad. Además, el 17% de los habitantes del CHQ utiliza auto propio, pues existe una predilección al uso del transporte público en un 58% (MDMQ 2017). Sin embargo, en el 2016, el 83,5% de los peatones que transitan por el CHQ, señalan que existe una accesibilidad adecuada en la zona (MDMQ 2017).

Según una investigación realizada por el Municipio de Quito, se ha encontrado que los entrevistados tienen la percepción que, en el espacio público, los principales problemas que se desarrollan son la inseguridad con un 15,64%, la falta de limpieza con un 15,22%, presencia de indigentes con un 9%, comercio autónomo con un 4%, falta de áreas de recreación con otro 4%, y además la presencia de excremento de animales, entre otros. Por último, en cuanto a los lugares más utilizados dentro del Centro Histórico consta la Plaza Grande y el Boulevard de la 24 de mayo. No obstante, es necesario aclarar que las plazas son de uso principal para desplazamientos, mientras que los bulevares son principalmente para recreación (MDMQ 2017).

Partiendo de un análisis conceptual podemos afirmar que la peatonalización de la Calle García Moreno nace como un instrumento de política de movilidad sostenible, que contempla la convivencia entre distintas formas de movilidad, a través de la promoción de la movilidad activa. Esta política estaba destinada a impedir que vehículos motorizados circulen por el Centro Histórico, mientras se promueve el uso de la bicicleta y la movilidad a pie, como afirmó Henry Vilatuña desde la Secretaría de Movilidad.

### **3.4. Peatonalización: Realidades en otros países**

En algunas ciudades de Estados Unidos, en los años 20 inicia un proceso de peatonalización que estaba atravesado por un proceso de introducción del vehículo. Con el tiempo esta política se extendió en varias ciudades de Europa y Latinoamérica (Junta de Andalucía 2009).

En la actualidad proyectos de peatonalización son implementados en todo el mundo para disminuir el tráfico de vehículos en zonas sensibles, crear espacios turísticos, mejorar el acceso o dinamizar el espacio con actividades de ocio.

A continuación, se señalan algunas experiencias sobre la implementación de proyectos de peatonalización en dos ciudades de España y dos ciudades de América Latina. Estos proyectos han sido seleccionados debido a que muestran similitudes en los contextos que presentan las ciudades donde se realizaron las intervenciones, así como las problemáticas que sucedieron con ello. Algunas de estas problemáticas están relacionadas a cómo los actores del espacio reaccionaron ante la intervención. Los factores que analizaremos estarán relacionados con estas similitudes, destacando los mecanismos de política pública implementada para la realización de las intervenciones, como los mecanismos usados para media los conflictos que presentaban.

### **3.4.1. España**

En una investigación realizada en el 2023 por la Red de Ciudades que caminan, se realizaron cuestionarios a distintos habitantes en calles de ochenta ciudades españolas, que están fuera de la red, para conocer su percepción de las calles. Uno de los resultados que más se destaca es la existencia de mini aceras, puesto que las calles tienden a ser más estrechas en los centros, considerando que fueron construidas antes de la existencia del vehículo a motor. Estas calles se debaten entre la convivencia y segregación por los niveles de tráfico y la preferencia del peatón (Congreso Red de ciudades que caminan 2023).

En ciudades de España con zonas peatonales, existe la percepción de que hay mayores cuidados con el asfalto de las vías que con el pavimento peatonal. Si bien en estas ciudades se aplican políticas urbanas para limitar el tráfico motorizado, solamente una de cada diez calles tiene esas limitaciones. En ocho de cada diez calles es común observar la utilización del espacio como parqueadero, privatizando el mismo. No existe la infraestructura urbana adecuada en espacios públicos como bancas y mecanismo de accesibilidad para personas de movilidad reducida. Además, se muestra el reparto mayoritario del espacio de al menos el 50% entre vehículo y peatón en los Centro Históricos, marcándose una diferencia respecto al resto de la ciudad (Congreso Red de ciudades que caminan 2023).

En la investigación se presenta que, en las calles de las centralidades, al menos la mitad de las calles tienen una accesibilidad baja sobre todo en los cruces. Es preocupante observar que es casi inexistente el pavimento podotáctil en las ciudades (Congreso Red de ciudades que

caminan 2023).

Al menos el 30% de las calles pueden considerarse vitales en los centros, pues hay una cantidad importante de personas movilizándose y utilizando el espacio. Es común observar un índice del 60% que se siente satisfecho al caminar en los espacios que se proporcionan en los centros de las ciudades, pese a que no son inclusivos ni amables con las personas de la tercera edad ni con las personas con dificultad de movilidad (Congreso Red de ciudades que caminan 2023).

#### **3.4.1.1. Málaga**

En esta ciudad, en los años setentas, ya se inicia un proceso de creación de “islas peatonales” que se extenderían hasta 1994 por el Centro Histórico de la ciudad, dividiéndola en tres zonas según un criterio histórico instrumental. La primera zona estaba conformada por la denominada “Málaga del Borde Occidental intramuros del siglo XVI”. Aquí, el proceso de intervención de esta zona estaba dedicado únicamente a recuperar espacios físicos para el uso del ciudadano. En la segunda zona de intervención, “Málaga del siglo XIX” estaba prevista la construcción de estacionamientos cercanos a las zonas peatonalizadas. Y en la tercera zona de rehabilitación, “Málaga monumental” se planteó un proyecto de restauración de edificios histórico culturales” (Junta de Andalucía 2009). Para justificar el proceso de peatonalización, se centraron en el medio ambiente y en el turismo para recuperar el orgullo de sus habitantes (Junta de Andalucía 2009).

#### **3.4.1.2. Sevilla**

Parte como una ciudad con calles angostas y con una población dedicada al comercio. Con la llegada de vehículos la ciudad se adaptó, pero con la introducción de esta herramienta de movilidad se reintegraron las calles peatonales, aplicando una concepción histórica direccionada a conservar el turismo (Junta de Andalucía 2009).

#### **3.4.2. América Latina**

En América, el cambio de paradigma del transporte a la movilidad implica cambios de pensamiento que no se han dado por completo en América Latina, puesto que no solamente implica girar la pirámide de preferencia del vehículo al peatón, sino una pugna por orientar un nuevo discurso a la sustentabilidad y el derecho a la ciudad, además de políticas de participación ciudadana promoviendo el transporte público y alternativo (Obregón 2021).

Con este cambio de políticas públicas, todo se focaliza en el peatón y cómo hacer más amigables las calles; es así cómo aparece la movilidad activa, un concepto relativamente

nuevo en muchas ciudades de Latinoamérica, tanto así que en el plan vigente no se lo menciona. Pero ya en la página de la Secretaría de Movilidad de la actual Alcaldía se lo menciona.

#### **3.4.2.1. Mar del Plata- Argentina**

La peatonalización de la ciudad de Mar del Plata, inicia su proceso con iniciativa privada en el período de 1973-1976, y con el apoyo del gobierno desarrolla la idea de una ciudad turística, iniciando un largo proceso en las tres décadas siguientes. La obra se realizó pese a que existieron inconvenientes por la licitación del proyecto, la exigencia de comerciantes y residentes de la inclusión de más calles en el proyecto o también por reclamos de pérdidas económicas para los comerciantes en el proceso de rehabilitación. Quizás el caso más emblemático fue el de la calle San Martín (Castellucci 2017).

#### **3.4.2.2. Curitiba- Brasil**

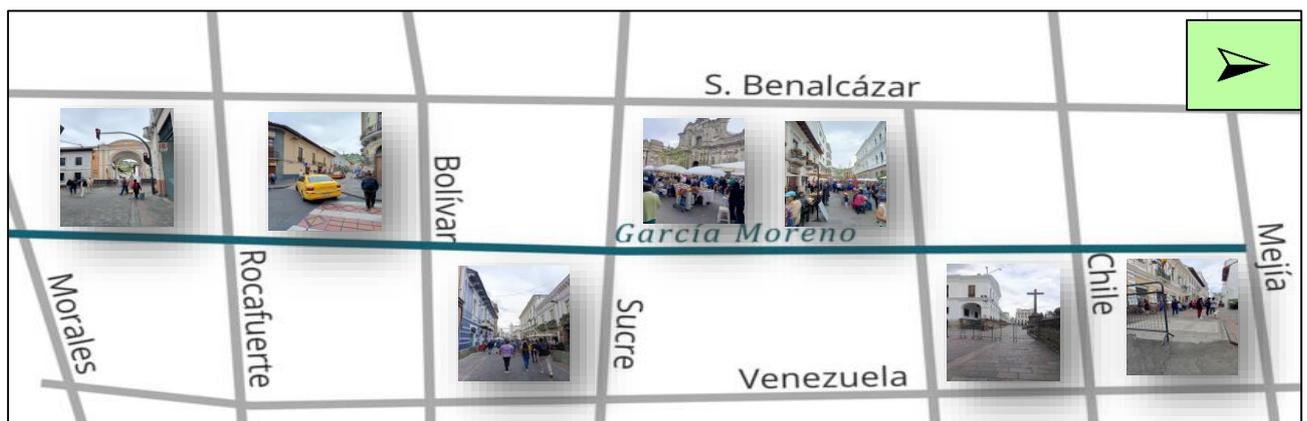
El cambio de modelo de movilidad se dio durante la dictadura brasileña, en 1955 gracias a varios intentos y planes propuestos, por estudiantes y profesores de arquitectura locales junto a una élite local que apoyaron esta iniciativa. Jaime Lerner, uno de los proponentes, puso a debate de los comerciantes el peatonalizar la calle XV de noviembre. Se decidió esta calle como primera medida por su gran afluencia de peatones, pero ante el desconocimiento de la población se mostró el rechazo. Por lo que paulatinamente fue necesario presentar la propuesta y hacer ese acercamiento con la ciudadanía mientras preparaban el equipamiento urbano, y el mercadeo necesario. Utilizaron como un mecanismo el plan de peatonalización bajo una cortina de un homenaje a la ciudad mientras hacían un congreso de Arquitectos. En un inicio se peatonalizan 100m para demostrar que no ocasiona daño en las ventas y así como se habría predicho, muchos comerciantes más se sumaron a la medida al ver que las ventas subieron (Mandu'a 2015).

Basado en un breve análisis y un recorrido histórico comparativo se puede denotar que los planes y proyectos de peatonalización nacen como un proceso ya sea de gobernanza jerárquica o un proceso de cogobernanza. Es importante darles voz a diferentes actores no solamente gobierno local, ya sea mercado o sociedad, puesto que de allí depende la falla o no de la política. Los ejemplos dados anteriormente son los más cercanos con buenos resultados en la política de movilidad sostenible.

## Capítulo 4 . Percepciones y mapeo, la calle de hoy

En esta sección del estudio se incluye el análisis de la información cualitativa recogida en campo, mediante entrevistas a actores que ocupan el espacio, funcionarios de las instituciones municipales encargadas y a académicos al tanto del tema; pero también se incluye información recogida en visitas realizadas en diferentes momentos ya que la calle cambia su uso según las horas del día o días de la semana.

### Ilustración 4.1 Paseo de las 7 cruces



*Fuente:* Realización propia.

El análisis tomará en cuenta las discusiones planteadas en el marco teórico para dirimir si los efectos de la peatonalización del tramo de la calle García Moreno, se insertan dentro de una de las comprensiones sobre movilidad sostenible, la conservación del patrimonio y la visión sobre la funcionalidad urbana del Centro Histórico de Quito.

El presente capítulo estará organizado en tres partes. La primera hará referencia al análisis de las políticas públicas sobre el diseño y ejecución del proyecto de peatonalización en cuestión. Apartado en el cual delimitamos las comprensiones de movilidad sostenible que maneja la institucionalidad municipal, dirimiendo como la forma en que la implementación de la peatonalización de la calle García Moreno, pretende resolver las tensiones entre el campo de la conservación patrimonial y la movilidad, en medio de los fenómenos que ocurren en el CHQ y particularmente en los alrededores de la calle.

La segunda parte será un análisis de cuáles han sido los efectos que ha provocado la peatonalización en la relación de los actores que habitan y viven la calle con el espacio público. Análisis que nos permitirá problematizar como el proyecto garantiza de mejor o peor manera, la apropiación del espacio público por parte de los habitantes y a partir de ello, si la

aplicación del proyecto garantiza el derecho a la ciudad en el marco de involucrar a la diversidad de actores y satisfacer sus necesidades.

Finalmente, la tercera parte contempla un análisis fruto de la observación *in situ* de la dinámica general que ocurre en la calle en distintos días y horarios, aportando información adicional que sopesa o consolida, a partir de lo que se puede mirar, los datos obtenidos alrededor de la investigación. Este último apartado tendrá las limitaciones propias de una observación, pero tendrá utilidad para relativizar lo que se detecta a simple vista frente a lo que viven los actores y especifica la documentación y los análisis.

#### **4.1. Análisis de las políticas públicas sobre movilidad en el proyecto de peatonalización de la calle García Moreno**

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, sobre el que está basado el plan de peatonalización del CHQ, parte del objetivo principal de crear condiciones eficientes, eficaces y equitativas para mejorar la seguridad vial, calidad de vida y la economía metropolitana y ciudadana, generando una nueva cultura de movilidad ciudadana (Municipio de Quito 2009). Además, que toda propuesta del plan está bajo el régimen del “Plan Equinoccio 21: Quito hacia el 2025”, cuyo objetivo expresamente es: “El DMQ cuenta con un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad que articula las diversas centralidades, con una red vial revalorizada en beneficio del peatón y la fácil circulación, y un sistema integral de transporte público no contaminante e intermodal” (Municipio de Quito 2009).

Para lograr este objetivo entre uno de sus apartados se buscaba dar prioridad a la calidad del espacio público, la seguridad del peatón y la participación ciudadana (Municipio de Quito 2009). Dentro del PMMDMQ 2009-2025 se propone incentivar la movilidad peatonal para incluir e incrementar los peatones en el sistema de movilidad, creando espacios destinados a garantizar seguridad, dotar de infraestructura y señalización libres con facilidades para personas de movilidad reducida. A pesar de querer promover la peatonalización desde políticas normativas, existe un modo de gobernanza jerárquica, necesaria para la convivencia entre los diferentes tipos de movilidad. Si bien han sido socializados los planes y metas, no necesariamente es parte de la participación ciudadana, ni si quiera ha existido retroalimentación continua (Municipio de Quito 2009). A pesar de que los programas y proyectos promueven varios puntos de intervención que no solamente están interconectados, como la recuperación de aceras y las redes peatonales a parte de la seguridad peatonal y la

peatonalización del centro histórico; establece un presupuesto congruente con el proceso, siendo este de USD 142'074.000. Sin embargo, los resultados de los planes como de las inversiones no fueron socializadas (Municipio de Quito 2009).

Considerando el régimen especial que rige en el Centro Histórico, el Plan de Peatonalización del Centro Histórico de 2011 actualiza los datos levantados del PMM 2009-2025 y plantea un enfoque para entender el CHQ basado en cinco principios: residencialidad, conectividad, accesibilidad, intermodalidad y seguridad. Principios que parten de un modelo de movilidad y accesibilidad que busca priorizar y consolidar el sistema de ejes peatonales existente y la conectividad de los espacios públicos, reforzando los ejes ya peatonalizados y reforzarlos en sentido Este Oeste (sobre la calle Chile, entre la Benalcázar e Imbabura para unir El Tejar con la Estación la Marín y la Av. Pichincha) y Norte- Sur (Calle García Moreno para unir la calle Chile y la Sucre para posteriormente la prolongación hasta la Av. 24 de Mayo) (Municipio de Quito y Junta de Andalucía 2011).

Al analizar el Plan de Peatonalización se observa un descuido en el análisis de los resultados obtenidos. La organización que se encarga del plan aparentemente es la Secretaría de Movilidad, pero las competencias se cruzan con las que tiene el Instituto de Patrimonio. La Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, a la cual se adscriben las Administraciones Zonales y la intervención de la Agencia Distrital de Comercio, también son parte del plan, pero sus funciones no están claras, en relación de diferenciar el campo de acción de la Secretaría de Movilidad con estas otras entidades (Municipio de Quito 2024).

Sin la aprobación de los residentes y comerciantes se creó un frente de defensa carente de una organización jerárquica clara, que conllevó a una serie de inconvenientes en la toma de decisiones y evidenció un problema de gobernanza. Esta última falla de la política se da al momento de superponer las capacidades institucionales o al existir incongruencias, como promover ferias frente a edificios patrimoniales, cuando históricamente los planes maestros del CHQ han promovido la eliminación de ferias que atenten con el paisaje urbano. Sin embargo, ante la crisis económica post pandemia, las ferias se han propuesto como opciones para asociaciones de emprendedores, quienes han contado con los permisos respectivos por parte de la Administración Zonal, pese a que estas estén limitando el espacio para la circulación peatonal.

#### **4.2. Análisis de la relación de los actores y el espacio público**

Desde la perspectiva del Arquitecto Sergio Bermeo es importante la peatonalización de la calle de tal forma en que se le pueda dar un uso considerable a la misma. Con este objetivo es necesario extender la peatonalización de la calle, mitigando las dificultades que provoca la preferencia al uso vehicular. El uso de la planta baja, estacionamientos en el perímetro del Centro Histórico, establecimiento de rutas de desvío del transporte público y privado, y posicionando al metro como transporte de conexión, son algunos factores que se deberían implementar para lograr este fin.

