

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE ESTUDIOS DE LA CIUDAD
CONVOCATORIA 2009-2011**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN GOBIERNO DE LA
CIUDAD CON MENCIÓN EN CENTRALIDAD URBANA Y ÁREAS
HISTÓRICAS**

**“MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: ANÁLISIS
DE LA ACCESIBILIDAD EN LA CIUDAD Y SU PAPEL EN EL RETORNO AL
CENTRO HISTÓRICO”**

FERNANDO JAVIER REMACHE ROBAYO

NOVIEMBRE, 2012

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR**

PROGRAMA DE ESTUDIOS DE LA CIUDAD

CONVOCATORIA 2009-2011

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN GOBIERNO DE LA
CIUDAD CON MENCIÓN EN CENTRALIDAD URBANA Y ÁREAS
HISTÓRICAS**

**“MOVILIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: ANÁLISIS
DE LA ACCESIBILIDAD EN LA CIUDAD Y SU PAPEL EN EL RETORNO AL
CENTRO HISTÓRICO”**

FERNANDO JAVIER REMACHE ROBAYO

ASESOR DE TESIS: MARCO CÓRDOVA

LECTORES/AS: INÉS DEL PINO

ROCÍO YÁNEZ

NOVIEMBRE, 2012

DEDICATORIA

A mis padres quienes han sido pilares fundamentales en mi formación humana y académica.
A mi amada familia que ahora cuenta con un nuevo miembro, José Andrés, y que por él y las futuras generaciones debemos comprometernos a desarrollar políticas urbanas más justas y seguras.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia y amigos por su apoyo incondicional y constante preocupación por la realización de esta investigación.

A mi tutor Marco Córdova por ser un excelente profesor, guía y amigo.

Un agradecimiento especial a esta honorable institución, al Programa de Estudios de la Ciudad y su cuerpo docente por permitirme seguir con mi formación profesional a través de dos años de estudio.

ÍNDICE

Contenido	Páginas
RESUMEN.....	6
INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO I.....	13
CENTRALIDAD Y MOVILIDAD.....	13
La centralidad y movilidad como concepciones que van de la mano.....	13
Aproximación a la centralidad.....	13
Ciudades del siglo XX: del monocentrismo al policentrismo.....	14
Proceso de abandono y decadencia de las centralidades históricas y su eventual rehabilitación.....	20
La movilidad un proceso en ejecución.....	24
CAPÍTULO II.....	31
MOVILIDAD Y CENTRALIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: UNA SIMBIOSIS HISTÓRICA.....	31
Los cambios en los hábitos de transporte.....	34
La modernización y adaptación de la urbe para el automóvil.....	36
El retorno a la ciudad vieja en automóvil.....	38
CAPÍTULO III.....	46
MOVILIDAD EN LA MITAD EL MUNDO.....	46
CONCLUSIONES.....	82
BIBLIOGRAFÍA.....	89

RESUMEN

El centro histórico de Quito constituye el principal elemento simbólico de la ciudad, lugar por el cual comenzó a forjarse la configuración territorial y social de la española ciudad de San Francisco de Quito; escenario diario de la más diversas y complejas relaciones urbanas que han permitido forjar la identidad ciudadana de esta urbe.

Por esta misma razón los conflictos y tensiones sociales tampoco han sido ajenos a la vivencia diaria de los usuarios de este sector, ya sea por mal uso del espacio público o por falta del mismo, la fragilidad de este sector se manifiesta constantemente por su condición de histórico patrimonial.

Uno de los principales desafíos que enfrenta el centro histórico es el de recuperar integralmente el espacio público para que este sea capaz de receptor una accesibilidad equitativa del conglomerado urbano.

Por otro lado, la movilidad vigente en la ciudad, tiene como protagonista principal al vehículo privado relegando medios de transportación colectivos y alternativos a un segundo plano, pues la urbe ha sido estructurada para facilitar los traslados motorizados individualistas.

Es aquí donde iniciamos este estudio, pues no podemos hablar de un retorno al centro histórico de Quito si todavía los servicios e infraestructuras urbanas aquí presentes continúan favoreciendo y estimulando el uso del vehículo particular pese a que este representa el mayor peligro para la conservación de los inmuebles históricos.

La centralidad histórica de la capital ecuatoriana ha sufrido procesos evolutivos urbanos que muchas veces desfavorecieron su condición simbólica y de representatividad ciudadana, pero ahora las miradas han regresado a ver este sector que desde hace varios años recibe apoyo financiero e institucional para convertirse en la carta de presentación mundial que tiene la ciudad.

Por eso es indispensable que dicha recuperación no sea basada en arreglos de fachadas y limpieza de espacios públicos, sino que el retorno a la ciudad construida incluya traslados seguros y eficientes para propios y extraños, invitando a una accesibilidad justa y equitativa a través de los lineamientos propuestos por la movilidad sostenible.

INTRODUCCIÓN

Quito al igual que otras ciudades del mundo ha sufrido un proceso de declinación, deterioro y desvalorización (Coulomb, 2006) de las áreas centrales, donde inicialmente se asentaban los pequeños conglomerados humanos de inicios del siglo pasado, en la actualidad se puede decir que los centros históricos han sufrido una pérdida significativa de la hegemonía espacial (Jaramillo, 2006) que tenían sobre los usos residenciales, comerciales y sociales de las ciudades.

En los espacios de zonas centrales “y en general la ciudad interior muestran procesos de pérdida de población o declinación cuando las ciudades alcanzan la fase metropolitana” (Coulomb, 2006:1), fase que en el caso de Quito comenzó a manifestarse a mediados del siglo pasado con un crecimiento demográfico acelerado que provocó la expansión hacia las denominadas “zonas de ensanche” (Espinosa, 2003) o nuevas centralidades cambiando radicalmente los usos de suelo en la capital.

Esta nueva división social y espacial ha dejado huellas imborrables en las ciudades iniciales o centros históricos, debido a que la nueva propuesta de urbanización en las centralidades florecientes permitía un mayor acceso y movilización desde y hacia la misma, logrando que estos sectores se convirtieran en polos de desarrollo para las actividades terciarias superiores y residenciales, conjunto de trabajos o acciones que antes se consideraban exclusivas de los cascos coloniales.

A partir de lo anterior, se cayó en un proceso de abandono y de hacinamiento en los antiguos inmuebles del centro histórico provocado principalmente por “una expresión muy preocupante: la tugurización e inquilinización” (Jaramillo; 2006:6); luego de este conjunto de transformaciones el uso que se da al suelo es para que se ejecuten actividades sujetas a la informalidad y de poca organización espacial.

Este comercio popular resultó ser muy próspero y de gran beneficio económico para los nuevos ocupantes del centro histórico, este intercambio de mercancías y capitales “tiene tal velocidad de rotación del capital comercial y puede desarrollarse en locales de superficies comparativamente tan pequeñas, que pueden arrojar rentas por área de terreno superiores a las de comercio de clase media y alta” (Jaramillo, 2006 :7), con lo que simplemente ahora el nuevo uso de espacio público que tenía el sector se asemejaba más a una gran feria libre.

Era tal la expansión de esta nueva forma de comercializar que “las políticas gubernamentales se orientaban más a adaptar al centro a su actividad creciente y no existía mayor preocupación por su eventual desfallecimiento” (Jaramillo; 2006:6) de los edificios, calles, plazas y demás bienes inmobiliarios, estos tuvieron que adaptarse a funciones para las que no fueron construidos como almacenaje, vitrinas comerciales y la circulación de un mayor número de autos y personas en su interior.

Por lo que se produjo una inevitable salida de las clases élites y medias del casco colonial y se limitó la accesibilidad al mismo, debido a que ahora los desplazamientos se restringían a los pocos espacios libres que quedaban o mejor dicho que el comercio ofrecía para realizarlos; “lejos de ser una actividad puramente instrumental, el ir de compras se mezcla de manera inextricable con el esparcimiento y con otras actividades vinculadas al complejo proceso de reproducción de la vida cotidiana” (Duhau, Giglia; 2007 :79).

Por otro lado, las nuevas centralidades ofrecían adaptaciones urbanas que facilitaban principalmente la circulación vehicular, que cada vez se incrementaba y requería nuevos espacios e infraestructuras viales que faciliten su desarrollo, hechos que no eran posible en el centro colonial de la ciudad pues “en los cascos antiguos, generalmente la estructura vial no es compatible para satisfacer demandas de formas de movilidad que implican el ingreso de grandes cantidades de vehículos automotores, pues las vías no fueron originalmente creadas para ese objeto” (Plan de Movilidad Sostenible CHQ, 2009 :10); de este modo “la elección del emplazamiento se basa en criterios de accesibilidad tanto rodada como peatonal” (Espinosa, 2003 :158).

En este punto las transformaciones que se presentaban en la nueva ciudad fueron priorizando los desplazamientos motorizados con el objetivo de agilizar la circulación vehicular y aumentar la capacidad receptora de los automóviles, este elemento pasó de ser un bien de lujo a un bien de necesidad, “es así que la calle es vista desde una perspectiva diferente: pasa de ser el medio por el cual debe circular la mayor cantidad de vehículos y en el menor tiempo posible” (PMSS CHQ, 2009: 5).

La relativa accesibilidad era ajena a la morfología y estructuración espacial del centro histórico de Quito, pues aparte de su intenso comercio informal que degeneró los usos del espacio público con el que inicialmente se caracterizaba a esta parte simbólica

de la ciudad, nuevas adaptaciones no podían ser implementadas “por tratarse de un área de protección patrimonial” (PMSS CHQ, 2009: 5).

Pero cuando la expansión territorial y demográfica se desbordó completamente, la nueva ideología era la de segregar totalmente las actividades y espacios públicos a través de la “especialización de los ensanches” (Espinosa, 2003) y facilitar la circulación vehicular a los nuevos centros comerciales.

Es difícil establecer el impacto real que se derivó de esta nueva forma de traslados urbanos a los novedosos “hipermercados” (Duhau, Giglia, 2007) que en el caso de Quito constituye el tan cotizado “hipercentro”¹ (Plan Maestro de Movilidad DMQ 2009-2025; 2009).

Las condiciones de comercialización ya no solamente se daban en un espacio limitado, homogéneo y de cierto modo íntimo como era el centro histórico, sino que estas comenzaron a relacionarse “con otras prácticas urbanas (trabajar, divertirse, etc.) generando combinaciones y recorridos cuyas lógicas son cada vez más difíciles de entender” (Duhau, Giglia, 2007: 79).