Bermeo detalla que en el diseño y aplicación del proyecto de peatonalización no se tomó en cuenta a la academia, a pesar de que la facultad a la cual preside cuenta con múltiples estudios al respecto. Considera que la academia solo es llamada para cuando los proyectos están listos y se quiere socializar con la población (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Una de las ventajas de la peatonalización es el aumento de visitas al Centro Histórico, que ha conllevado a un aumento económico en los ingresos generado por locales comerciales, restaurantes, etc. Además, ha permitido la conservación de edificios históricos, dándoles visibilidad y volviendo atractiva su conservación. En cuanto a desventajas, el tramo peatonalizado no aportó a la conexión con el resto de las calles peatonales, que logren mejorar la movilidad de adentro hacia afuera del Centro Histórico. Bermeo también realiza una crítica al permiso dado por la Alcaldía, a restaurantes y cafeterías, para expandir sus locales a las áreas peatonalizadas, pues esto es una forma de privatización del espacio público, que en todo caso debería cobrar un arriendo por el uso del suelo (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

La peatonalización viene de la mano del derecho a la ciudad, pues busca establecer que los espacios sean equitativos, justos, igualitarios, saludables y abiertos. Esto se logra no solo creando espacios tecnificados con acceso a internet, sino con espacios donde la población circule con libertad y no existan espacios vallados o cerrados; donde se pueda garantizar el derecho al trabajo y que sea accesible para todos y todas (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Por otro lado, la arquitecta María Isabel Orquera es más crítica con la aplicación del proyecto de peatonalización de la calle García Moreno, puesto que en general se sigue primando el uso del vehículo sobre el peatón. Para ella la forma de la ciudad, el ancho de las calles, la falta de

cultura vial y las políticas de movilidad establecidas en la zona solo se convierten en políticas “parche”, olvidando considerar la ciudad en un sistema complejo, donde cada vez aparece una nueva problemática.

Orquera considera que este espacio peatonalizado es un lugar de paso esporádico, donde si el fin es que se convierta en un espacio público pleno, se deben pensar actividades que se desarrollen en el mismo espacio y que se planifique en función de un análisis de las personas que lo transitan (Entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024). Orquera además realiza una crítica al diseño de la propuesta de peatonalización, pues considera que es insensato pensar la construcción de una vía peatonalizada a partir del cierre de la misma a un tramo y al otro, para que el peatón camine. Para ella es necesario implementar proyectos complementarios que den una mayor conexión y que den facilidades para la circulación como tener pisos óptimos para que la gente transite y se apropie del espacio. Citando a Jan Gehl, Orquera señala que “en el momento que uno transita un espacio público, solo al momento que una persona tenga contacto visual con otra ya funciona” (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

Para aplicar la peatonalización es necesario darnos cuenta de que tan transitable es una ciudad para el peatón. Gutiérrez *et al.* (2019) considera que este concepto se basa en cinco componentes: calidad del ambiente, densidad poblacional, confort, proximidad y entropía. Por ello considera preciso usar el concepto de Fontan, para definir la medida en que el uso del suelo debe ser propicio para caminar, así como para desarrollar actividades de ocio. Otra característica primordial es que los lugares que poseen un alto índice de tránsito del peatón, posean una economía activa que genere beneficios para la salud y la interacción (Gutiérrez *et al.* 2019).

García (2015) señala que las condiciones y formas para peatonalizar en Centro Históricos depende de la configuración urbana de este espacio. Según el autor, existen cuatro tipos de Centros Históricos: uno configurado para el turista (la ciudad-museo), otro para el comprador (ciudad-hipermercado), otro para las instituciones oficiales (las ciudades del poder político) y otro para la diversión nocturna (la ciudad-bar) (García 2015, Sanz 1998). Para García (2015), en los últimos años, se ha dado un proceso de peatonalización tendenciosa, especialmente en los Centros Históricos que no han generado más que gentrificación, cambios en otros tipos de movilidad, incremento del valor del suelo y con ello, elitización de la zona. Los enfoques que

han primado en la implementación de proyectos de peatonalización han sido el de generar atractivos económicos o en ser un instrumento de movilidad sostenible.

Para la Arq. Ana Andino, trabajadora del IMP, considera que desde lo que se puede observar, el proyecto si ha funcionado, pero para extender la peatonalización al resto del CHQ es necesario valorar su funcionamiento, conociendo los efectos del Metro y su cambio de dinámica. Al simplificar el análisis afirma que, al iniciar el proyecto, por el tramo de la calle Sucre, que baja desde la parada del Metro hacia la calle García Moreno, no había gente. Ahora este espacio se ha convertido totalmente tras el funcionamiento del Metro y la consolidación del tramo peatonal. Además, comenta que el proyecto de movilidad que tiene el municipio no tiene más calles peatonales, sino más bien se centra en el perímetro intervenido y trata que paulatinamente, el transporte público salga del centro, sobre todo el transporte que transita por la calle Benalcázar. Sin embargo, esto requerirá de una evaluación en conjunto con la AMT y la Secretaría de Movilidad (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

Para analizar las percepciones de la Peatonalización es necesario partir de algunos aspectos:

#### **4.2.1 Accesibilidad**

En relación con la accesibilidad en la zona peatonalizada de la calle García Moreno, Orquera subraya la importancia de considerar no solo cómo los vehículos pueden llegar al punto más cercano, sino también si existe una verdadera facilidad de movilidad desde el punto de origen hasta el destino final (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024). Por otro lado, Bermeo critica que el espacio peatonalizado no ha sido adecuadamente desarrollado, ya que no se han realizado mejoras en las aceras ni se ha pensado en la accesibilidad de las calles, no solo para personas con discapacidad, sino también para todos aquellos con movilidad reducida, como niños, mujeres y ancianos (entrevista a Sergio Bermeo, decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024). Existen algunos tipos de accesibilidad, pero la más conocida es la física, la cual limita a las personas con movilidad reducida. Por otro lado, está la accesibilidad espacial, que incluye el metraje y el tiempo de acceso estableciendo la cohabitación universal y las facilidades en el espacio (García 2015).

La arquitecta Ana Andino comenta que recibieron observaciones sobre la accesibilidad del tramo peatonal por parte del Hotel Plaza Grande, debido a que la mayoría de los visitantes del CHQ son adultos mayores. Estos visitantes, por la altura de la ciudad y su limitada capacidad para caminar largas distancias, suelen experimentar dificultades respiratorias. Aunque se planteó la posibilidad de adquirir pequeños vehículos eléctricos para operar circuitos dentro de la zona peatonalizada y asistir a personas con movilidad reducida, esta propuesta no se concretó (Entrevista a Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos del IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

#### **4.2.2. Comercio**

El arquitecto Bermeo considera que la resistencia del comercio a la peatonalización se debió a la falta de la socialización del proyecto ciudad. Reconoce que esta debió comenzar con la participación ciudadana de diversos sectores, entre ellos la academia, quienes podían haber presentado una contra propuesta al proyecto. Además, señala la falta de apoyo privado que promuevan emprendimientos en los locales comerciales que apoyen y se relacionen con la peatonalización (Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024). La arquitecta Orquera considera natural que la peatonalización atraiga en mayor medida el comercio informal, pues existe el espacio suficiente. Para ella, el comercio informal no se soluciona con una política pública de control, sino ayudando a solucionar los problemas sociales que lo generan como el desempleo, o a su vez promoviendo espacios de ventas itinerantes. Cualquier solución debe partir de escuchar a los actores de esta actividad y darle valor a sus realidades (Entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

En una entrevista realizada al representante de la asociación de trabajadores autónomos, Sr. Rodrigo Guarderas expresó que la peatonalización no ha generado ningún cambio ni en el comercio ni en la movilidad. Más bien, la apertura de la parada de San Francisco ha promovido la afluencia de personas por la García Moreno, entre la Mejía y la calle Bolívar. Por ello expresa que, no ha sentido una mejora del aire del Centro Histórico, pues únicamente se ha desviado el tráfico a unas cuadras del lugar. En cuanto al nivel de ventas comentó que son altos los días martes y los fines de semana. Sin embargo, afirma que el permiso que otorga el municipio para laborar, permiso denominado PUCA, no es apto para el CHQ pues solo permite el trabajo de comerciantes antiguos, limitando el trabajo para comerciantes nuevos y emergentes. Como representante considera que es importante el control de

actividades en el Centro, pero no está de acuerdo con que se retire la mercadería de los comerciantes, pues es una acción que atenta con los principales derechos humanos (entrevista a Rodrigo Guarderas, Representante Asociación de Trabajadores Autónomos, Quito, 9 de abril de 2024).

Por otro lado, se creó la Organización de Defensa del CHQ, dirigida por la Sra. Amanda Tul, quien describió al grupo como no político y formado principalmente por residentes dueños de negocios. Parte de su lucha se basó en demostrar que el proyecto de peatonalización prioriza los intereses relacionados al turismo antes que a la movilidad sostenible o las necesidades de los habitantes. Durante la pandemia, los problemas que arrastraba el centro fruto de la priorización del turismo, continuaron. Más gente dejó de vivir en el espacio y negocios tradicionales cerraron. Estas razones llevaron a que la disputa por un proyecto integral de peatonalización, que sea pensando más allá del turismo, tenga aún más fuerza.

Además, Tul señala que el Centro Histórico ha venido convirtiéndose en una zona donde proliferan las ventas ambulantes sin ningún tipo de control por parte de la Alcaldía. Afirma que el alza de ventas ha sido dirigida a hoteles, restaurantes y cafeterías, pero otros sectores han perdido casi un 70% en ventas desde el inicio de la peatonalización. Incluso resalta que sus propios clientes comentan el incremento en los precios de los lugares de venta de comida (entrevista a Amanda Tul, Exrepresentante Organización de Defensa del Centro Histórico, Quito, 17 de abril de 2024).

Por su parte la funcionaria del IMP, Arq. Andino considera que, si bien la peatonalización funcionó, si existe un aumento del comercio informal en todas las plataformas únicas y aunque esto ha sido motivo de discusiones, el control del tema es complejo. También considera que hay más seguridad porque se transita más por el espacio peatonalizado. En cuanto a los restaurantes y cafeterías que están haciendo uso de las aceras, supo decir que bajo una ordenanza municipal se los está regulando, delimitando que para tener el permiso es necesario cumplir la normativa sobre mobiliario unificado y pagos de regalías (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

En cuanto a las ferias itinerantes señala que no estaban contempladas en el proyecto del 2016, más bien, estas se dan a través de la Administración Zonal, quienes trabajan directamente con la gestión del espacio público. Para la Arq. Andino estas ferias no tienen venta de alimentos, sino artesanías y otros bienes de consumo, distintos a los que se ofrecen en los locales de la

calle García (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

#### **4.2.3. Mendicidad**

El Arq. Bermeo considera que toda acción sobre la mendicidad debe partir de un cuestionamiento sobre las razones que lo originan, para que así pueda crearse una política pública que piense en las necesidades de estas personas y otorgue espacios adecuados donde sean albergados. Esto implica cambiar la visión donde la represión es el mecanismo para lidiar con este problema, a partir de la prerrogativa de mantener una buena imagen urbana (entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024). La Arq. Orquera coincide en esta parte, afirmando que no solo se necesita pensar el diseño de las políticas sino definir las maneras de ejecutarlas, puesto que no ve como solución desplazar a la mendicidad por fuera del casco principal del Centro Histórico (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

#### **4.2.4. Participación ciudadana**

Según el Arq. Sergio Bermeo, la academia debería involucrarse en la apropiación del espacio, pues podría aportar diseñando y aplicando proyectos pensados desde las aulas, fomentar exposiciones temporales y trabajar en conjunto con la Alcaldía para asesoramiento gratuito y vinculación en la ejecución de los proyectos. Esto pensándolo como otra forma de participación ciudadana (entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

Para la Arq. Orquera no hay participación ciudadana porque la comunidad no cree que sus propuestas vayan a considerarse. Por esto señala necesario el trabajo conjunto con trabajadores sociales y expertos en esta materia, que recojan propuestas sobre distintas necesidades y fortalezcan el vínculo entre la comunidad y la institucionalidad. En base a ello es posible poder ir definiendo los proyectos a partir de negociaciones con la ciudadanía (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

La Arq. Andino concuerda con la postura de los académicos, al afirmar la existencia de un vacío institucional debido a plazos políticos. Considera que los cuatro años es tiempo muy corto como para tener una vinculación sólida con la ciudadanía, pues afirma que el primer año la administración averigua sus arcas y proyectos, el siguiente se hacen estudios y finalmente

solo quedan dos años para ejecutar la obra (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

La Sra. Amanda Tul, ex representante de los locales comerciales, afirma que el municipio jamás tomó en cuenta a las personas que viven el día a día en el Centro Histórico. Las autoridades municipales hablaron de una socialización únicamente con quienes formaban parte del sector turístico, razón que provocó que distintos comerciantes se unieran y crearan la Organización de Defensa del CHQ. Comenta que por esta razón no continuaron con toda la peatonalización como estaba planificada, misma que llegaba hasta la iglesia de la Basílica. Comenta que su lucha se concentró en demostrar, en mesas técnicas de uso de suelo, como afectó y sigue afectando en la movilidad, la peatonalización del tramo de la calle; señalando además que el proyecto es bueno nada más que en el papel (entrevista a Amanda Tul, vendedora del Palacio Arzobispal, Quito, 17 de abril de 2024).

#### **4.2.5. Imagen del paisaje urbano**

La Arq. Ana Andino acepta que, si bien las ferias itinerantes son una respuesta a la falta de empleo, existe una ausencia de equilibrio entre cómo se desenvuelve la feria frente al inmueble patrimonial, alterando el paisaje urbano. Gracias a esto afirma que el tránsito por la García Moreno ya no se aprecia del todo la parte patrimonial, pues pese a las regulaciones y permisos, la cantidad de puestos en la feria asemeja casi a la imagen de un mercado (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

Asume que es clara la influencia de la peatonalización en el paisaje urbano, sobre todo en las caminatas nocturnas cuando ya no hay feria. El mantenimiento de la iluminación ornamental en todas las fachadas que conforman estos ejes peatonales alegoriza el paisaje. Sin embargo, en la noche no hay gente, se ve todo vacío pese a que se observa la parte patrimonial. Esto refleja la falta de equilibrio que la peatonalización no ha logrado resolver (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

#### **4.2.6. Proyectos complementarios a la peatonalización**

Bermeo considera que un proyecto complementario a la peatonalización es la construcción de zonas de recreación y áreas verdes, las cuales no solo atraen residente sino mejoran el ambiente del centro. También es importante la implementación de bebederos, asientos, puntos de sombra y mobiliarios con baterías sanitarias adecuadas con cambiadores para niños.

Además, considera necesario un presupuesto participativo que no solo está destinado a la transformación de la calle o la calzada de la trama peatonalizada, sino también para fachadas de casas y comercios. Señala que es injusto que solo el Estado aporte presupuesto para obras por la que todos los propietarios van a ser beneficiados, incluso por la plusvalía que se va a generar (entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024).

La Arq. Orquera resalta importante repensar la seguridad y la imagen urbana, considerando a las personas de calle y el comercio informal. Además, de crear un sistema de conectividad entre los espacios peatonalizados dentro del centro histórico con los de afuera y a la par, con los puntos de mayor concurrencia en el centro. Esto sin olvidar los puntos de sombra que deben ir de la mano de un estudio del tiempo en que la gente hace un descanso de un lugar a otro (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

La Sra. Amanda Tul afirma que disfruta que la gente camine, pero afirma que no hay la accesibilidad ni señalización adecuada para personas no videntes, de la tercera edad o personas que utilizan sillas de ruedas, etc (entrevista a Amanda Tul, vendedora del Palacio Arzobispal, Quito, 17 de abril de 2024).

#### **4.2.7. Parqueaderos**

Al cuestionar a la Arq. Andino sobre los parqueaderos en las zonas peatonalizadas supo decir que se realizó un censo a lo largo de la calle, para saber cuántas viviendas existían y cuántos parqueaderos. Afirma que se entregó salvoconductos y tarjetas magnéticas a las personas que tenían su carro, así como a las diversas instituciones públicas que tienen sus oficinas en el espacio o que requieren transitar por el espacio, pues el proyecto contemplaba el uso de bolardos eléctricos. Con el tiempo estos bolardos quedaron en desuso por el costo que implicaba (entrevista a arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

Además, la arquitecta Andino menciona que se coordinó con la Secretaría de Movilidad para implementar plazas de estacionamiento en el perímetro, incluyendo áreas como la de la 24 de Mayo, ubicada entre las calles García Moreno y Venezuela. También se habilitaron bahías de estacionamiento temporales, permitiendo la carga y descarga de los locales comerciales por un tiempo limitado de cinco a diez minutos. En cuanto a los vehículos de la presidencia, a pesar de contar con un estacionamiento propio, ingresan directamente a la zona peatonal, y

esta situación se agrava cuando llegan delegaciones internacionales, ocupando la calle García Moreno hasta la calle Mejía. Andino enfatiza que la confrontación es inevitable si no se respeta el espacio público y los derechos del peatón (entrevista a la arquitecta Ana Andino, directora de Investigación y Diseño de Proyectos del IMP, Quito, 12 de abril de 2024).

#### **4.2.8. Características del Pavimento**

Desde la perspectiva del Manual de Accesibilidad Madrileño, los pavimentos destinados tanto a tránsito de peatones como a tránsito mixto deberán ser “duros y no deslizantes tanto en piso seco y mojado, compactos y fijados al elemento de soporte y de modo uniforme, de manera que no se produzcan quiebros o fisuras en las piezas” (Benito *et al.* 2005).