En este sentido, el casco colonial perdía competitividad urbana como “lugar de reunión y convergencia de todos los grupos y la ciudad comienza a carecer de un sitio de integración general” (Jaramillo, 2006: 8), generando así un nuevo modo de interacciones y de estructuración de los “tejidos sociales” (Espinosa, 2003) que estigmatizan al centro histórico como un lugar insalubre, inseguro e inaccesible “porque es utilizado exclusivamente por sectores populares” (Jaramillo, 2006: 11).

Es por esto que, bajo los parámetros del proceso de globalización de las ciudades, los mismos que buscan impulsar la competitividad urbana a través de la tecnología y conectividad, podemos partir para analizar el papel de la movilidad y accesibilidad en relación a la rehabilitación urbana del centro histórico de Quito y su aporte para el retorno ciudadano a esta parte de la ciudad, como de igual forma, identificar las políticas actuales de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito y su relación con el derecho de acceder a los bienes y servicios que se ofrecen en el centro histórico de la ciudad, identificando los principales conflictos socio-espaciales que se

¹ Zona comercial centro-norte de la ciudad de Quito, desde y hacia dónde se realizan los mayores desplazamientos motorizados.

generan por el retorno a las centralidades tradicionales con base en accesibilidad y movilidad.

Partiendo de lo anterior, en el siguiente análisis que desarrollaré en la presente investigación quiero dar respuesta al interrogante: ¿Cómo después de la intervención urbana en el Centro Histórico de Quito (CQH) se ha potencializado la movilidad en este sector de la ciudad? ¿Cómo perciben los ciudadanos la movilidad y accesibilidad en el CQH frente a otras centralidades de la ciudad de Quito?, tomando en cuenta que de acuerdo con Fernando Carrión las ciudades son centralidades históricas por naturaleza misma y que estas son definidas por el uso y aprovechamiento que se dan a los espacios públicos.

Estrategia Metodológica

Para poder resolver la pregunta base del presente estudio me basaré en historias narradas por pobladores, transeúntes y trabajadores del centro histórico, el presente trabajo de campo lo realicé luego de buscar la información pertinente para la construcción de un marco conceptual con base en lo que significa movilidad y accesibilidad en la ciudad y de su papel en la rehabilitación urbana en el centro histórico de Quito, estableciendo los principales conflictos sociales y espaciales que se generan de esta.

Estas historias pudieron ser obtenidas a través de entrevistas a profundidad realizadas el día 23 de septiembre de 2011 y un año después de esta fecha, este día se puso en marcha un programa piloto del Municipio de Quito para restringir el acceso vehicular al centro histórico y permitir solo desplazamientos alternativos y sostenibles.

Esto permitió un escenario ideal para la realización de esta investigación pues se ponían en práctica los objetivos expuestos dentro de los planes de movilidad sostenible precisamente para el casco colonial y se podría tener un claro panorama de cuál sería la reacción ciudadana frente a este innovador proyecto de movilidad.

En total fueron 5 personas entrevistadas dentro del perímetro urbano en el que se aplicó dicha medida, estos se encontraban en este sector realizando distintas actividades tales como laborales, comerciales, turísticas o de residencia y solamente dos personas fueron entrevistadas fuera de esta área, pues fue necesario desplazarnos hasta sus lugares de trabajo.

A partir de esto analicé los datos estadísticos, relacionados con el número de desplazamientos motorizados hacia el centro, cuántos peatones transitan a diario por este lugar, planes y proyectos de movilidad en el sector elaborados en el año 2009, infraestructura vial disponible y en qué estado se encuentra.

Todos estos análisis fueron complementados con una revisión histórica y comparativa acerca de la movilización y desplazamientos en el centro histórico de Quito con base en documentos bibliográficos e históricos y una aproximación real luego de un trabajo de observación detenida y detallada de la movilización y la accesibilidad en el centro histórico, pero cabe resaltar que el eje principal del presente estudio fue cómo percibe la movilidad en el centro histórico los principales actores sociales que en este sector se encuentran.

El Capítulo I comprende un análisis bibliográfico sobre los principales conceptos del presente estudio que son movilidad y centralidad los cuales son fundamentales para entender el espacio dentro el que se contextualiza la presente investigación. El principal objetivo que se busca en este apartado es un acercamiento a un fenómeno de movilidad y accesibilidad que se viene efectuando en todas las urbes mundiales y por el cual se ha presentado una caotización en la vida diaria de los seres humanos.

El Capítulo II, contiene el contexto socio territorial y principales factores por los que ha cambiado la movilidad en las antiguas centralidades con especial énfasis en el Centro Histórico de Quito, como de igual forma se hace un acercamiento a los factores desde los cuales la modernización ha influido en los cambios en las formas de movilizarse.

El tema de estudio de la presente investigación se desarrolla a partir del Capítulo III, en el que se hace un recorrido con algunos de los actores involucrados en los procesos de movilización en el centro histórico de la ciudad de Quito, a partir de la rehabilitación que vivió este casco colonial y por la que se presumió iba haber una recuperación en la circulación peatonal y vehicular. De igual forma, el capítulo es complementado con la percepción ciudadana tras la intervención realizada por la administración municipal, comparado con las nuevas centralidades.

Para finalizar, el Capítulo V se presentan las conclusiones del presente estudio y de realizan algunos aportes de la presente investigación y unas consideraciones para la realización de otras disertaciones.

CAPÍTULO I CENTRALIDAD Y MOVILIDAD

La centralidad y movilidad como concepciones que van de la mano

En el siguiente capítulo se mostrará la conceptualización teórica de los dos elementos bases de esta investigación: centralidad y movilidad. Ambos conceptos serán abordados desde una perspectiva social, urbana e histórica para dar pauta a un posterior entendimiento de cómo dichos elementos configuran espacialmente las ciudades y de cuál ha sido su incidencia en dicha estructuración.

Tanto centralidad como movilidad han sido construidas en base a las necesidades y demandas urbano poblacionales de las ciudades y así mismo ambas se han relacionado directamente para en teoría responder efectivamente a las demandas ciudadanas aunque en la práctica generalmente ocurra lo contrario.

El primer análisis corresponderá al de centralidad, pues al formarse un núcleo urbano el primer elemento en aparecer y conformarse es precisamente este. Después al aumentarse los flujos urbanos y al expandirse los límites de la ciudad aparece una nueva visión para poder agilizar los traslados internos de dichos núcleos urbanos y comienza la conceptualización de la movilidad.

Y es precisamente así como ambos elementos se relacionan directamente pues a partir del punto en que la centralidad rebasa los límites iniciales sobre los cuales fue construida, la movilidad se presenta como un eje articulador para los flujos urbanos entre centralidades.

Aproximación a la centralidad

El concepto de centralidad se atribuye en los estudios urbanos, como el lugar por el cual las interacciones tanto de la parte biótica como abiótica de las ciudades convergen, encontrando su mayor grado de expresión y dinamismo social, es decir, la centralidad es como “el punto de partida indispensable” (Castells, 1997) de una ciudad.

De esta amalgama de elementos inertes y sociales, nace el espacio público como un lugar en el cual se configura la ciudad con sus características y condiciones especiales que determinan a las urbes como entes de interacciones, siendo la expresión concreta de los elementos históricos sobre los cuales la “sociedad se especifica” (Castells, 1997).

Varios autores señalan que los núcleos urbanos en sus inicios se constituyeron a partir de una sola centralidad, es decir, que a partir de un espacio público único y definido se comenzó a estructurar y diseñar la ciudad, dicho espacio albergaba un conjunto de “grupos sociales localizados” (Castells, 1997) que dependiendo de su cercanía a las plazas o sitios estratégicos de flujos sociales, gozaban de privilegios y de una alta rentabilidad comercial.

Bajo esta misma línea es que la ciudad de una sola centralidad o monocéntrica y más concretamente la ciudad histórica se cargaba de mucho “simbolismo y civismo” (Carrión, 2010) en sus espacios públicos, pues la plaza, el parque o la misma calle eran los principales lugares donde se ejercía la expresión ciudadana y social, siendo el protagonista primario el habitante urbano y primaba las relaciones de uso que este urbanita ejercía sobre los mismos.

Bajo estos puntos la centralidad “permite una coordinación de las actividades urbanas, una identificación simbólica y ordenada de estas actividades y, por consiguiente, la creación de las condiciones necesarias a la comunicación entre los actores” (Castells, 1997:10), la concepción de centralidad cambia por medio de un proceso evolutivo y de expansión demográfica en el que se transforma no solamente la fisonomía de las ciudades monocentrales, sino que también su parte funcional cambia drásticamente, surgiendo nuevas centralidades y con ello nuevas formas de relaciones sociales marcadas principalmente por el uso comercial y de usufructo del espacio público.

En general, la determinación de centralidad urbana exige una peculiar manera de agrupar elementos, sea local o internacional, integrada a la política urbana del conjunto de la ciudad. (Carrión, 2007) que puedan definir la objetividad de la ciudad, la transformación en el incremento circundante encabezado por la industrialización, pobreza, marginalidad, migración, etc. situación que ha conducido a la revalorización de la ciudad construida (Carrión, 2007).

Ciudades del siglo XX: del monocentrismo al policentrismo

Previamente se mencionaba que las actividades urbanas típicas de las ciudades con una sola centralidad y de poca distribución espacial y demográfica eran enfocadas

principalmente al uso social del espacio público, en donde se configuraba la ciudad en sí y el actor principal era el urbanita.

Procesos de industrialización, desarrollo comercial y mercantil, cobertura de servicios básicos y relativas mejoras en la infraestructura urbana hicieron de las ciudades verdaderos imanes para la migración rural que a mediados del siglo pasado fue descontrolada y excesiva, dando paso a nuevas modalidades de configuración espacial que se caracterizaban por un bipolarismo social y territorial muy acentuado hasta el día de hoy.

Es por eso, que se puede afirmar que las ciudades mutan y cambian sus funcionamientos estructurales y espaciales dependiendo de los contextos históricos y sociales en que se encuentren, desde los primeros asentamientos humanos con poco desarrollo urbano hasta las megaciudades (Borja, Castells.1997) que encierran funciones ya no locales sino de convergencia internacional, la evolución de las urbes se ha caracterizado por adaptarse a factores externos y masivos como la economía y la tecnología que han cambiado la forma de configurar su entorno, dependiendo de las sociedades en las que se desarrollen.

Los anteriores factores se constituyen en los principales rasgos de las ciudades poli centrales o de gran extensión territorial, en la actualidad las funciones del espacio público han sido adaptadas para una mayor comercialización y distribución de bienes y servicios con el afán de generar mayor plusvalía y rentabilidad.