El pavimento en un lugar peatonalizado debe tener características específicas. Primero debe cumplir una textura que se relacione con el paisaje urbano y deben orientar el sentido de la circulación. En espacios como plazas o espacios de descanso, el piso debe tener texturas, desniveles, todo depende del uso del espacio (Bazant 2013). Materiales como la grava, a pesar de causar dificultades en la circulación, resalta por su textura y es recomendada para áreas de descanso. Pero dependiendo del tamaño y colocación, la grava pequeña dificulta el uso de bicicleta. Sin embargo, es útil para suelos permeables.

Mientras que el tabique es recomendable para zonas de circulación peatonal. Eso sí, la literatura menciona que no debe emplearse con exceso ningún tipo de material porque puede confundir al usuario con el uso del espacio. Por ejemplo, en caso de los lugares residenciales, puede proponerse piedra bola por su característica de ofrecer un tránsito lento y porque su diseño puede desalentar o no el tráfico peatonal (Bazant 2013).

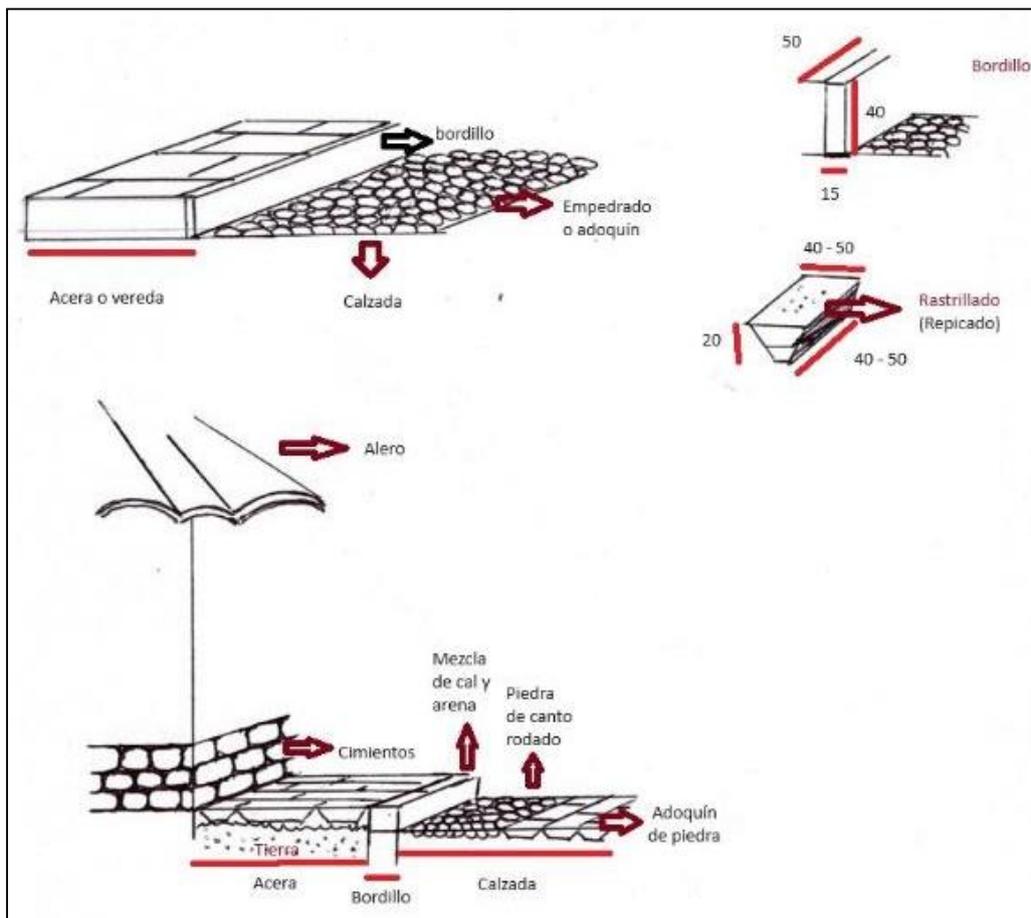
En general “la piedra natural como la caliza, pizarra y piedra arenisca que se emplean en superficie natural, son de mantenimiento más difícil, pero más acogedoras a la pisada” (Bazant 2013). Materiales como el tabique a pesar de ser un material versátil usado en plazas, debe tener una superficie resistente que evite su deterioro como concreto o arena y usarse sobre él un antideslizante (Bazant 2013).

Otro material como el concreto, es mucho más práctico y adaptable, genera seguridad y facilita el tipo de todos los tipos de tránsito. El adocreto está constituido por una superficie de piedra, arena y piezas de concreto que genera un tránsito ligero, de alto costo. Pero el asfalto es uno de los materiales más comunes, baratos y durables, altamente usado que genera monotonía al espacio y confusión al usuario (Bazant 2013).

Ahora bien, las aceras o veredas que por definición son el espacio físico urbano de uso público peatonal, está delimitada por la calzada de uso privado o público, pero específicamente de uso vehicular. En la colonia la acera tenía un ancho según el volado del alero de la cubierta denominada cinta gotera (80cm – 1m), mientras que en la actualidad está determinado por el ancho de la calzada (1m – 1,20m). Justamente tienen tres componentes: las aceras, el bordillo y el piso en sí. Este último es un espacio construido para la gente. Está compuesta con tierra compacta, acabado de piedra sillar de distinta forma y dimensión, con acabado antideslizante denominado rastrillado.

Las aceras del centro histórico de los sectores de La Ronda (entre las calles Maldonado y Guayaquil), Av. 24 de mayo (entre las calles Venezuela y García Moreno), Calle Flores (entre las calles Bolívar y Espejo), Calle Olmedo (“Cuesta del Suspiro”) y en el sector el Tejar (calle Chile, entre Imbabura y Cebollar).

#### Ilustración 4.2 Características de las calles del CHQ



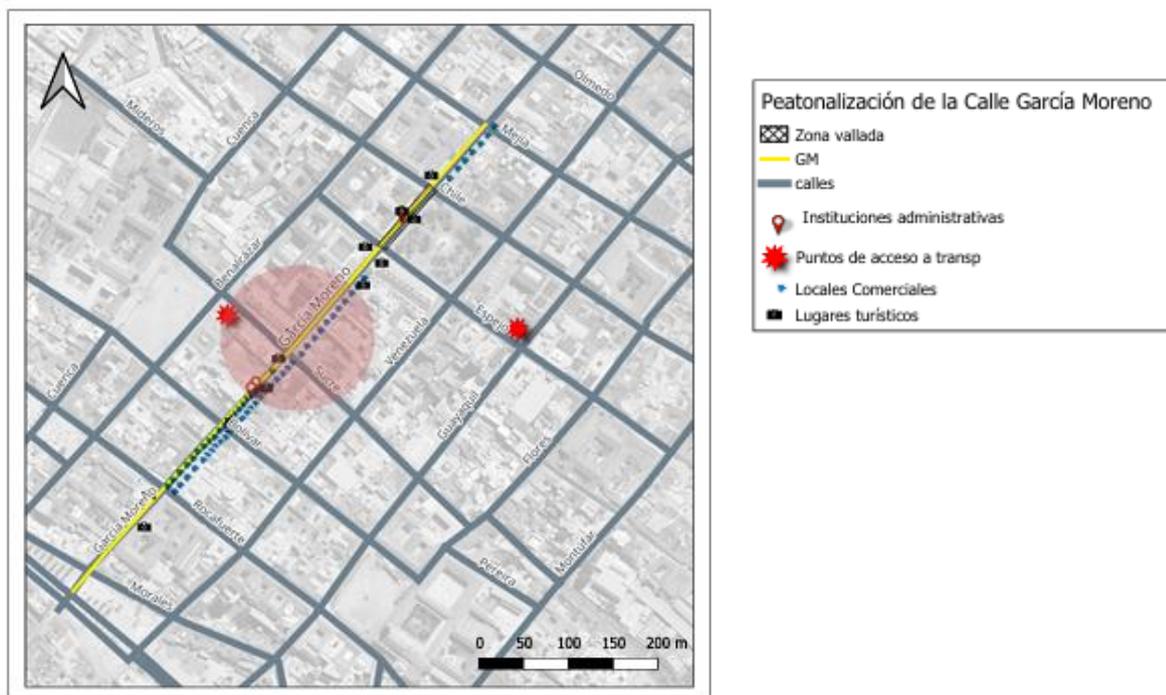
Fuente: Elaboración propia.

Al consultar el tipo de pavimento que sería necesario para una vía peatonalizada, la Arq. Orquera comenta que debe tomarse en cuenta el piso podotáctil. Incluso el Centro Histórico de Loja destaca por ese tipo de accesibilidad, además añade que es necesario un recubrimiento para los lugares peatonales, sin olvidar que pueden existir varias plataformas, no solo la plataforma única. Para la arquitecta se pueden mantener las gradas y colocar rampas (entrevista a María Isabel Orquera, catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024).

### 4.3 Hallazgos observacionales

Mediante el uso de observación participante se ha visto dificultades en la accesibilidad del Paseo de las Siete Cruces, porque en distintas fases de la investigación, por condiciones de seguridad, se ha implementado un vallado en la calle García Moreno, específicamente en la Plaza de la Independencia, que impide la circulación completa por el área peatonalizada. Por esta situación se da la necesidad de utilizar la calle Venezuela por el Pasaje Amador hasta su desembocadura en la misma calle García Moreno, frente a la Iglesia La Compañía.

### Mapa 4.1 Peatonalización de la calle García Moreno



Fuente: Realización propia.

Antes de esta temporada se han presentado inconvenientes en la prioridad de movilidad entre la calle Mejía y la calle Espejo, debido a que muchas veces se prioriza los vehículos estatales que pasan por la calle. Además, no está definido por la calle Mejía, el establecimiento de

bolardos que establezcan el uso único de una vía peatonal. En tal caso si se ha utilizado mobiliario urbano a lo largo de la calle, ya sea una plataforma única o zonas de descanso, iniciando con el establecimiento de arbolado urbano, que genere un contraste con el espacio construido.

Por otro lado, se observa que se han desarrollado espacios donde se promulga ferias de asociaciones de comerciantes itinerantes, especialmente en el cruce de la García Moreno y Sucre. A la vez genera la controversia si puede existir un balance entre comercio y turismo, porque en pasadas administraciones se ha tratado de evitar el comercio informal cerca de las fachadas históricas.

En ese espacio entre García Moreno y Sucre se observa la mayor afluencia de gente. Por ello se pone a consideración si en realidad la peatonalización se dio por movilidad o por turismo, debido a que en este tramo se ubican lugares más importantes del turismo patrimonial que representan la ciudad. Por otro lado, en otra arista de la investigación, ya podíamos observar antes de la peatonalización, gran cantidad de personas por distintas razones. El tráfico y las calles angostas pudieron haberlo provocado, así como lo justificó el propio municipio de la ciudad.

Es claro observar que la mayor forma de integración de esta calle es mediante la interconexión desde la parada del trolebús en la calle Guayaquil y Espejo, el parqueadero Cadisan en la calle Mejía y recientemente desde su apertura, la Parada del Metro en la Estación San Francisco. Estas conexiones han influido en gran medida a la afluencia de personas, promoviendo la peatonalización.

Quizás hacen falta diferentes usos de suelo que permitan que el espacio esté más compacto en este tramo de la ciudad. Por ello se considera necesario promover la interacción de distintas clases sociales mediante la reintroducción de la vivienda a distintas edades y condiciones sociales, para que se apropien nuevamente de estos espacios y que no solamente se conviertan en espacios de ocio y contemplación que únicamente sean usados para el comercio. Esto sobre todo porque puede generar gentrificación, inseguridad, elitización del espacio, etc.

Además, se considera necesario reavivar el espacio entre la calle Sucre hasta la calle Morales, puesto que no tienen la misma acogida que en las otras calles. Sería necesario conocer si fue prudente peatonalizar todo ese tramo o qué se puede realizar para que la gente se apropie a la par ese espacio. Esto coincide con la opinión del representante de la Asociación de Trabajadores Autónomos, quien considera necesario el desarrollo de mayor cantidad de

actividades para niños, jóvenes y adultos en la calle García Moreno, que fomente la apropiación del espacio más allá de el de transitar hacia los museos.

Es necesario considerar que el Centro Histórico tiene un nivel de visitas mayor desde finales de noviembre hasta finales de diciembre. Esto se da justamente por la vinculación del Centro Histórico como zona de fiesta, por conmemoración de la Fundación de Quito y por la afluencia de personas a los locales comerciales cercanos de la García Moreno, donde adquieren regalos de navidad.

Si bien el comercio informal ha permanecido por varias alcaldías como un mal de la ciudad y que ha tratado de regularizarse, este siempre toma las calles del Centro Histórico y ahora, por la importancia de la calle García Moreno, se presenta en el espacio, motivo por que debe considerarse en la investigación y planificación urbana. Como dice el Decano de la Facultad de Arquitectura no podemos ir en contra del trabajo y por lo que hemos visto, es muy complejo subsanar el problema. Si bien se han promovido ferias itinerantes estas únicamente promueven el comercio de asociaciones de trabajadores, dejando a un lado el vendedor independiente que no tiene los permisos del Permiso Único de Comercio Autónomo (PUCA,) Además, dichas ferias deberían ser ubicadas en espacios abiertos, como en San Francisco o en el Boulevard de la 24 de Mayo, pero no cubriendo fachadas de monumentos históricos y de locales comerciales, que además vuelven más estrecho el ancho de la vía.

En el caso de los residentes son casi inexistentes en el sector, debido al cambio del uso de las propiedades. Al considerar el espacio más de ocio y la dificultad de movilizarse en el sector cuando existen eventos, ha promovido a que existan más negocios que hogares, provocando que residentes abandonen el espacio e incluso dejen abandonado viviendas.

## Conclusiones

En el espacio público, en la vida cotidiana, se interactúa mediante signos y símbolos universales que pueden ser decodificados mediante la aproximación. Mediante estos se pueden crear estereotipos de comportamiento, tanto por la comunicación que emana el individuo, como por la que recibe. Dentro de la vida cotidiana donde estamos sometidos al uso constante de la tecnología, casi son nulos estos espacios de comunicación o estos han sido eliminados para darle prioridad al vehículo (Goffman 1997).

La movilidad sostenible y el concepto de movilidad activa dan un giro a la pirámide de movilidad, dando prioridad al peatón antes que a los vehículos motorizados. Así, se propone esta nueva herramienta de reapropiación del espacio que es la peatonalización. En este proceso de interacción, cada una de las personas dentro del espacio construido cumplen un rol determinado, el mismo que genera un equilibrio social, a medida que mayor cantidad de personas interviene, se produce una verdadera apropiación del espacio y se aplica el derecho a la ciudad.

La esencia de los proyectos de peatonalización radica en dinamizar los espacios, haciendo que las personas lo habiten y circulen sin mayores complicaciones, convirtiendo al espacio incluso en un atractivo para el ocio y entretenimiento. En el proyecto de peatonalización de la calle que hemos analizado existe una población diversa que ocupa la calle, donde a través de una interacción entre el paseo y la atención de los servicios alrededor del espacio, la población se apropia de este.

Sin embargo, la aplicación de proyectos de peatonalización en el Centro Histórico de Quito, aunque mantienen parte de esta esencia, su fin ha sido el ser una medida que ayude a la preservación del patrimonio monumental y fomente las actividades turísticas alrededor de este. Objetivo que se entrelaza con la mayoría de intervenciones sobre el CHQ.

Los planes y programas sobre el CHQ han priorizado el recurso patrimonial y las actividades turísticas alrededor del espacio, con el afán de que la ciudad atraiga a visitantes nacionales y en especial, a visitantes extranjeros. Algunas problemáticas han nacido fruto de esto, entre ellas, la gentrificación y elitización del espacio. Casas y edificios se han convertido en hoteles, museos, restaurantes o cafeterías cuyo acceso está limitado para estratos medios y altos, por los precios que manejan.

Los proyectos de peatonalización al ser implementados en las calles de mayor concentración patrimonial y donde más se han establecido esta variedad de servicios mencionados, han

facilitado a que la actividad turística pueda desarrollarse con mayores facilidades y con ello, a que el CHQ siga arrastrando las problemáticas fruto del abandono de su condición residencial. Este es el caso de la peatonalización de la calle García Moreno, donde las razones de movilidad han quedado desplazadas a un segundo momento.

La ausencia de condiciones para otras formas de movilización como la bicicleta, la falta de conectividad en el transporte público o la permanencia de los problemas de tráfico y contaminación en diversas zonas dentro del propio Centro Histórico, son retos que aún están pendientes para el cumplimiento de la movilidad sostenible en todo el sector. Esto sumado a las problemáticas que aún no encuentra una solución definitiva sobre la organización del comercio, hacen que los proyectos de peatonalización estén dentro de un proceso incompleto en la resolución de los conflictos de movilidad.

Dentro del tramo peatonalizado del tramo de la calle García Moreno existe la necesidad de regulación del espacio público, señalización adecuada e intervenciones pequeñas como un mobiliario sutil que cumpla las normas del centro, que propicien una mejor convivencia. Además de una política de apropiación del espacio para su cuidado y mantenimiento. Aunque el diseño de este espacio público parte de la forma y tamaño de la trama urbana, las diversas actividades que se realizan pueden quedar estrechas. Por lo que es necesario un análisis de los peatones en el espacio para delimitar los bordes que se usan y tener un mejor orden (Gehl 2011). Es necesario considerar que para los peatones se debe tomar en cuenta medidas de comodidad como protección climática, cercanía a las tiendas y control visual.

Otros problemas relacionados a la conflictividad en el manejo y control de las ventas ambulantes, la presencia de vehículos estatales alrededor de Carondelet, el cierre de tramos dentro de la calle peatonalizada o la concentración de visitantes en una parte del proyecto, son temas pendientes por solucionar e importante de atenderlo para que exista una completa apropiación y deleite del espacio.

Es necesario tener en cuenta que las expresiones dadas por los entrevistados en esta investigación responden a políticas sectorizadas, donde no todos serán beneficiados ya sea porque se da prioridad al centro como un espacio turístico, residencial, comercial, etc. Esto revela un debate más allá de la peatonalización, un debate entre diversos habitantes de la ciudad sobre el enfoque que debe primar en el Centro Histórico. El Centro Histórico como un lugar capaz de resolver las tensiones entre patrimonio, comercio y movilidad, fomentar el turismo y al mismo tiempo, ser un espacio residencial; o atender uno de estos campos con el deterioro de los restantes.

En la opinión de esta autora, el punto medular alrededor de los proyectos de peatonalización, tiene que ver con la forma en cómo se está pensando y planificando, urbanísticamente hablando, al Centro Histórico de Quito. La peatonización es un recurso de la movilidad sostenible, que a su vez es parte de una estrategia para moldear una ciudad en función de determinadas necesidades y problemáticas. Las condiciones actuales que atraviesa el espacio requieren de la movilidad sostenible como un modelo integral que atienda el conjunto de sus problemáticas, pues a partir de ella, es posible plantear un modelo que permita la protección patrimonial de la zona, a la par que garantiza el acceso del espacio para las necesidades residenciales y comerciales de la población.

Sin embargo, mucha de la política pública sobre el CHQ, en especial la que refiere a movilidad, no ha tenido una mirada integral para abordar el conjunto de las problemáticas de la zona, sobre todo porque esta se ha pensado para la protección física del patrimonio, bajo la mirada de potenciar el turismo internacional. Lo que ha llevado a que intervenciones sobre el espacio público y mejorías en los sistemas de transporte, se den en tanto brinden mayores facilidades para este campo.

Ahora, esta situación puede deberse bien porque quienes han construido la política pública sobre movilidad han tenido cercanías y relaciones directas con los sectores alrededor del turismo; o bien porque han sido las salidas más sencillas de aplicar, frente al reto que significa poder abarcar la complejidad del conjunto de problemáticas, alrededor de un espacio diverso y con características propias, como es el espacio que ha provocado esta investigación. Por lo que se ha analizado, no tenemos el sustento suficiente para señalar si ha sido una de estas motivaciones u otra, la que justifica la razón de ser de las políticas públicas sobre movilidad.

Pero si es posible señalar que el reto sigue vigente y que es importante abordarlo, pues el crecimiento urbano y el desarrollo desigual de la ciudad, puede agudizar aún más las condiciones que ponen en riesgo a las actividades residenciales, de comercio y turismo.

Lo que sí es posible señalar es que un modelo de movilidad sostenible integral sobre los retos de un espacio diverso como el que se ha analizado debe incluir en sus procesos de reflexión, planificación y realización a todos los actores que conviven en el CHQ. Un proceso participativo y que medie sobre los distintos requerimientos puede llevar a que se realicen obras que generen menos impacto sobre dinámicas que dan vida al centro por fuera del turismo y el comercio.

En el marco de estos hechos y en diálogo con la pregunta inicial e hipótesis planteada al inicio de esta tesis, la peatonalización del tramo del paseo de las 7 cruces en la calle García Moreno ha respondido a los intereses del sector turístico antes que la visión y necesidades planteadas para el espacio del Centro Histórico de Quito, desde el enfoque de movilidad sostenible. La falta de condiciones para los diversos tipos de movilidad no motorizada, la ausencia de todos los actores del espacio en las fases de planificación y desarrollo del mismo, las tensiones no resueltas con el comercio informal, las necesidades no satisfechas de transeúntes y habitantes del espacio, como a su vez el evidente beneficio de la actividad turística alrededor de la calle, son algunos elementos que hemos destacado en la investigación y que nos llevan a esta afirmación.

No obstante, la promoción de una movilidad sostenible en la ciudad de Quito y en especial en el CHQ, es una demanda fundamental que deben priorizar la calidad de vida de los habitantes, llevando a que ellos y ellas pueden apropiarse de todos los rincones de la ciudad, encontrado diversos espacios para realizarse e identificarse; pues solo de esta manera se podrán contrarrestar problemas más complejos como la gentrificación del CHQ, su inseguridad o su propio deterioro.

## Referencias

- Alonso López, Fernando. 2016. “La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa.” Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona.  
<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/385208/fal1de1.pdf>.
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito – Instituto Metropolitano de Patrimonio. 2015. “Revitalización del Centro Histórico de Quito: Sistema de espacio público y movilidad en la ciudad de Quito. Informe 1 Diagnóstico del Contexto”.
- Bazant, Jan. 2013. *Manual de Diseño Urbano*. México: Editorial Trillas.
- Caneva, Marjely, y Josefina Flores. 2018. “Criterios de Localización de estaciones intermodales: propuesta para el Área Metropolitana de Caracas.” *Revista de Transporte y Territorio* 19: 158-181.
- Carrión, Fernando. 2001. “Centro histórico: relación social, globalización y mitos.” En *Políticas y gestión para la sostenibilidad del patrimonio urbano*, editado por Ana María Calvo, 25-53. Bogotá: CEJA.
- Carrión, Fernando. 2005. “El centro histórico como objeto de deseo.” En *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*, editado por Fernando Carrión y Lisa Hanley, 35-57. Washington: Woodrow Wilson International Center for Scholars, FLACSO-USAID.
- Carrión, Fernando. 2007. “Espacio público: punto de partida para la alteridad.” En *Espacios públicos y construcción social: Hacia un ejercicio de ciudadanía*, editado por Olga Segovia, 79-97. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Castellucci, Daniela. 2017. “Políticas públicas y espacios urbanos en ciudades turísticas. La peatonalización de la Calle San Martín, Mar del Plata (Argentina), 1978-1980.” En *VIII Simposio Internacional y XIV Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo – CONDET 2017*. Buenos Aires.
- Checa, Sophia. 2019. *Los Barrios del Centro Histórico de Quito: Comercio informal, patrimonio cultural, transporte y seguridad, 2000-2014*. Quito: Corporación Editora Nacional.
- Coulomb, René. 2001. “El Centro Histórico de la ciudad de México: del rescate patrimonial al desarrollo integral.” En *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*, editado por Fernando Carrión, 139-155. Quito: UNESCO, BID, Ministerio de Cultura y Comunicación de Francia, FLACSO Ecuador.  
[https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio\\_view.php?bibid=11257&tab=opac](https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio_view.php?bibid=11257&tab=opac).
- De Benito, Jesús, Javier García, José Antonio Juncá, Carlos De Rojas, y Juan José Santos. 2005. *Manual para un entorno accesible*. Madrid: Real Patronato sobre Discapacidad y Fundación ACS.
- Días, Patricia. 2001. “El espacio urbano en la recuperación del Centro Histórico de Lima.” En *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*, editado por Fernando Carrión, 347-363. Quito: UNESCO, BID, Ministerio de Cultura y Comunicación de Francia, FLACSO Ecuador.  
[https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio\\_view.php?bibid=11257&tab=opac](https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio_view.php?bibid=11257&tab=opac).

- Donoso, Rosa. 2008. "Estructuras coloniales y reestructuración neocolonial: política de vivienda y desarrollo urbano en el Centro Histórico de Quito." En *ILASSA28. Annual Student Conference on Latin America*, 7-9.
- Ducci, María Elena. *Conceptos básicos de Urbanismo*. México: Editorial Trillas.  
<https://pdfcoffee.com/conceptos-basicos-de-urbanismopdf-2-pdf-free.html>.
- Dupuy, Gabriel. 2009. "El derecho a la movilidad: cómo y para quién." En *Sobre la Movilidad en la ciudad*, editado por Manuel Herce, 7-9. Barcelona.
- Ehlers, Freddy y Biblioteca Jacinto Jijón y Caamaño. "Calle García Moreno". *Catálogo digital del Archivo Histórico*, consultado el 2 de agosto de 2024. [https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto\\_g/80.F0000.0389.jpg](https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto_g/80.F0000.0389.jpg).
- Ehlers, Freddy y Valencia Galo. "Plaza De La Independencia". *Catálogo digital del Archivo Histórico*. Consultado el 3 de agosto de 2024. [https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto\\_g/80.F0000.0035.jpg](https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto_g/80.F0000.0035.jpg).
- Espinosa, Manuel. 2009. *Insumisa Vecindad: Memoria Política del Barrio San Roque*. Quito: Quito Eterno.
- Espinosa, Pedro Amaru. 2018. "Fantasmagoría, patrimonia y espectáculo: Análisis de las políticas públicas sobre turismo y patrimonio en el Centro Histórico de Quito." Tesis de pregrado, Universidad Central del Ecuador.
- García, Laura. 2015. "Peatonalidad y peatonización: El riesgo de confundir el propósito con la herramienta." Trabajo de fin de grado en Fundamentos de la Arquitectura, Universidad de Valladolid.
- Gehl, Jan. 2011. *Life between buildings*.
- Goffman, Erving. 1997. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Editorial Amorrortu.
- González-Varas, Ignacio, ed. 2021. *Áreas urbanas históricas y movilidad activa*. Atenea.  
[https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00).
- Guerrero, Rosa María. 2005. "Identidades territorial y Patrimonio Cultural: La apropiación del patrimonio mundial en los espacios urbanos locales." *Revista F@ro*.  
<https://www.revistafaro.cl/index.php/Faro/article/view/822>.
- Gutiérrez, Julián, Yolanda Caballero, y Rubén Escamilla. 2019. "Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá." *Revista de Arquitectura* 21: 8-20.
- Gutman, Margarita. 2001. "Del monumento aislado a la multidimensionalidad." En *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*, editado por Fernando Carrión, 95-106. Quito: UNESCO.
- Harvey, David. 2013. *Ciudades rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Herce, Manuel. 2009. *Sobre la Movilidad en la ciudad*. Barcelona.
- Hermida, Carla. 2016. Del transporte a la movilidad Reflexiones sobre las últimas décadas. *Revista DAYA*, 20 - 35. Universidad del Azuay. Cuenca – Ecuador.  
<https://revistas.uazuay.edu.ec/index.php/daya/issue/view/1/DAYA%20-%20Dise%C3%B1o%20Arte%20y%20Arquitectura>
- Hermida, Carla; Orellana Daniel; Osorio Pablo. 2017. Comprendiendo los patrones de movilidad de ciclistas y peatones. Una síntesis de literatura. *Revista de Transporte y*

- Territorio, 167-183.  
<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3608/3303>
- Illescas Guillermo, Ehlers Freddy y Noroña Nn. "Cruz De La Catedral". *Catálogo digital del Archivo Histórico*. Consultado el 2 de agosto de 2024.  
[https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto\\_g/80.F0000.0321.jpg](https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto_g/80.F0000.0321.jpg).
- Jurado Noboa, Fernando. 2008. *Calles, casas y gente del Centro Histórico de Quito*. Vol. IV. Quito: FONSAI.
- Junta de Andalucía. 2009. *Proceso de peatonalización y nueva socialización: Los casos de Sevilla y Málaga*. Sevilla: Fundación Centro de Estudios Andaluces.
- Junta de Andalucía. 2010. *Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía*. En *Programa de Sostenibilidad Urbana CIUDAD 21*. Sevilla.
- Kärrholm, Mattias. 2014. "Social Constructivism and Urban Studies: The Role of Place in Urban Research." *Urban Studies* 51 (10): 2051-2067.
- Kingman, Eduardo. 2004. "Patrimonio, política de la memoria e institucionalización de la cultura." *Iconos* 20: 26-34.
- Liceras, Patricia. 2021. "Peatonalizar las ciudades: Sí, pero con alternativas." *Tomorrow City*.  
<https://tomorrow.city/a/peatonalizar-ciudades-si-pero-con-alternativas>.
- Magrinyà, Francesc, ed. 2021. *Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa*. Atenea. [https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00).
- Mandu'a. 2015. "Por qué fue posible el éxito de Curitiba." Edición No. 382.  
<https://www.mandua.com.py/por-que-fue-posible-el-exito-de-curitiba-n89>.
- Martínez, Emilio. 2001. "Centros históricos en perspectiva: Observaciones sociológicas al análisis y la planificación territorial." *Revista Catalana de Sociología* 14: 87-103.
- Martínez Euklidiadas, M. 2023. "Cuáles son los factores que definen a una ciudad de proximidad." *Tomorrow City*. <https://tomorrow.city/a/que-es-ciudad-de-proximidad>.
- Ministerio de Cultura. 2012. *Introducción al Patrimonio Cultural*. Quito.
- Molano, Frank. 2016. "El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea." *Revista Folios* 44: 3-19. Bogotá, Colombia.
- Montezuma, Ricardo. 2003. "Ciudad y transporte: la movilidad urbana." *Cuadernos de la CEPAL* 88. <https://hdl.handle.net/11362/27823>.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2000. *Plan Especial del Centro Histórico de Quito*. Quito
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2009. *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025*. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y Junta de Andalucía. 2011. *Plan de peatonalización del Centro Histórico de Quito*. Quito-Andalucía.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012. *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito – IMP. 2017. *Encuesta Multipropósito Centro Histórico de Quito 2016*. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito - IMP. 2019. *Plan Parcial para el desarrollo del Centro Histórico*. Quito: Editorial Azuca.

- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. 2019. "Expertos en patrimonio apoyan peatonalización del centro histórico." *Quito Informa*.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2023. *Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022- 2042*. Quito.
- Obregón, Kei, y Diana Paz. 2021. "El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro." *Revista Boletín de Ciencias de la Tierra*, no. 50: 33–38.
- Ordoñez, Andrea. 2018. "Habitar el casco antiguo: El uso residencial como modo de conservación contemporáneo." Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Catalunya.
- Organización Red Ciudades que Caminan. 2023. "Encuesta 'Callegrafías'." En *Décimo Congreso Red de Ciudades que Caminan 2023*. Valladolid.  
<https://ciudadesquecaminan.org/wp-content/uploads/2023/10/Callegrafias-p.pdf>.
- Orquera, María Isabel. 2022. "Movilidad cotidiana y estilos de vida saludables de los estudiantes universitarios en Quito, una ciudad lineal." Tesis de maestría, Universidad de Guadalajara.
- Rivadeneira Benjamín, Ehlers Freddy y Fernández de Noriega Sonia, "Arco De La Reina", *Catálogo digital del Archivo Histórico*, consultado el 2 de agosto de 2024. [https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto\\_g/80.F0000.0108.jpg](https://sistemas.culturaypatrimonio.gob.ec/wwwisis/foto_g/80.F0000.0108.jpg).
- Ruiz-Apilánez, Borja. 2021a. "Diseño viario y movilidad activa." En *Atenea*, editado por Universidad de Castilla-La Mancha, Borja Ruiz-Apilánez, y Eloy Solis. Ciudad Real: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.  
[https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.04](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.04).
- . 2021b. "Diseño viario y movilidad activa." En *Atenea*, editado por Universidad de Castilla-La Mancha, Borja Ruiz-Apilánez, y Eloy Solis. Ciudad Real: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.04](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.04).
- Ruiz-Apilánez, Borja, y Eloy Solis. 2021. "Movilidad activa: una visión integral e integradora." En *Atenea*, editado por Universidad de Castilla-La Mancha, Borja Ruiz-Apilánez, y Eloy Solis. Ciudad Real: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.01](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.01).
- Sanabria, Tadeo, y John Ramírez. 2017. "Ciudad compacta vs. ciudad difusa: Ecos antiguos y recientes para políticas de planeación territorial y espacial." *Revista Cuaderno Urbano, Espacio, Cultura, Sociedad*, no. 22: 29–52.
- Sant'Anna, Marcia. 2001. "El Centro Histórico de Salvador de Bahía: paisaje, espacio urbano y patrimonio." En *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*, editado por Fernando Carrión, 177–197. Quito: UNESCO, BID, Ministerio de Cultura y Comunicación de Francia, Flacso Ecuador.  
[https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio\\_view.php?bibid=11257&tab=opac](https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio_view.php?bibid=11257&tab=opac).
- Santamaría Camallonga, Joaquín. 2013. "Centros históricos: Análisis y perspectivas desde la Geografía." *GeoGraphos* 4 (37): 115–137. Alicante: Grupo Interdisciplinario de Estudios Críticos y de América Latina (GIECRYAL), Universidad de Alicante.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4111470>.
- Solis, Eloy. 2021. "Forma urbana y movilidad activa." En *Atenea*, editado por Universidad de Castilla-La Mancha. Ciudad Real: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.  
[https://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.05](https://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.05).

UNESCO. 1987. *Ley 82 del Acuerdo de París*.

Velasquez, Carmen. "Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)." Tesis doctoral, Universidad de Barcelona.  
[https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVVM\\_1de5.pdf](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVVM_1de5.pdf).

## **Entrevistas**

Entrevista a Alejandro López, Cronista de la Ciudad, Quito, 18 de noviembre de 2023.

Entrevista a Amanda Tul, Exrepresentante Organización de Defensa del Centro Histórico, Quito, 17 de abril de 2024.

Entrevista a Ana Andino, Directora de Investigación y Diseño de Proyectos IMP, Quito, 12 de abril de 2024.