Esta situación es muy notoria en los llamados cascos coloniales de las urbes, las cuales han sufrido procesos de deterioro y abandono por el denominado ensanche hacia las periferias (Espinosa, 2003) o de “desarrollo periférico expansivo y de modalidad metropolitana” (Carrión, 2010:86) que estimuló un proceso de debilitamiento o abandono en las centralidades tradicionales.

Esta disposición posteriormente motivaría un programa de rehabilitación urbana en los cascos coloniales o de “introspección cosmopolita, expresión del regreso a la ciudad construida y de la formación de la ciudad en red” (Carrión, 2010:86).

A través de esta última etapa se ha dado un giro en la manera de concebir la ciudad, ya no como un núcleo de interrelaciones internas y de limitado alcance sino como un nodo de flujos y conexiones comerciales, tecnológicos y espaciales de

dimensiones internacionales y cosmopolitas que hacen creer que este siglo será el de las ciudades (Carrión, 2010).

Por lo consiguiente, se ha fortalecido las teorías de las ciudades estado junto con sus “procesos de recentralización y de redefinición de su capitalidad (...) que articule el sistema urbano nacional con el mundial” (Carrión, 2010: 86).

Por lo anterior, se ha desarrollado un nuevo tipo de estructuración de la ciudad, en la que no solamente se limita a ser un centro poblado con estructuras físicas y problemas urbanos cuyos flujos económicos se limitaban a los “trabajos rutinarios de escritorio” (Sassen, 2007) o del sector industrial que abastecían la demanda local y en el mejor de los casos a nivel nacional.

Entretanto, la economía globalizada ha hecho que las ciudades busquen nuevas vías de desarrollo económico y trasciendan fronteras internas y externas que las ubiquen dentro de las llamadas redes de negocios internacionales especializadas conectadas a los mercados mundiales que ahora ya no solamente se basan en la producción de las economías tradicionales como las primarias o artesanales sino que impulsan sectores tecnológicos e informáticos que faciliten el desarrollo de la llamada economía del conocimiento (Sassen, 2007).

Dichas modalidades han permitido repensar el hecho de que las ciudades sigan siendo consideradas como elementos tradicionales de las centralidades, que muy a pesar de su simbología y conceptualización clásica de ejes primordiales en la convergencia interna de la ciudad, ahora abarcan territorios más extensos cuyos espacios urbanos, están mutando hacia aglomeraciones más competitivas con nuevas capacidades tecnológicas. (Sassen, 2007).

De tal forma, que estas capacidades hacen de las urbes centros especializados de comercialización no solamente de productos tradicionales como los mineros o agrícolas que son todavía los ejes fuertes para el sector bursátil y financiero, sino que por el contrario ahora gracias a las facilidades y comodidades tecnológicas pueden realizar operaciones mercantiles de la economía tradicional antes mencionadas sin tener un ápice de tierras fértiles o yacimientos extensos mineros.

Todo esto simplemente confirma el porqué la ciudad seguirá siendo un eje esencial para el dinamismo social y productivo, cuyas “transacciones económicas no se desvanecerán” (Borja, Castells. 1997) pues ahora, las urbes desarrollan circuitos

alternos de crecimiento económico que demandan la migración ya no solo de campesinos o mano de obra artesanal como era característico de años pasados, sino que la globalización acelera la demanda de conocimientos técnicos y científicos debido a la cada vez más alta y compleja “diversidad de conocimiento profesional” (Sassen, 2007).

Con esta nueva concepción de mundializar o globalizar las urbes, llega un afán de modernizar y descentralizar las actividades locales para poder producir en ellas nuevas ideas, modos de organización, estableciendo nuevas técnicas y procesos que permitan desarrollar innovadores “modelos de modernidad” (De Mattos, 2010) y establecer nuevas estrategias de tintes empresariales y comerciales para lograr urbes más competitivas y productivas con proyecciones transnacionales.

Es tal el interés por modernizar a las ciudades que este tema ha sido la agenda política principal de autoridades locales, cuya intención democrática de ganar adeptos y con ello votos, no deja ver los efectos negativos de dicho proceso que por ejemplo deja a un lado tradiciones idiosincrásicas de cada sociedad, imitando “sin discernimiento las novedades de fuera” (De Mattos, 2010), pero que no desmerece sus efectos relativamente positivos como el establecimientos de procedimientos adecuados para la “acumulación capital” (De Mattos, 2010).

Lo cierto es que en la actualidad, las políticas urbanas están encaminadas con base en estos principios de modernización pues,

“los servicios urbanos vinculados a la comunicación (teléfonos, aeropuertos, carreteras), las finanzas (teletrabajo, internet) y la producción (energía eléctrica, agua potable, seguridad) serán prioritarios, los que tienen que ver más directamente con la calidad de vida tienden a perder significación (saneamiento, educación, salud)” (Carrión, 2010:86).

De hecho las mismas estructuras gubernamentales de carácter local adquieren este modelo de gestión empresarial para poder agilizar la acción municipal, en este contexto, el aspecto público tiende a privatizarse y la planificación urbana se realiza a través de organizaciones, corporaciones o departamentos de carácter público/privado.

Actualmente se puede observar que la polémica modernización todavía no se hace sentir con fuerza en las sociedades latinas, pues estas aún sufren de una serie de conflictos propios de ciudades diversas y desiguales que no brindan equidad a sus habitantes, es así, que la pobreza, violencia y planificación urbana (Carrión, 2010)

constituyen elementos críticos difíciles de resolver para la consecución de los objetivos de las sociedades sustentables.

De esta manera, no se favorece la comunicación integral de las ciudades, ya que en este momento se restringe a la disponibilidad escasa de tecnología y la poca accesibilidad de los grupos vulnerables a los bienes y servicios que se ofertan en las urbes, situación que se evidencia en el relegamiento y aislamiento de aquellos núcleos urbanos formados por personas de escasos recursos, rompiendo la red misma del tejido social, imposibilitando que la ciudad en si misma potencialice sus “formas de socialización e identidad” (Carrión, 2010).

Lastimosamente en estas nuevas centralidades no se puede hacer ciudad, pues las funciones que aquí se desarrollan se limitan solo a actividades de intercambio comercial, confirmando así la construcción de “los no lugares” o espacios carentes de identidad histórica, simbólica y social, las mismas que definen la esencia en sí del proyecto de ciudad colectiva en donde “importa tanto su cohesión social como su diseño” (Borja y Muxi; 2003) garantizando de cierta manera “la diversidad de funciones y de usuarios” (Borja y Muxi; 2003) lo que evita el uso exclusivo del espacio público por parte de un sector determinado.

Esta ciudad hace de sus plazas o centros insignes, lugares de encuentro “del otro” (Borja y Muxi; 2003), el mismo que ha migrado por las mejores condiciones de vida que ofrecen estas sociedades conectadas mundialmente, pero que muchas veces es excluido por que la naturaleza misma del hombre es la de separar a lo que es desconocido o no pertenece a su grupo social.

De hecho “el mayor problema al que se enfrentan hoy las ciudades está relacionado directamente a la explosión demográfica y territorial sobre todo de los “grupos marginados” (Borja y Muxi; 2003) y es esta marginación de las urbe la que no permite un desarrollo sustentable y por el contrario estimula “el incremento sostenido de la pobreza” (Carrión, 2010).

Convirtiendo a las urbes en “ciudades pobres”² (Carrión, 2010) que atraen pobreza y debilitan su funcionalidad espacial de sus infraestructuras, lo que parece alimentar “un círculo sin fin de la pobreza” (Carrión, 2010).

Generándose como consecuencia directa que el concepto de espacios públicos se va perdiendo, pues “la sociedad urbana de la era de la globalización se caracteriza por una desigualdad con una movilidad ascendente, reducida a una minoría, por una vida social en la que prevalece la inestabilidad y la inseguridad” (Borja y Muxi; 2003).

Y entonces aparece una especie de miedo al uso de estos lugares por parte de los ciudadanos pues son considerados como peligrosos e inseguros; la gente establece una especie de fobia al uso del espacio público “porque no protegen y no son protegidos” (Carrión, 2010).

De ahí que ahora los espacios públicos en las nuevas centralidades se están privatizando pues con la limitación de accesos a ciertos grupos sociales a determinados lugares bajo el lema de “nos reservamos el derecho de admisión” se establece quiénes y bajo qué circunstancias se puede circular en los nuevos espacios controlados por “los procesos de localización y privatización” (Carrión, 2010:85).

Los mismos que a la par que ofrecen una relativa seguridad espacial y social, segregan y segmentan a las ciudades de una manera tal que “el espacio público queda circunscrito al uso de los pobres” (Carrión, 2010).

Es por este motivo que la privatización del espacio público implica una relegación ciudadana y pasa a “convertirse en un factor de ruptura del entramado social” (Borja y Muxi; 2003), pasando de la diversa y variada ciudad de todos a la homogénea y especializada ciudad de las urbanizaciones y de limitado acceso.

Se corrobora entonces, el punto de vista del “urbanismo operacional” (Carrión, 2010) el cual expresa que el espacio público está visualizado como el residuo espacial que queda del proceso inmobiliario o de construcción de viviendas.

Cuando se trata de todo lo contrario, la ciudad constituye el resultado de los espacios urbanos, que desde sus orígenes se establecieron para que sean estos los que

² Las ciudades se han convertido en lugares de extrema desigualdad social y económica, resolver los problemas urbanos en sectores vulnerables requiere de un gran financiamiento económico que de acuerdo a palabras del mismo Fernando Carrión han hecho que “la pobreza resulte más cara que la riqueza”

estructuren la morfología y fisiología de las ciudades, a través de las representaciones de poder.

El centro de las ciudades era la plaza mayor o principal en las urbes monocéntricas, pero con la expansión hacia las periferias “se puede afirmar, sin temor a equivocación que la plaza organizadora de la ciudad es un producto urbano en vías de extinción” (Carrión, 2010: 76).

Se podría decir que los cambios y mutaciones que se generan en los espacios públicos urbanos, hacen que las tensiones y conflictos sociales propios de los usos de estos elementos sean cada vez más complejos y difíciles de tratar, pues ahora ya no solamente son de uso exclusivo de sus habitantes sino de foráneos y nuevos inquilinos que llegan gracias a un proceso de globalización generalizada, incrementando su diversidad y heterogeneidad.

Lo importante es que estas diferencias sean respetadas y toleradas para no fomentar la cada vez mayor segregación y abandono de estos elementos base para la conformación de las sociedades urbanas. Precisamente en el siguiente punto analizaremos cómo ha sido el proceso de abandono y deterioro de las centralidades históricas, como resultado del cambio a sociedades y ciudades globalizadas y de multicentralidades.