Entrevista a Rodrigo Guarderas, Representante Asociación de Trabajadores Autónomos, Quito, 9 de abril de 2024.

Entrevista a Henry Vilatuña, Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de Movilidad - DMMPM, Quito, 17 de abril de 2024.

Entrevista a María Isabel Orquera, Catedrática Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central, Quito, 22 de febrero de 2024.

Entrevista a Sergio Bermeo, Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central, Quito, 24 de enero de 2024.

## Anexos

### Anexo 1. Tabla entrevistas

<b>Entrevistas</b>	
<b>Sr. Alejandro López</b>	<b>Tiempo: 26'58"</b>
<b>Cronista de la Ciudad</b>	18/11/2023
<p>- <b>Reconfiguración de la ciudad a la llegada de los españoles</b></p> <p>No hay demasiada información al respecto, en el CHQ no había demasiadas construcciones, solamente había un asentamiento de carácter menor antes de la llegada de los Incas. En los Andes del Norte no estuvo mucho tiempo el Imperio Inca, se conocía a la región como Quito o Kitu o Atu. Cuando llegan los españoles, ellos se establecen en esta región efectivamente, no hay una claridad del porqué. De pronto para la defensa utilizaron estas quebradas porque algunos de los cronistas hablaban de que los pobladores originarios utilizaban las quebradas como medios de defensa; el Centro Histórico estaba absolutamente rodeado por quebradas que después con el paso de los años han sido rellenadas. En todo caso cuando llegan los españoles, el lugar de fundación es la Plaza de Benalcázar ahí cerca de lo que fue el Colegio Simón Bolívar. Entonces ellos establecen y con lo que fue el repartimiento de parcelas, para los conquistadores que tenían un rango más alto, los de segundo nivel y después ya empieza la creación de la cuerda o la calle principal de acuerdo a la normativa real de Castilla, el establecimiento de una plaza y esto es lo que hoy sería la Plaza Grande, que después se conocería como Plaza de la Independencia y la Calle García Moreno.</p> <p>- <b>Espacios de interacción que mantuvieron y otros que se cambiaron</b></p> <p>La Plaza Grande en general y la mayoría de plazas en la primera parte de la ciudad tenían un lugar de uso un poco civil, con el tiempo se llegaron a celebrar fiestas de carácter popular-religiosos, llegada de un rey o la muerte de un rey. Entonces si existió una noción de espacio público en la medida del antiguo régimen no tanto para el esparcimiento sino para reforzar la presencia simbólica del Rey de España en un lugar donde evidentemente nunca pisó. De ahí se fueron transformando estos espacios en el centro de la vida política, pensando justamente en la García Moreno y la Plaza Grande como tal se va a construir después la primera Catedral.</p> <p>- <b>Espacios más importantes de la ciudad</b></p> <p>Creo yo que el poder político que se asienta en la Plaza Grande sigue siendo un lugar trascendental, por eso ahí está el palacio de gobierno, el palacio municipal, la iglesia. Se habla de que hay un centro simbólico del poder político, a pesar de que la asamblea o el poder judicial no</p>	

se encuentra ahí, pero es un lugar de intercambio de poder político. Un lugar que ha sido identificado por los poderes como un lugar que debe ser conservado, entonces cuando hay movilizaciones se va allá, todo ese sector y se desvía la movilización a la Plaza de Santo Domingo. Son lugares importantes también, ahí estuvo la Universidad Jesuita San Gregorio Magno. Entonces hay diferentes lugares que tienen un poder importante dentro de la calle García Moreno, ya había habla del Centro Cultural Metropolitano, de lo que hoy es la Biblioteca Municipal, la Iglesia de la Compañía, yendo hacia el Panecillo, lo que fue en su momento el Hospital San Lázaro, lo que hoy es el Museo de la Ciudad. Entonces ahí es una calle donde se aglomeraron poderes académicos, intelectuales, religiosos fundamentalmente y el poder político que estaba también implicado con lo religioso en la época colonial.

- **Establecimiento del comercio, las instituciones del poder político en la nueva ciudad**

La plaza de San Francisco históricamente fue un lugar de mercado de intercambio, que se mantuvo durante largo tiempo, después con los procesos de gentrificación del centro histórico se abandonó; de todas maneras, alrededor de la Plaza de San Francisco hay una vida comercial bastante importante donde todavía uno puede encontrar hilos, telas, ciertas cosas que dicen solo se encuentran en el centro. Y de ahí pues en diferentes calles se empezaron a hacer especializadas en ciertos productos, productos de plata (la calle de los plateros), (la calle del algodón) se vendían productos de algodón o colchones, (la calle del comercio bajo) que era la calle Guayaquil; que se va constituyendo con el uso cotidiano, lo que generalmente sucede en los barrios, alguien pone una peluquería en la calle y más personas ponen una peluquería alrededor y se constituye como no ahí está donde se puede comer o cortarse el cabello o lo que sea. Me parece que la planificación urbana no era tan encaminada en términos de oficios sino más bien fue cotidiano, lo que si más bien se planifica era más bien dónde se despostaba el ganado y donde estaban ubicados los sectores populares San Roque, San Sebastián, ya he hablado de San Blas, manteniendo una lógica más de carácter Inca que es el lugar alto y el lugar bajo “anan”, “saya”, “yurin saya”.

Lo que hoy es San Blas eran los límites de la ciudad ahí estaban la carnicería, la población indígena, en la Loma se identifica un barrio de Yanaconas de servidores y sirvientes y desde la quebrada de los Gallinazos hacia el Sur era ya campo. El Ejido era un espacio donde se alimentaban a los animales y ahora es un parque. La Alameda también, durante algunos años se configura como un espacio de solaz, para que puedan pasear, una alameda al estilo europeo; después ahí también se pone el Observatorio, había un herbolario manejado por el padre Sodiro. Entonces es bastante amplio de pensar cómo se fue constituyendo la ciudad a lo largo de estos siglos. Pero si hay una diferencia entre los conquistadores y los barrios o los asentamientos de los sectores populares y sobre todo de la población indígena.

- **Calle De las Siete Cruces**

A lo largo de la vida de la ciudad se van construyendo espacios religiosos, no es que en un solo grupo de años se hicieron todas las iglesias. Estas iglesias tenían como característica colocar una cruz, además de una fuerte presencia de lo visual como parte del proceso de evangelización y a la larga se constituyeron siete cruces que en el argot popular o en la forma de ubicar los sitios, le llamaron como la calle De las Siete Cruces; empezando en la parte alta de la calle y terminando en la escalinata del Panecillo.

- **Cambios en la ciudad a raíz de la independencia**

La mayoría de edificaciones del centro histórico son decimonónicas, pocas casas coloniales están dispersadas en diferentes lugares, pues con la independencia se da un crecimiento urbano de un carácter un poco más planificado. Después ya entrado el siglo XIX van a llegar arquitectos extranjeros como Durini, Rossi, Schmidt. Además empieza a constituirse la ciudad ya desde otro punto de vista ya mas bien enfocado en el espectáculo público, la creación del Teatro Nacional Sucre, ya a finales del siglo XIX la salida o el retiro de las corridas de toros hacia otros espacios, la integración de otros espacios ya a finales del XIX también, el relleno de muchas quebradas, la higienización que es algo absolutamente liberal y republicano también; entonces no solamente ya hay una transformación de todo el centro en un sentido amplio.

- **Expansión de la ciudad**

El Centro Histórico deja de ser funcional para ciertos elementos de la élite modernizante, es decir resulta difícil acceder al Centro Histórico en vehículos, existe un fuerte empobrecimiento de la ciudad que si uno revisa antes de los procesos de higienización era absolutamente insalubre; con alcantarillas abiertas con prácticas sanitarias bastante deficientes, brotes de enfermedades constantes como tifus, tifoidea, entre otras. Entonces la élite se va separando de este uso de la ciudad y deja como para los sectores populares, la ciudad crece por el crecimiento de la población también, por eso ya fue necesario ampliar las calles crear mejores puentes, mejores sistemas de transporte, unificar mejor a los barrios, ya la Magdalena no sería un barrio periférico, sino que se une a la ciudad a través de la planificación. Entonces el cabildo va generando también la necesidad de infraestructura y ya en el siglo XX de planes urbanos, como el plan Jones Odriozola.

- **Desde la introducción del automóvil en la ciudad, cambios que se observan en el CHQ**

Existe una afectación de carácter estructural que los automóviles y los buses generan mayor vibración, por eso hay un esfuerzo muy temprano de protección del Centro Histórico por parte

del Municipio, pero si nos paramos en el presente una de las mayores dificultades es la capacidad de carga que tienen las calles en relación al parque automotor, la falta de parqueaderos; De hecho la planificación urbana establece ciertas excepcionalidades para las casas del Centro Histórico a nivel de parqueaderos a nivel del resto de la ciudad establece cierto número de parqueaderos obligatorios. Y de ahí pues, antes el transporte se hacía a caballo y con el surgimiento de los carros ya se deja de lado la cantidad de lodo que podría haber en las calles, luego esfuerzos de modernización como la creación del tranvía.

- **Balance entre conservación y movilidad**

Generar una ciudad mucho más cercana en el sentido que uno no necesite trasladarse tanto para realizar un trámite y también una planificación que fortalezca la vivienda más que el sentido comercial, específicamente en el centro. Una vivienda que no sea solamente de carácter contemplativo o gentrificado de la élite sino una vivienda para todos y todas, porque algo que se usa es más fácil conservar que algo que está abandonado. Entonces evidentemente la conservación patrimonial es un desafío que es muy costoso mantener espacios patrimoniales, debería haber una mezcla entre lo público y lo privado incentivando el uso del espacio y no el abandono; o no solamente la contemplación o que solamente sea una especie de museo para los turistas, sino que la gente pueda hacer ahí su vida, también acompañado de campañas de capacitación para la convivencia.

**Sra. Amanda Tul**

**Tiempo: 11'55"**

**Exrepresentante Organización de Defensa del Centro Histórico**

17/04/2024

- **Reacción de dueños de locales comerciales ante la peatonalización GM**

Se toma la decisión de unirse los vecinos dueños de negocios, residentes, porque realmente fue un proyecto que jamás tomó en cuenta a las personas que hacemos del día a día del centro histórico como negocios tradicionales.

- **Reacción del municipio**

Se habló de una socialización, pero solamente tomando en cuenta al turismo. Entonces nosotros como residentes hablo en mi caso en particular, soy la tercera generación que está apostada trabajando y viviendo en el centro histórico; al no ser tomados es muy claro que este eje que es el principal, no fue visto.

- **Peatonalización de la calle GM**

Es una mala copia de las ciudades europeas que caminan, hay que tomar en cuenta que en Europa su sistema geográfico es totalmente diferente al nuestro. Hace 5 años que nos unimos

como la organización de defensa del centro histórico, es un grupo no político, tomando en cuenta como residentes dueños de negocios. Hicimos una lucha muy fuerte frente a los gobiernos municipales, demostramos en mesas técnicas en el municipio, en la comisión de uso de suelo en esa época cómo afectó en ese momento y cómo sigue afectando en la movilidad. El único eje que se toma en cuenta es del turismo. Realmente el proyecto su origen está peatonalizar todo el centro histórico, desde La Ronda hasta la Basílica. Entonces, en la calle García Moreno y Venezuela, se gastó un dineral, el municipio decía que este proyecto se lo hizo porque la UNESCO pedía que se haga, nosotros como organización acudimos a la UNESCO y tenemos de parte de ellos, un documento en el que dice que no es verdad.

Claramente está ahora dado que esto se tenía concatenando con el tema turístico, con grandes potencias que manejan el turismo en el centro histórico y ahora realmente es una pena decir que la pandemia acabó y arrasó con negocios tradicionales que nosotros pasamos del proceso de gentrificación y ahora estamos viviendo el proceso de elitización.

Antes era el turístico, ahora es del de comidas, algo de negocio y ciertas calles, porque alcaldes como Paco Moncayo, resaltaron el centro histórico, lo convirtieron en un centro histórico decente, donde no existían ventas ambulantes, donde había realmente orden. Hoy por hoy, si viene un domingo o un sábado en cuenta que la calle Venezuela y la García Moreno realmente se convirtieron en un mercado. Tomando en cuenta que hay ordenanzas que prohíben el comercio en áreas públicas, entonces se puede ver que cada alcalde que viene, pues hacia su conveniencia sin tomar en cuenta realmente normativas, ordenanzas y sobre todo el bienestar de los ciudadanos que somos residentes acá.

#### - **Nivel de ventas**

Hay tres espacios: primero los hoteles, restaurantes, cafeterías, todo lo que es comida, pues ellos ven un alza en sus ventas sobre todo los fines de semana y por motivo del metro. Es una avalancha de gente que viene. Pero hay estadísticas ya levantadas por muchos grupos, como el resto de locales, por ejemplo, en mi caso tengo mi negocio 21 años, podría decir que nos afectó casi a un 70% de la baja cuando comenzó el proceso de peatonalización. Lamentablemente se tergiversaron ya las estadísticas con el tema de la pandemia. No es beneficiosa porque inclusive para los restaurantes y hoteles que tienen que entrar en ciertos horarios, carga y descarga de sus de sus alimentos suben los costos. Todo ha subido a los costos porque nadie se puede movilizar en este espacio, aparentemente.

#### - **Metro como eje reactivador del comercio**

Bueno, la parada del metro ha ayudado a una activación y a segmentar. Por eso es una estadística desde diciembre que comenzó a funcionar el metro hasta hoy que estamos de abril, lo que apunta

es todo lo que es restaurants. Y la queja que yo tengo ahora de mis clientes y consumidores es que los costos en el centro histórico son muy altos porque estamos ya pues en el proceso de alza de precios, porque antes venían aquí a servirse un ponche que costaba \$2.50, ahora vale cuatro dólares, un plato normal de un seco de chivo tradicional que costaba cinco o seis dólares ahora encuentra en quince, veinte o veinticinco dólares. Entonces claro que hay mucha afluencia, ha ayudado a la movilización, pero inclusive si se hace una estadística en los centros comerciales del ahorro, yo tengo información de que ellos tienen afluencia de gente, pero sus ventas no han subido. Sí es vienen a mirar, observar a recordar cómo era el centro, pero el nivel de ventas todavía ellos no sienten que el metro les haya beneficiado como tal a cierto segmento.

- **Presentación de las problemáticas a la alcaldía**

A título personal, el populismo de esta alcaldía lleva a olvidar ordenanzas, normativas, no tiene una visión clara de lo que implica ser patrimonio cultural de la humanidad, porque lo que está haciendo es dar empleo en las calles, rompiendo normativas cuando hay muchos espacios, casas abandonadas como el colegio Simón Bolívar, que podrían ser ocupados como centros como el mercado artesanal y no con convertir el centro histórico en un gran mercado; retrocedimos 40 años. Porque no solo hay que cuidar los bienes inmuebles, también somos las personas que estamos aquí en el día a día, que somos parte de ese patrimonio vivo. Y el turista no viene a ver un mercado.

**Arq. Ana Andino**

**Directora de Investigación y Diseño de Proyectos – IMP**

**Tiempo:**

01h01'31”

12/04/2024

- **Rol del IMP en el proyecto de peatonalización**

El IMP es una institución ejecutora de la política en conservación y patrimonio a nivel del Municipio. Si bien hizo la obra y como parte los estudios de la propuesta de la peatonalización, pero fue como una complementación de lo que ya venía existiendo desde años anteriores. Esto implicó hacer una obra civil de complementación de lo que ya existía.

- **Aplicación de la política de peatonalización en la calle GM**

Existe un plan de movilidad que prioriza al peatón, en esta pirámide de movilidad arriba siempre existe el peatón y el transporte particular siempre está abajo. La peatonalización se la hizo en el 2016, en coordinación con todas las entidades del municipio, (empresa eléctrica, EMMOP, EMASEO, policía metropolitana, EMMAP, agencia de control y la Administración Zonal Manuela Sáenz). En el 2016, si hubo rechazo por parte de la comunidad, lo que obligó a suspender por un tiempo la ejecución de la obra, porque no se dejaba ejecutar, a pesar de las

socializaciones. La obra terminó en el 2018, el Instituto de la Ciudad hizo una encuesta a nivel de tanto peatones como comerciantes, había posturas divididas; los peatones obviamente se sentían más seguros, tenían más espacio para caminar y por eso estaban a favor del proyecto, pero entre los comerciantes estaban en desacuerdo con el proyecto porque aducían que los transeúntes que pasaban por la calle GM hacían compras directamente en sus locales. Pero con el tiempo ya la gente se fue adaptando con este nuevo sistema de circulación. Personalmente creo que la peatonalización si ha funcionado, pero el comercio informal se ha triplicado. Por otro lado, se siente más seguro porque se transita más, existen más policías metropolitanos. En cuanto a locales comerciales de alimentos después de algunos años ya están adaptados a la peatonalización. En cuanto a residentes, es muy bajo el porcentaje de gente que habitan, la mayoría son bodegas, sin embargo, quienes vivían no estuvieron de acuerdo con el proyecto, se trabajó con la Agencia Metropolitana de Tránsito para poder generar salvoconductos a las personas que viven aquí puedan entrar, aunque muy pocas casas tenían parqueaderos.

- **Utilización del espacio público por cafés y restaurantes**

El uso del espacio público por un privado, se da por el pago de una regalía por el uso del espacio, de eso se encarga la Administración Zonal y aparte de eso deben cubrir parámetros de tener todos los permisos al día, hay un mobiliario que se diseñó específico para estas terrazas, e incluso sus divisiones entonces están normadas.