Proceso de abandono y decadencia de las centralidades históricas y su eventual rehabilitación

Dentro del análisis de los cambios y mutaciones en los centros históricos, se puede destacar el proceso de despoblamiento y de cambio de uso de suelo hacia actividades consideradas más rentables y dinámicas como son las comerciales y de servicios.

Las clases populares se adueñaron de las centralidades históricas, lo que generó la denominada “decadencia del centro” (Jaramillo, 2006) lo que desencadenó “espacios de la ciudad excluidos como consecuencia de la pérdida de competitividad habitacional y económica, lo que va desatando procesos complejos en que intervienen variables demográficas, sociales, económicas, financieras, culturales y físicas” (Coulomb, 2006:B6).

De esta manera, las actividades y viviendas propias de un centro en deterioro no pueden ser compatibles con las políticas y parámetros que impulsa la regeneración

urbana, así Skifter 2003 tomado de Coulomb 2006 nos dice que “las áreas deprimidas actúan como polos magnéticos que atraen pobreza y problemas sociales y repelen a la gente y a las inversiones” (Skifter, 2003:B6).

Los nuevos centros populares se constituyeron como grandes dinamizadores de la economía local, ya que poseían un envidiable flujo monetario que generaba una alta rentabilidad del suelo en términos comerciales y desde luego un nuevo espacio para el establecimiento residencial de los estratos sociales bajos.

Todo esto debido a que los dueños de los grandes inmuebles adaptaban sus antiguas residencias para la nueva modalidad espacial; “subdividiendo en cuartos, cobrando por ellos alquileres individualmente bajos, y reduciendo los gastos de mantenimiento para clientes de ingresos muy limitados se podía capturar rentas apreciables” (Jaramillo, 2006:6).

Como consecuencia inminente el decaimiento del centro presenta debilidades en su funciones anteriores dejando “de ser lugar de reunión y convergencia de todos los grupos y la ciudad comienza a carecer de un sitio de integración general” (Jaramillo, 2006:9), y en este momento se constituye el inicio de un nuevo proceso de división espacial del suelo urbano y de una estigmatización de este sector.

Así, las centralidades históricas dan paso a un nuevo segmento de mercado, el cual ya no está destinado a las actividades terciarias superiores (financieras y de lujo), sino que por el contrario ganan fama de ser sitios populares y desorganizados.

Sin embargo, en el caso de Quito y contra todo pronóstico gracias a la declaratoria de Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de la UNESCO, el casco colonial volvió a tener las miradas de autoridades y ciudadanos.

A partir de lo anterior, una serie de intervenciones y recuperaciones en los bienes patrimoniales comenzaron a darse; es así, que bajo el lineamiento de la rehabilitación urbana monumentalista³ tanto el Municipio como organismos institucionales formularon proyectos de regeneración urbana y recuperación del casco colonial.

Pero esta “renovación monumentalista” (Carrión, 2010) no dio cabida a la convivencia de las antiguas prácticas comerciales populares que son mal vistas por las

³ La intervención Monumentalista tiene como principal objetivo la recuperación, rehabilitación o regeneración de bienes inmuebles históricos exclusivamente en la parte física de los mismos.

políticas urbanas de rehabilitación espacial y de las potenciales actividades turísticas que parecen ser más lucrativas, pero cuyos beneficios llegan a pocos y privilegiados grupos sociales.

Es precisamente desde este punto de vista que la teoría “monumentalista” de los centros históricos pierde peso y espacio dando lugar a nuevas metodologías y procedimientos de trabajo en los centros históricos, pues “así se abren nuevas perspectivas analíticas y mecanismos de intervención en los centros históricos de América Latina, que propenden a la superación de los paradigmas que parten de lo monumental” (Carrión, 2001:31).

Por lo tanto, parece que existe una especie de vacío metodológico y técnico que permita un acercamiento integral a todo lo que los centros históricos representan: “el desarrollo teórico y conceptual en el campo de los centros históricos es muy escaso, al grado que campea el empirismo, el voluntarismo y una cierta confusión” (Carrión, 2010:87).

Actualmente no se considera como histórico solamente a lugares o hechos estructurados en un lapso de tiempo anterior al presente, sino que también se integran elementos como “la población que lo habita, sus trabajos, costumbres y actividades, las relaciones económicas y sociales, las instituciones y organizaciones civiles, las creencias y rituales” (Gutman, 2001: 96).

Entonces, a manera de un mutualismo estructural la construcción de eventos y lugares históricos dependen de los grupos sociales que en ellos habitan y los grupos sociales necesitan de una “memoria colectiva” (Gutman, 2001) para poder identificarse con un pasado y así construir una visión común de la sociedad en la que se desenvuelven, por consiguiente,

“el patrimonio es entendido como una construcción social, más como un relato sobre el presente que un testimonio del pasado: como un proceso más que como un producto; como un elemento dinámico, histórico y situado y no como una esencia inmutable, aislada y fuera del tiempo” (Gutman, 2001:96).

Con esta fórmula se han integrado conceptos de “espacio, tiempo y patrimonio” (Carrión 2001) como una nueva técnica metodológica que establece una relación integral de los centros históricos con sus extensiones urbanas (periferias) no como un "punto en el interior del círculo del cual equidistan todos los de la circunferencia"

(Carrión, 2001) sino como una política de interrelación y accesibilidad de todas las partes hacia las centralidades urbanas.