- **Ferias itinerantes**

Las ferias no estaban pensadas en un inicio, en el 2016, cuando nació el proyecto. Como hay una demanda alta de personas emprendedoras, que son las personas que tienen las ferias, entiendo que también el Municipio a través de la Administración Zonal. Al IMP no nos ha llegado ninguna observación o algún inconveniente entre los comerciantes que tienen sus locales con los comerciantes informales. La feria es una respuesta a la falta de empleo, entonces la gente busca como sea porque tienen que comer viven al día, entonces como había esta presión de la gente que tiene derecho a trabajar es que se desarrollan estas ferias. Sin embargo, falta un equilibrio con el desarrollo la feria frente al inmueble patrimonial.

- **Extensión de la peatonalización al resto del CHQ**

Se debería analizar con la dinámica del metro, la calle Sucre que baja desde el metro hacia la GM se ha vuelto bastante transitada. Entonces ahorita el perímetro central del CH está peatonalizado hasta la Guayaquil. No sé si convenga hacer más calles peatonales, sería bueno realizar una evaluación de cómo está funcionando y de cómo cambió la dinámica con el metro. El proyecto movilidad que tiene el municipio no tiene más calles peatonales, sino más bien era centrarse en este perímetro que está ahora y lo que si tratar de que poco a poco el transporte

público vaya saliendo del centro, porque aún pasa por la Benalcázar y si debe haber bajado el uso de esas líneas por el metro.

- **Participación de la Academia en la aplicación de la peatonalización**

Existe un vacío institucional, el problema son los plazos políticos, al durar una administración cuatro años y se debe plantear proyectos visibles en ese tiempo. Como IMP se recibe pasantes de arquitectura, que ayudan a levantar unas encuestas de percepción en el CH, pero como parte de sus prácticas preprofesionales, pero propuestas de la academia es complejo por plazos políticos.

- **Peatonalización, por conservación o por movilidad**

Ya existía un plan de movilidad con este tipo de intervenciones, desde el 1997 – 1998 ya estaban hechas plataforma única calles como la Junin, Portilla, Manabí por la Plaza del Teatro.

Posteriormente, la Secretaría de Ambiente hizo una medición del nivel de contaminación porque en la calle GM pasaban todavía buses, los niveles de contaminación eran altos y en la GM se encuentran el mayor número de bienes patrimoniales con protección absoluta, que son Iglesias y conventos. Luego de otra medición posterior a la peatonalización ya se reflejaba un nivel bastante menor de contaminación, pero la ciudadanía afirmaba que había aumentado en la calle Benalcázar.

El metro generó otra dinámica para la ciudad, ha cambiado bastante la percepción del uso del transporte público de la gente es importante mantener este equilibrio entre conservación y movilidad, pero también la gestión del espacio público porque si nosotros, como ciudadanos valoramos el inmueble patrimonial solamente ahí vamos a tener mayor respaldo de la peatonalización. El desconocimiento lleva a desvalorar lo que cuesta al municipio limpiar una fachada, arreglar una iluminación, arreglar una cubierta, dicen que con la peatonalización se les va a ir los clientes, sin conocer la razón.

- **Análisis de resultados de la peatonalización**

Solo el Instituto de la Ciudad realizó un estudio de percepción, de la gente que habita en la calle, pero no se ha realizado un estudio específico, ahora físicamente se lo puede observar, el espacio público si mejoró. El proyecto funcionó porque hay más espacio para caminar, incluso hay esta percepción de seguridad un poco mejor porque hay presencia de policías, pero ya como gestión del espacio no se ha hecho ninguna evaluación del espacio más puntual.

- **Procesos de vinculación ciudadana para la apropiación del espacio**

Cuando se inició con la peatonalización, la gente estaba muy reacia, no querían saber nada; pero nosotros dentro del proyecto se gestionó el seguimiento puerta a puerta, cuántas personas viven, en cuántas viviendas existen parqueadero. Se entregó salvoconductos para los vehículos, tarjetas magnéticas, porque el proyecto contemplaba unos bolardos eléctricos y también se colocaban

stickers en los parabrisas de los carros que entraban a estas calles. Se entregó no solo a la gente sino a las instituciones públicas, a la Presidencia, a la Vicepresidencia, se entregó esto a los bomberos, a la secretaría de seguridad, a la policía Nacional, a la Policía Metropolitana; ahorita el bolardo ya no funciona.

- **Calle GM como estacionamiento de la Presidencia**

En la GM se creó otra bahía de estacionamiento temporales, de cinco a diez minutos. Sin embargo, en la presidencia no se usan, ellos entran directamente a la zona peatonal, aunque tienen su parqueadero, no se si no usan. Incluso cuando vienen delegaciones internacionales parquean toda la GM hasta la Mejía, deberían tener un poco de conciencia del espacio público; es difícil evitar, a pesar de los confrontamientos no existe el respeto al espacio público y al peatón.

- **Relación de la peatonalización con los otros tipos de movilidad**

El proyecto este de movilidad no contemplaba el uso de bicicleta en la GM, este circuito de bicicletas iba solo por la calle Venezuela. Luego que se terminó el proyecto de peatonalización, se hizo un reglamento de uso a través de una resolución del alcalde, para el uso de las calles peatonales, la Venezuela era la que era permitida para bicicletas. Sin embargo, esta resolución que sacó el alcalde no se cumple en su totalidad, porque se establece un horario en que los vehículos puedan entrar a la calle Venezuela y la Plaza Grande, pero nunca se aplicó. Entonces la Venezuela también se cerró y quedó peatonal, esto lleva a que tampoco exista un control de esta movilidad alternativa.

- **Eliminar las instituciones públicas del CHQ**

En esta zona peatonal no hay vivienda y lo que le da la vida es la institución pública, si se va la institución pública se muere el centro. Las instituciones no deberían salir del centro, si normar, si descentralizar. Alguna vez se pensó en sacar la presidencia, lo que dejaría un alto riesgo del centro a perderse.

- **Implicaciones tiene la peatonalización en la accesibilidad de las personas de escasa movilidad**

A ver esa era como una observación que nos hacían los hoteles, sobre todo el Plaza Grande nos decían que el mayor número de personas que vienen al CHQ son adultos mayores, por la altura que tiene la ciudad no pueden caminar largos tramos y peor si se oferta un servicio se oferta comodidad. No hubo una solución para esto, si se pensaba el mismo municipio comprar unos buses eléctricos pequeños para hacer unos circuitos dentro de la zona peatonalizada para poder ayudar a estas personas que tenían esta movilidad reducida, pero eso no se concretó.

- **Influencia de la peatonalización en el paisaje urbano**

El municipio mediante el IMP realiza el mantenimiento de iluminación ornamental en todas las fachadas que conforman estos ejes peatonales, el paisaje urbano ha mejorado casi al 100% y ya se ve la plataforma única, se ve el cierre ornamental que tenemos y a parte la iluminación. Entonces el espacio urbano en la noche es bastante bonito, sin embargo, no hay gente. En cambio, en la mañana no se puede apreciar esto, por las ferias que están al nivel de los inmuebles; entonces como que no hay ese equilibrio con lo que debería haberse logrado con la peatonalización. En la noche hay pocas terrazas que atienden hasta la noche, hasta las 22h, también hay los problemas de mendicidad, no muchos como en otros sectores del CH y obviamente hay una percepción de inseguridad para la gente.

- **Proyectos complementarios**

Primero se necesita designación presupuestaria, se necesita gestión, y para poder gestionar el espacio público se necesitan recursos para llamarles a los artistas de buen nivel. Hacer tomas del espacio público con la cultura, con el arte. Ahora también se habla mucho de trabajar con el sector privado, por ejemplo, el Banco del Pichincha trabajó en la 24 de mayo, aquí hay una agencia que tiene en la Benalcázar una de estas cadenas. Es un arma de doble filo, porque hay gente que no está de acuerdo que vengan estas cadenas de comidas que son comerciales, que se ubican por la parada del Metro. Incluso ahí se podría vincular a la academia con todas las facultades, pero es presupuesto, es trabajar ya en un plan de gestión del espacio público ya bastante delineado y con proyectos completos. Había una ordenanza de alianzas público-privadas que trabajó Quito Turismo pero también se quedó en el papel, no se llegó a gestionar nada, eso era para proyectos grandes y si se podría aplicar para la gestión del espacio público.

**Sr. Rodrigo Guarderas**

**Tiempo: 15'04"**

**Representante Asociación de Trabajadores Autónomos**

09/04/2024

- **Comercio y movilidad**

La peatonalización no ha generado ningún cambio ni en el comercio ni en la movilidad. Más bien la apertura de la parada de San Francisco ha promovido la afluencia de personas por la García Moreno entre la Mejía y la calle Bolívar. No se ha sentido una mejora del aire del centro histórico, pues únicamente se ha desviado el tráfico a unas cuadras del lugar. En cuanto al nivel de ventas, son altos los días martes y los fines de semana, sin embargo, afirma que el permiso que otorga el municipio para laborar, PUCA, no es apto para el centro histórico porque solo se permite el trabajo de comerciantes antiguos, con lo cual se limita el trabajo. Como representante

considera que es importante el control de actividades en el Centro, pero no están de acuerdo con que se retire la mercadería de los comerciantes, atentando con los principales derechos humanos.

**Ing. Henry Vilatuña**

**Director DMMP**

**Tiempo:**

44'29"

17/04/2024

- **Proyecto de la peatonalización**

Básicamente, antes de que entremos este proceso un plan maestro dentro del centro histórico, si ese lo trabajamos con la Junta de Andalucía, a partir de lo que fue la declaratoria del centro histórico como Patrimonio cultural de la humanidad. Una vez que se definió eso y tuvimos bastante apoyo internacional, entonces unos de los procesos que vino fue justo la Junta de Andalucía. Ellos hicieron un análisis completo de todo lo que era el centro histórico de Quito y sobre eso ya se definieron algunas directrices. Posteriormente se definió algo más centrado, un plan de conservación del centro histórico, se definieron, las zonas que iba a comprender la intervención

Hubo muchos proyectos de desarrollo urbano, estuvo el mantenimiento de las quebradas del Cebollar y El Tejar; se crearon unas caminarias en el tiempo del general Moncayo. Cuando mi general Moncayo se hizo cargo de la alcaldía hubo esa continuidad, se desarrolló el plan maestro de ordenamiento territorial y el plan maestro de movilidad, generando una directriz desde la cabeza. Lo primero que definía era seguir conservando el patrimonio y se definían los niveles de afectación de tráfico, cuál era el cordón externo, dónde se iban a permitir los parqueaderos, qué zonas iban a ser peatonalizadas. En ese tiempo el FONSAL se hizo cargo de todo, se recuperó memorias históricas, saberes ancestrales, hubo mucha producción de tipo bibliográfico, pero ya en lo que respecta el centro histórico se definió la zona central y la zona de amortiguamiento del casco. En esa parte en la primera parte que correspondía a la zona que mejor conservación había, se definía que nosotros debíamos generar la peatonalización, a partir de eso, el FONSAL generó informes al EMMOP, porque la Secretaría de movilidad no había. Posteriormente, se generaron procesos de generación de informes técnicos de la peatonalización de las primeras calles. La primera que generó fue la calle Chile. Pero eso venía a la par, porque uno de los problemas que teníamos en el centro histórico era que estaba tomado por el comercio informal. Tras la regularización de todo este comercio informal y de los trabajadores de la calle, se las reubicó generando los centros comerciales del ahorro. Así se definió ya la primera calle peatonalizada, como un piloto. Luego la calle Venezuela y de acuerdo al plan iba la calle la García Moreno, ahí los especialistas del FONSAL determinaron que se tenían que hacer plataformas únicas. Con el cambio de alcalde desapareció FONSAL, se crearon las secretarías e institutos. En la alcaldía del

General Moncayo las instituciones tenían autonomía económica, que podían captar desde el de multilaterales o de Cooperación Internacional.

En ese proceso se generan todas las autorizaciones para la peatonalización de la calle García Moreno, la Chile, la Espejo también. El proyecto contemplaba más zonas que deben ser completamente peatonalizadas, sin embargo, como en el centro también tenemos el Cabildo, hay gente que se siente afectada por o las intervenciones que se han realizado, eso ha impedido concretar la obra. Pues en el plano original estaba la peatonalización de la calle Benalcázar hasta la calle Guayaquil, solo se dejaba pasar el trolebús porque es un sistema eléctrico, es un sistema ecológico, entonces ahora la idea es recrear un centro histórico como una zona cero emisiones.

Se sacó toda penetración a la Zona de la Plaza Grande, se sacó a los taxis y se los reubicó, teníamos un proyecto denominado TraQ, que es el tren ligero, era un tren de superficie que pasaba desde Quitumbe a Calderón; aun no existía la propuesta del Metro. Con el cambio de alcalde ya vino la propuesta del metro.

La peatonalización es un proyecto fruto de una consultoría con el Banco Mundial y emitida al proyecto Más Calles, antes de eso hubo intervenciones sobre la calle Benalcázar, la Sucre, la Rocafuerte y la Imbabura. Actualmente se busca ampliar el proyecto al resto del casco colonial considerando que empezó hace 25 Años.

La secretaría de movilidad es quién genera la política pública, establece directrices y emite autorizaciones; en este caso dentro la política pública está la consolidación del centro histórico como una zona cero emisiones. O sea, eso implica todo lo que es peatonalización de algunas vías y vehículos eléctricos.

- **La peatonalización por conservación o por movilidad.**

Se considera que son ambas porque se asocia temas ambientales, que implican la contaminación generada por vehículos en relación con la calidad de vida de las personas. Antes, por el tránsito de vehículos a combustible por la calle García Moreno, se generaba hollín en las estructuras históricas. Con la eliminación y la reorganización del transporte tanto público como particular en estas calles el nivel de contaminación y el nivel de afectación a las estructuras históricas, ha disminuido.

- **Relación del Municipio con la Academia**

Hay generación de estudios en la parte de del centro histórico, se ha trabajado con la Universidad de Berlín, pero no con actores locales en este momento. En el 2012, se trabajó con el Centro de Investigación de movilidad urbana de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central, en un proyecto que definió cuántos vehículos pasan, cuánto era la disminución de la contaminación.

- **Comercio y movilidad**

En este momento existe un repunte de movilidad humana, que genera el trabajo autónomo, pero esto se da con el aumento de la presencia de los peatones. Sin embargo, dentro de los comerciantes del centro histórico hay una resistencia a que se mantenga la peatonalización porque se dice que han disminuido las ventas.

Ante esto, Quito y la Secretaría de movilidad ganó un proyecto con la Unión Europea que se llama solución plus. Ese proyecto se llama bici cargo logística de última milla, se crearon bicicletas eléctricas para que ya no entren los carros, sino que sean conexión entre los restaurantes y los centros de acopio. Ahora existe otro proyecto del uso de vehículos eléctricos, solamente para el centro histórico, para que movilicen a las personas de la tercera edad.

- **Peatonalización y establecimiento de ferias temporales**

Sí se ha identificado que cuando hay comercio informal, el nivel de inseguridad crece, existe el robo de oportunidad. La secretaria de movilidad no ha realizado estudios con respecto a la interposición comerciantes y peatones, pero observacionalmente, hay varios segmentos de población, unos aún hacen las compras cuando caminas en la zona peatonalizada desde la Mejía. Por lo que se ha observado, que avanzando por la GM entre Bolívar y Rocafuerte existe un parqueadero con un plan de manejo y un plan de mitigación. Se lo planteó hacer semipeatonal, únicamente para el parqueadero, pero generalmente se lo toma como atajo y no se respeta al peatón.

- **Políticas de Uso de Espacio Público**

Primero se hizo un estudio con el FONSAL para determinar cómo debe ser la conducta dentro de determinadas zonas, qué carros pueden entrar y los sitios de estacionamiento para los vehículos de los turísticos. En temas de movilidad se ha trabajado sobre los parqueaderos para bici, se está trabajando para establecer una conexión entre la ciclo vía, que llega casi hasta el parque del de la Alameda y después empieza nuevamente en la en la 5 de junio, que al ser una zona peatonal no se ha definido su recorrido ininterrumpido.

- **Movilidad activa**

Es nuevo el concepto desde hace dos o tres años, antes era movilidad sostenible, que hablábamos de peatones de ciclistas.

- **El metro en el flujo de peatones**

La estación de San Francisco es una de las estaciones con mayor demanda, porque está ya está en el corazón del centro histórico. Una persona con discapacidad se sale de la estación y ya tiene los locales y los atractivos turísticos.

- **Accesibilidad**

Hubiera sido conveniente que sea una sola plataforma desde la desde la Mejía hasta la hasta la 5 de junio, o hasta la calle Loja. Sin embargo, por temas de contratación fue imposible, la primera parte fue hasta la calle espejo, luego se hizo el tramo hasta la calle, Bolívar y de ahí el resto del proyecto. La propuesta original era todo en plataforma única, con piso podo táctil.

**Arq. María Isabel Orquera**

**Catedrática FAU – UCE**

**Tiempo: 37'28"**

22/02/2024

- **Aplicación de la política de peatonalización en la calle García Moreno**

No se le da prioridad al peatón, primando todavía el vehículo; entonces por más que exista una política no existe una adecuada aplicación. La forma de la ciudad y la del centro histórico, dan prioridad al vehículo, sumado a las calles angostas dejan como única solución eliminar el vehículo del centro histórico. Lo óptimo sería eliminar aceras para que el peatón sienta la jerarquía y seguridad para poder transitar la vía.

- **Necesidad de la implementación de la educación vial**

Es un tema cultural y de educación, pero no se puede educar si la ciudad no da las facilidades para que en verdad se aplique la peatonalización.

- **Peatonalización, por conservación o por movilidad**

Antes la movilidad solo implicaba dar prioridad al vehículo, ahora es un sistema en el que el peatón y la actividad que realiza y el motivo del desplazamiento es la prioridad. Si bien la movilidad es importante también el centro histórico porque si quiero apreciarlo es imposible desde las aceras que existen hoy. Para establecer un balance se podrían establecer horarios para la utilización peatonal del espacio y en ciertas horas para la movilidad vehicular. Es muy complejo porque sería una solución parcial, solo con la peatonalización del centro histórico y hacemos que los turistas vengan y aprecien la parte patrimonial; pero en el tema de la movilidad generaría un conflicto en general de la ciudad.

- **Consideración de la academia para la aplicación de la peatonalización**

Hay dos factores importantes, no siempre todos participan y el otro, se realizan reuniones que se generan para cumplir con el requisito de la participación ciudadana, se firma, pero a la final no se aplica lo que se dice. Inclusive en Quito se generó un consejo consultivo de movilidad hace cuatro años, del que fui parte, y se topaba el tema de los taxistas y todo lo que se trató y se habló

en meses no se aplicó. Entonces a uno le lleva a no creer lo que está pasando en la ciudad, a no creer que las propuestas se vayan a aplicar.

- **Eliminación de instituciones públicas ayuda a evitar el exceso de atascos a ciertas horas en la zona del centro histórico**

Uno de los elementos fundamentales para poder solventar conflictos en las ciudades es la descentralización sobre todo de las entidades públicas hace que los flujos de gente que van a esos lugares se repartan. Si es que están concentradas si son un motivo para que exista congestión vehicular, pero sobre todo con el apareamiento del metro se ha solucionado en gran medida el tráfico que se generaba en gran medida por las personas que iban a hacer trámites en las instituciones públicas del centro histórico. Entonces hay gente que prefiere dejar su vehículo en el hipercentro, cualquier centro comercial o estacionamiento, toma el metro y llega más rápido al centro. Tal vez el problema de descentralización de las actividades de instituciones públicas ya no es un problema por el metro.

- **Procesos de vinculación ciudadana para la apropiación del espacio público peatonalizado recientemente**

Al ser un lugar de paso esporádico, se deberían pensar en actividades que se podrían desarrollar en ese espacio. Un espacio público funciona si se realizan actividades ahí y si no existe actividades es solamente un espacio de tránsito, se debería hacer un análisis de qué tipo de personas usan ese espacio. Luego la propuesta de peatonalización que fue tan solo cerrar de un lado y del otro no te convierte eso en un espacio público, porque la apreciación de la persona al tener la acera y la vía todavía presente si sientes que todavía das prioridad al vehículo y eso no está bien. Entonces si yo ya le doy una prioridad y pongo un piso óptimo para que transite la gente ahí eso ya ayuda a que la gente pueda apropiarse más del espacio y que actividades se van a desarrollar más ahí.

- **Implicaciones que tuvo la peatonalización para actividades comerciales informales**

Planificar un espacio es todo un sistema, entonces al hacerlo peatonal atrae a que el comercio informal porque ahora existe el espacio libre para llevar su carrito, se debería establecer políticas públicas que controlen, o aunque existen no las acatan; o las acatan simplemente cuando vienen los de la Agencia de Control. Si se habla desde un punto social se necesita dar trabajo a la gente, generar un stand o un lugar para generar ventas itinerantes, pero también que de una forma no afecte eso visualmente al patrimonio y al espacio público. Tratar de tener ese diálogo con las personas para ver cuáles son sus necesidades, inclusive es más fácil hablar con los comerciantes porque son gente fija, que está siempre en el centro histórico. Solo si logro comprender quienes están usando ese espacio podría establecer que se puede hacer para mejorar el espacio.

- **Implicaciones de la peatonalización en la accesibilidad de las personas de escasa movilidad**

Cuando se piensa en un espacio se debe pensar en la accesibilidad universal, así mismo no podemos tener acciones parche al decir esta vía de aquí acá es peatonal. La consulta sería esta persona que va a transitar cómo llega, si llego en metro desde la salida tengo la facilidad de llegar a esta vía, tal vez sí, pero si voy en auto donde dejo mi vehículo, en el parqueadero de la Montufar, el parqueadero del Cadisam y desde ese espacio a la García Moreno es importante cuestionarse si voy a tener facilidades de movilidad. Pero es importante ver si esa persona desde su punto de origen, puede ser su vivienda puede llegar con facilidad a ese espacio. Ahí si viene una política de ciudad, porque puede ser que la vía este planificada para personas con discapacidad, pero si yo desde mi casa no puedo bajar la acera para tomar un taxi, estoy perdiendo la posibilidad de llegar a ese espacio planificado para esa persona.

- **Proyectos complementarios**

Si ya se peatonaliza la vía, es necesario realizar un análisis que repercusiones tiene con el resto, entonces por ejemplo en el caso de la calle GM, si es que yo hiciera una adecuada planificación, debería tener un adecuado sistema de conectividad entre los espacios o puntos clave del centro histórico. En el caso del mobiliario urbano existente es adecuado, tal vez es importante poner puntos de sombra para la gente que está ahí. Pero iría de la mano de un estudio del tiempo en que la gente se queda apreciando la parte patrimonial y cuánto tiempo la gente tan solo camina por llegar de un punto a otro.

- **Tipo de suelo necesario para los lugares peatonalizados**

Debe ser un material no resbaloso, piso podo-táctil para las personas con discapacidad. Por ejemplo, el centro histórico de la ciudad de Loja, primero es una de las ciudades que mejor diseño urbano de accesibilidad universal entonces todas las vías tienen rampas para que la gente se pueda movilizar sin problema. Puede ser una plataforma única, pero con un recubrimiento en las aceras para que cuando llueva.

- **Relación de la peatonalización con los otros tipos de movilidad**

Ha congestionado otras zonas y ahora los buses se ven obligados a transitar por otras vías, pero también es necesario adaptarse a las nuevas formas de movilidad, con la presencia actual del metro se ha tratado de solucionar muchos problemas.

- **Políticas públicas aplicadas para la mendicidad en la calle GM y en el resto del CHQ**

Es que puede existir una política, pero hay que ver como se aplica, la gente de calle va de la mano de la sensación de inseguridad. La aplicación de una política de que no estén mendigos en las calles no es la solución, se debe ver dónde se las va a ubicar, así el municipio tenga algún lugar donde ponerles a hacer alguna actividad. Para que la calle se vea bien, para que no dañen la imagen urbana, aunque sería el menor de los males.

- **Rechazo a la peatonalización por parte de los dueños de comercios formales**

Existió un rechazo al principio por el miedo a que ya no existan los vehículos y buses que eran el medio de lujo de las personas que llegaban al centro histórico. Entonces como dueño de un local comercial en ese sector, pudo haberme preocupado el acceso de los clientes, pero después si se ve que esta vía peatonal funciona, se va a aceptar este tipo de espacios.

- **Promover la participación ciudadana en la ciudad**

Es difícil promoverla, porque primero como planificadores no vamos a poder diseñar desde el escritorio, eso sería no entender la realidad y en base de eso hacer una propuesta. El problema, pero se da porque no se cree en el cumplimiento de las propuestas, entonces se necesita la participación de trabajadores sociales y expertos en participación ciudadana para que puedan llegar a la ciudadanía y obtener información, pero así mismo el municipio debe cumplir lo que se está proponiendo. Estos actores sociales como líderes hacen que la participación ciudadana funcione, se necesita entender sus necesidades, y hacerles entender desde la parte legal y política que se puede y que no, para llegar a un consenso.

**Arq. Sergio Bermeo**

**Tiempo:** 33'33"

**Decano FAU – UCE**

24/01/2024

- **Aplicación de la política de peatonalización en la calle GM**

La calle GM al ser un eje longitudinal del centro histórico, amerita no solamente ser peatonalizado sino darle una actividad de uso, no solo turístico sino comercial que también están en la GM. Pero también no es tan clara a otras vías peatonales. Ahora es el único eje que está dotado de servicios y peatonalizado, el resto no se ha dado algún servicio ciudadano.

- **Extensión de la peatonalización al resto del centro histórico**

Es importante la extensión del área de peatonalización del CHQ considerando algunos factores, primero darle uso de suelo a la planta baja de inmuebles en las vías peatonalizadas. Se debería reactivar la zona con vivienda. Es importante crear estacionamientos en el perímetro del CH. Establecer rutas de desvío de transporte público y de transporte privado creando un anillo vial alrededor del CH.

- **Balance entre conservación y movilidad**

Revitalizar ese centro histórico implica darle vitalidad a través de la vivienda social, para los jóvenes. Esto parte, con la intervención conjunta de bienes patrimoniales, el inconveniente radica en la existencia única de lugares temporales especialmente para el turismo.

- **Análisis de la propuesta de revitalización durante el gobierno de Rafael Correa, sobre el retiro del penal GM y el uso de las casas patrimoniales para embajadas y consulados**

Se debe evitar el incremento del servicio administrativo, porque se puede caer en el péndulo de movilidad donde se acerca desde el norte o el sur al centro histórico. Cuando la lógica de las nuevas ciudades es desconcentrar el servicio público de cada barrio o que cada administración zonal, para no caer en ese péndulo. En cuanto a sacar el Penal GM estoy de acuerdo en tanto no sea para poner función administrativa. Sería bueno usarlo en términos de vivienda, centros culturales que hacen falta en el Centro Histórico.

- **Consideración del análisis de la academia para la aplicación de la peatonalización**

No se le ha preguntado a la academia para intervenir con propuestas en el centro histórico y en la peatonalización. Aunque como facultad existen estudios no solo del CH, sino en diferentes barrios de la ciudad, lamentablemente administraciones anteriores no han tomado en cuenta la voz de la academia para la toma de decisiones.

- **Ventajas y desventajas a partir de la peatonalización**

Ventajas: En la mañana existe un aumento de visitas al centro histórico, ha generado una recuperación económica de locales comerciales, cafeterías, hoteles. Ha bajado el nivel de accidentes dentro del centro histórico y en cuanto a infraestructura se puede conservar de mejor manera el edificio porque evita vibraciones que genera el transporte pesado a las infraestructuras edificadas. En cuanto a desventajas, no existe una red de sistemas peatonales solo están designadas calles aleatorias.

- **Procesos de vinculación ciudadana para la apropiación del espacio**

La academia podría aportar exponiendo proyectos que hace la universidad o servicio comunitario. En el caso de la FAU se puede levantar oficinas de asesoramiento gratuito para personas en el centro histórico, de medicina brigadas, es decir adecuar ciertas edificaciones o espacio público donde nosotros podamos ejercer este servicio a la ciudadanía.

- **Peatonalización con los otros tipos de movilidad**

En las condiciones de la peatonalización y la falta de control se ha promulgado la venta ambulante, que por un lado se debe permitir por el derecho al trabajo autónomo, pero en espacios destinados a eso. Esto aumentado a la ola de delincuencia también por la alta concentración de personas debido a la venta ambulante, y el tráfico producto de una falta de proyectos complementarios en la parte peatonalizada y la alta demanda vehicular. Por eso es necesario generar cinturones viales para no permitir el paso al vehículo al CH. En este momento, no está funcionando al 100% el metro de Quito, pero puede desincentivar el uso del vehículo privado, sin embargo, tampoco es un sistema de uso integrado, existe la necesidad de crear la intermodalidad del transporte público con un sistema único de cobro.

- **Implicaciones de la peatonalización con la accesibilidad de las personas de escasa movilidad**

Se ha trabajado en la peatonalización basada en no permitir el paso del vehículo. Se debería trabajar en una textura de piso donde las mujeres no pueden caminar por los tacos, ancianos que puedan encontrar a cada paso un bebedero, una silla, luz y sombra, que puedan ir haciendo paradas de acuerdo con su movilidad que lo tienen por su edad. Para niños no hay un mobiliario adecuado con baterías sanitarias adecuadas para ellos también, cambiadores para niños.

- **Resistencia a la peatonalización de la calle GM**

No existió ninguna socialización oportuna, únicamente se presentó el proyecto. La socialización debe comenzar con una participación ciudadana de diversos sectores entre esos la academia, que desde un inicio cada uno de estos actores pueda presentar propuestas y esas propuestas sean tomadas en cuenta en el desarrollo y estén presentes hasta llegar al final. Incluso buscar un presupuesto participativo para transformar las edificaciones de la calle intervenida. Entonces se considera la corresponsabilidad del municipio con las empresas privadas.

- **Cambio de la normativa del uso del suelo en las zonas cercanas al corazón del centro histórico**

Debe haber un cambio de uso de suelo para permitir la revitalización. Tampoco se considera correcto que en vías peatonalizadas se les permita usar a restaurantes espacio público; no se les está cobrando ningún arriendo por ese uso de suelo. Existe la necesidad de al menos generar una recompensa para el espacio público.

- **Una forma de evitar el daño del patrimonio se debe sacar las instituciones públicas del centro histórico**

Se considera que no se puede sacar las instituciones públicas porque son un patrimonio simbólico y es parte del Estado y del poder del Estado. Pero no es adecuado incrementar más

trámites administrativos, en el caso de las protestas son parte del derecho al ciudadano, al cercar Plaza Grande no tenemos ese espacio público para disfrutar.

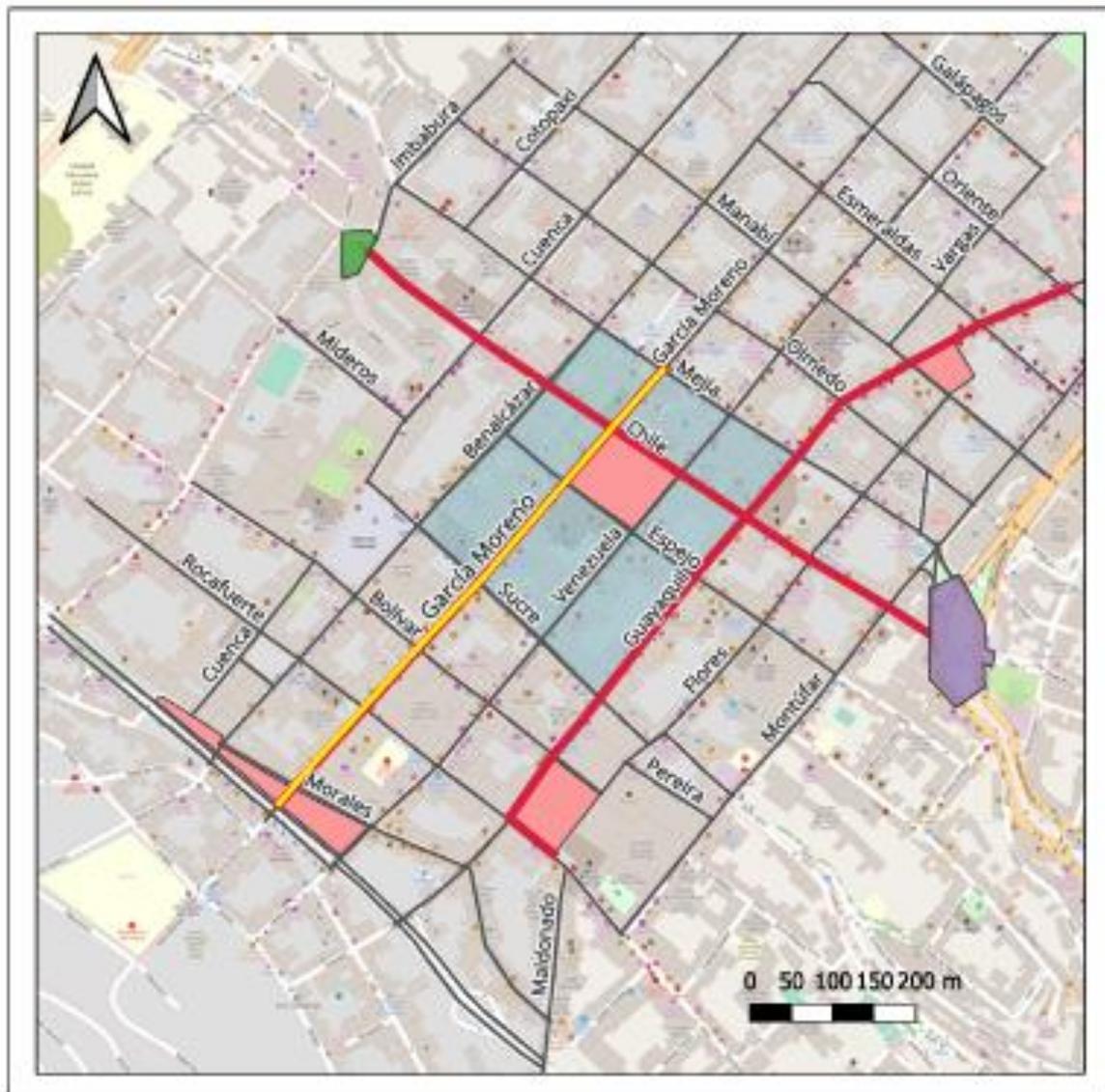
- **Toma del espacio público por la mendicidad**

No ha existido una política pública para generar un espacio adecuado para los sin techo. Es necesario crearles albergues, el hecho de que el municipio con la policía metropolitana se dedique a sacar vendedores ambulantes y mendigos de las calles para “limpiar” la imagen de la ciudad es represión. Se necesita crear condiciones necesarias para que migren de espacios insalubres e inadecuados a espacios adecuados, pero con inversión del municipio.

*Fuente:* Realización propia.

## Anexo 2. Mapas

### Mapa fase 1: Peatonalización

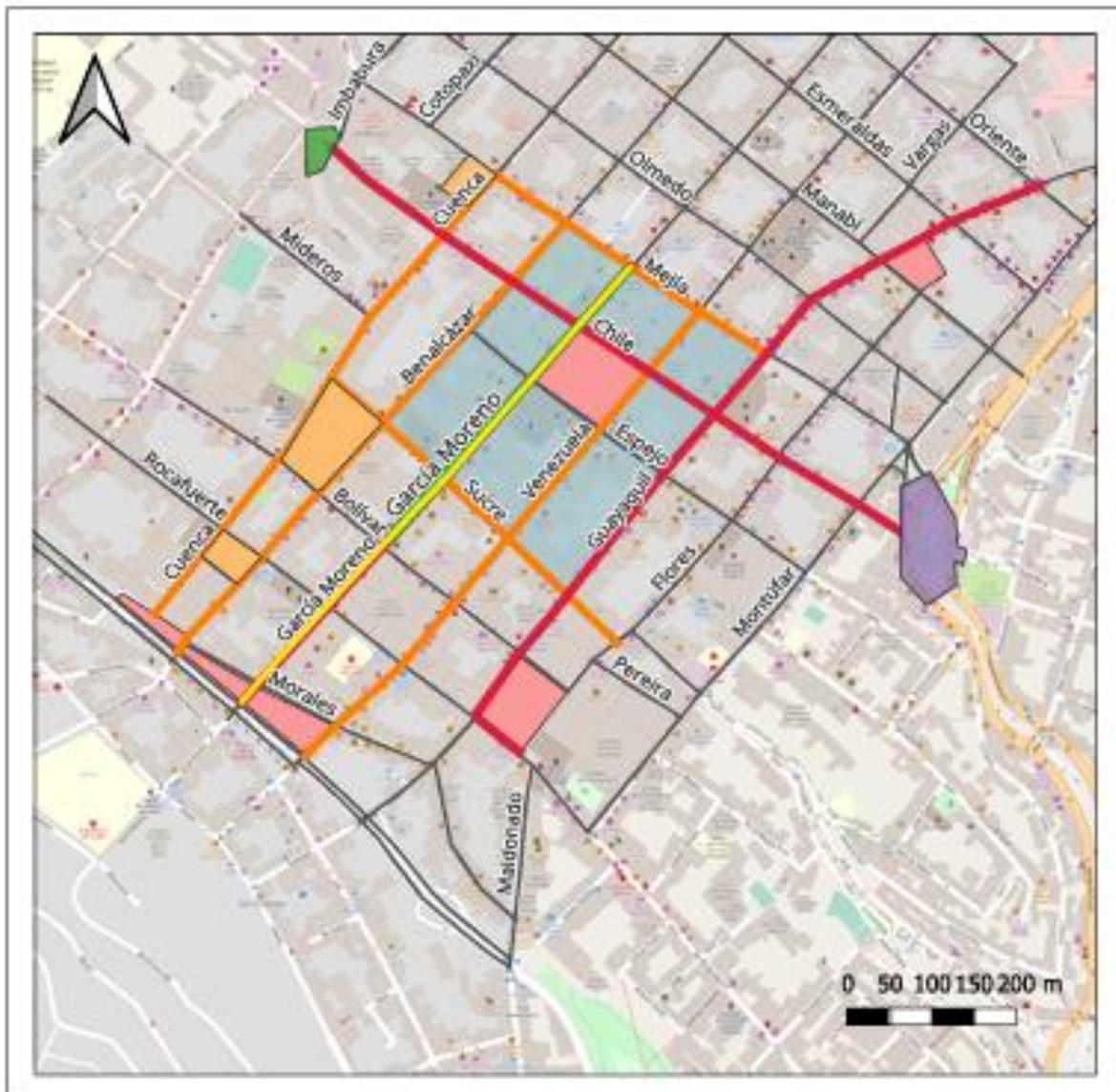


Fase I: Peatonalización



Fuente: Municipio de Quito y Junta de Andalucía (2011).

## Mapa fase 2: Conexión de los Barrios

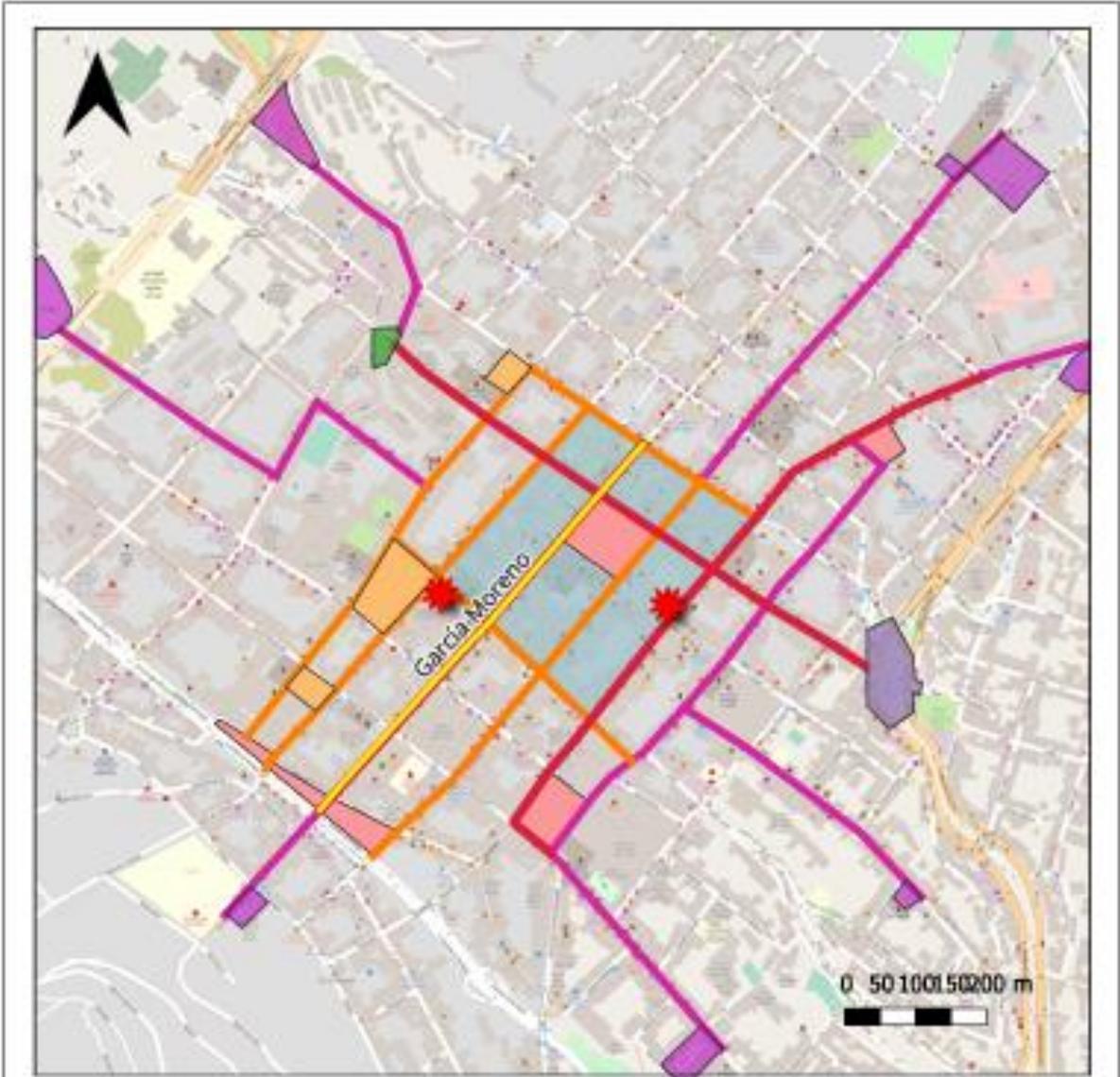


FASE DOS - I: Conexión de los Barrios



Fuente: Municipio de Quito y Junta de Andalucía (2011).

**Mapa fase dos: Sellado de la Red**

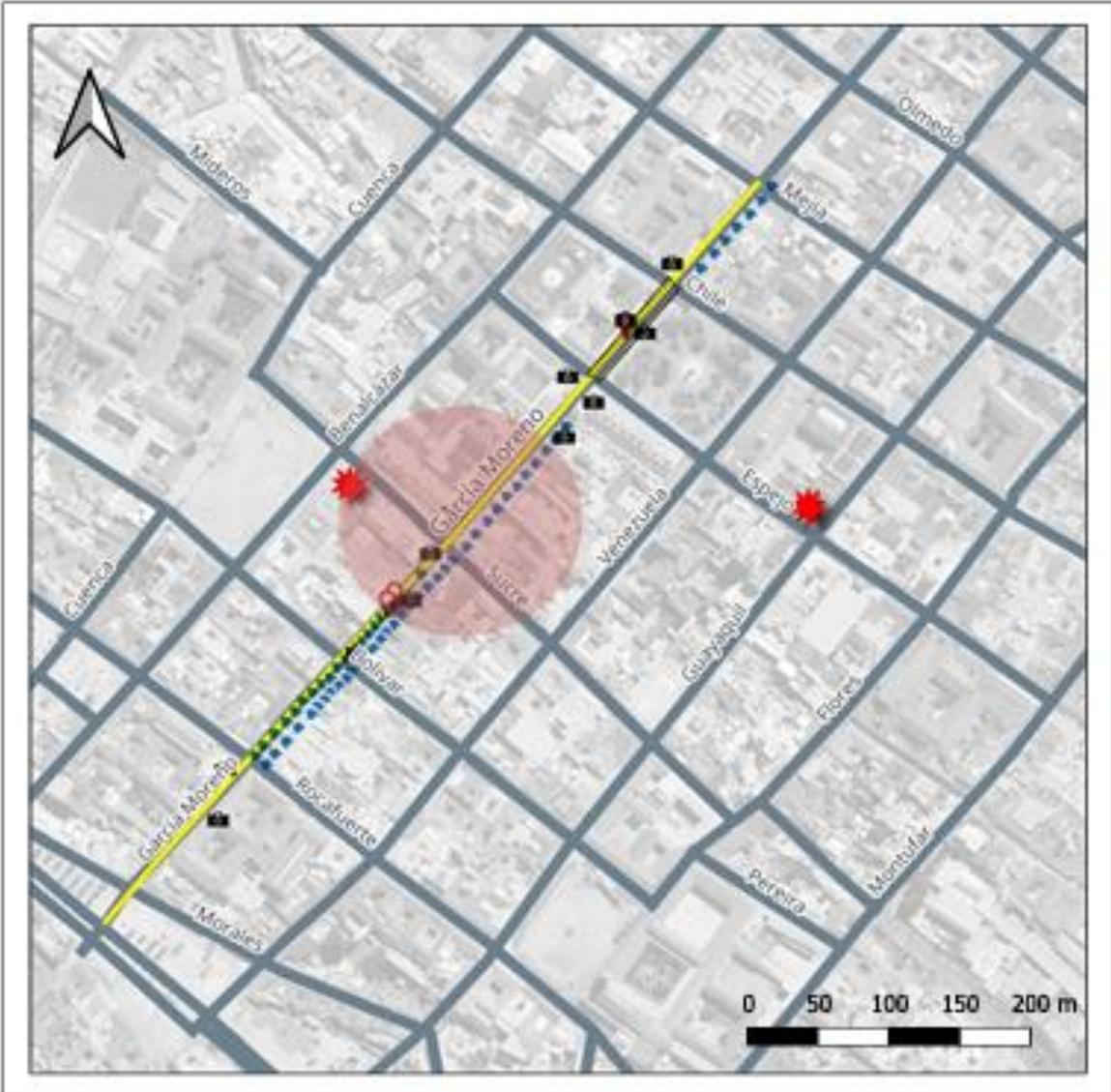


**FASE DOS - II: Sellado de red**

- Plazas intervenidas peaton
- Plazas 2
- Bucle de retorno fase 1
- Corazón CHQ
- Nodo intermodal
- Fase 1
- GM
- Fase 2
- Fase 2.2
- Puntos de acceso a transp

Fuente: Municipio de Quito y Junta de Andalucía (2011).

**Mapa Locales comerciales de la Calle García Moreno**



**Peatonalización de la Calle García Moreno**

-  Zona vallada
-  GM
-  calles
-  Instituciones administrativas
-  Puntos de acceso a transp
-  Locales Comerciales
-  Lugares turisticos

*Fuente:* Realización propia.

## Mapa: Relaciones de los lugares turísticos y su accesibilidad



### Relación de los Lugares Turísticos y su accesibilidad, en la zona de intervención CHQ

 Zona vallada

 GM

 Puntos de acceso a transp

 Lugares turísticos

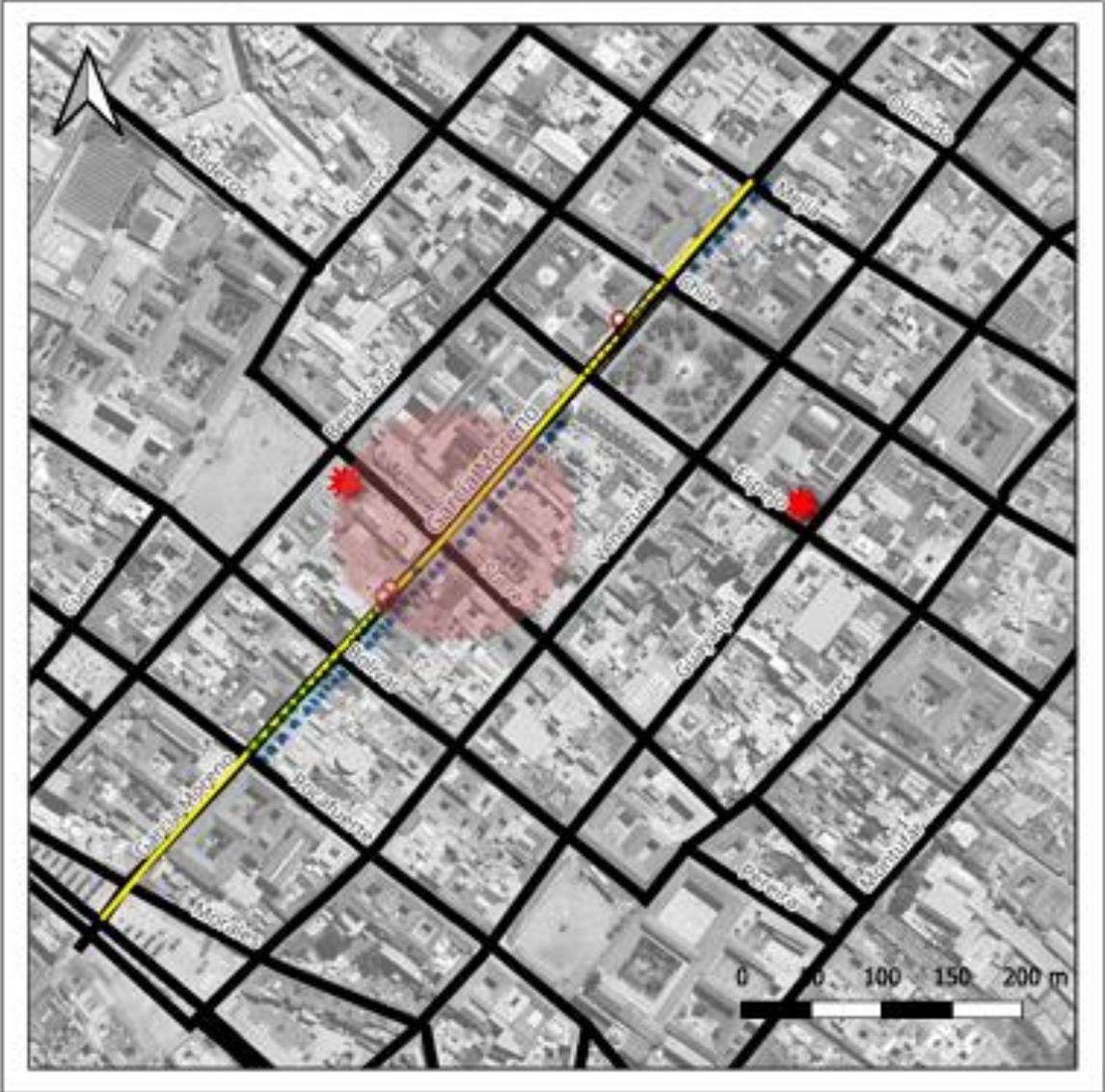
 calles

### Lugares turísticos

- 1 Iglesia y Convento de la Inmaculada Concepción
- 2 Palacio de Carondelet
- 3 Plaza de la Independencia
- 4 Centro Cultural Metropolitano
- 5 Catedral Metropolitana
- 6 Iglesia de El Sagrario
- 7 Iglesia de la Compañía de Jesús
- 8 Museo Numismático
- 9 Casa Museo María Augusta Urrutia
- 10 Museo del Pasillo
- 11 Iglesia y Museo del Carmen Alto
- 12 Museo de la Ciudad

Fuente: Realización propia.

**Mapa: Relación de zonas de accesibilidad con los locales comerciales e instituciones administrativas**



Relación de zonas de accesibilidad con los locales comerciales e instituciones administrativas



Fuente: Realización propia.