Por consiguiente, Margarita Gutman en su estudio de los centros históricos nos indica que "para poder cuidar, es necesario primero valorar, para valorar es necesario primero conocer" (Gutman, 2001:94), estableciendo así una percepción social de estos lugares.

En este sentido, se debe hacer una aclaración y es que el conjunto urbano en general constituye centralidades históricas, ya que cada etapa histórica y social de las ciudades han configurado espacialmente su territorio de acuerdo a las realidades y contextos vigentes para cada período; razón por la cual, es muy difícil establecer una metodología y técnica apropiada para el estudio de los centros históricos debido principalmente a su complejidad estructural y a todas las relaciones intrínsecas y extrínsecas que en ellos se suscitan.

Es así, que "se están abriendo nuevas perspectivas analíticas y de mecanismos de intervención en América Latina, que propenden a la superación de los paradigmas que parten de lo monumental...y abstraen los contextos económicos, sociales e históricos" (Carrión, 2001:95).

Entonces, surge la interrogante propuesta por Choay 1992 que pregunta el por qué se esperó tanto tiempo para estudiar a la ciudad como un elemento entero de conservación y no solo ser pensada como un elemento "reductible a la suma de sus monumentos?" (Choay, 1992). La respuesta más acertada quizá puede ser por la poca relación que existe entre "la perspectiva histórica y el espacio urbano" (Choay, 1992), situación que ha determinado el apareamiento de nuevas corrientes urbanísticas con el afán de integrar a las ciudades histórica y estructuralmente.

De aquí, el por qué las ciudades son históricas por naturaleza propia y del por qué los centros históricos deben ser considerados como elementos de integración con otros puntos de las urbes, pues desde su concepto geométrico de equidistancia hacia las periferias de su circunferencia.

Hasta su nueva percepción de llevar a los habitantes urbanos "en el espacio y tiempo" (Choay,1992), estos constituyen ejes de simbolismos, paradigmas, conceptos y relaciones tangibles e intangibles de las partes vivas e inertes de las ciudades.

La recuperación y revaloración del centro histórico no debe dejar en el limbo su esencia interior como lugar formado desde el espacio público “restableciendo, en la medida de lo posible, las condiciones originales de casas y manzanas, porque la habitación tiene su orden, su lógica, su higiene y su dignidad propias” (Choay, 1992:6).

Encerrando una “hermosa metáfora” (Choay, 1992) incluyente entre los bienes materiales y los flujos propios de las centralidades históricas que han hecho de estos sitios como organismos vivos de las ciudades capaces de crear tensiones y conflictos sociales y espaciales, pero también capaces de ser la esencia misma de las urbes en donde se ejerce el derecho de ciudad y de ciudadanía.

La movilidad un proceso en ejecución

Proveniente del verbo mover, la palabra movilidad teóricamente implica el traslado de un objeto o persona de un lugar a otro. Pero más allá de su significado enciclopédico, hoy en día la movilidad constituye uno de los principales factores de conformación y estructuración de las sociedades urbanas en pleno siglo XXI.

López (2010) corrobora esta idea y manifiesta que la “movilidad es la red de relaciones sociales que se establecen a partir del intercambio de flujos de personas, bienes y servicios sobre la base de una infraestructura determinada y que tiene el potencial de dar forma y sentido al espacio” (López, et al, 2010:23).

Por consiguiente, se puede identificar la movilidad urbana como la autora de los elementos más sobresalientes para la transformación urbana la misma que demanda viajes más largos e intensos entre los lugares emisores y receptores de traslados, para Módenes (2006), la movilidad en las ciudades va más allá que el traslado de un lugar a otro de personas o mercaderías y se adentra en la definición de los denominados “espacios de vida” generados a partir de las necesidades del conglomerado urbano.

En este sentido, dicho ámbito es considerado como

“los espacios de vida reunirían todos aquellos lugares organizados alrededor de la residencia y que son frecuentados habitualmente por el individuo. Un primer nivel de agregación es considerar el espacio de vida del hogar (como suma de los espacios individuales). Por lo tanto, el espacio de vida incluye diferentes tipos de movilidad espacial (al trabajo, a la escuela, a la segunda residencia, de ocio, por compras, relaciones familiares y sociales, uso de servicios públicos, gestiones administrativas frecuentes)” (Módenes, 2006:4-5).

Dichos espacios de vida diferencian a las actividades cotidianas dependiendo de las frecuencias e intensidades con la que los espacios urbanos son ocupados para satisfacer los traslados diarios, con trazados cada vez más largos y complejos tal y como nos explica Duhau-Giglia (2007) la movilidad urbana se mezcla “con otras prácticas urbanas (trabajar, divertirse, etc.) generando combinaciones y recorridos cuyas lógicas son cada vez más difíciles de entender” (Duhau, Giglia. 2007:79).

Debido a estas prácticas urbanas se han podido determinar sectores más sensibles a los movimientos urbanos o cómo los denomina Demoraes (2005), “esenciales” para la productividad citadina debido a que “concentran muchas funciones urbanas con un papel fundamental en varios ámbitos (salud, educación, economía)” (Demoraes, 2005: 53).

Es así que juntando a los “espacios de vida” de Módenes (2006) y de los “lugares esenciales” de Demoraes (2005), se definen los desplazamientos urbanos más frecuentes los mismos que determinan las “centralidades que cuentan con funciones urbanas de primera relevancia” (Módenes, 2006:3).

Ahora bien, se ha visto que las centralidades tradicionales han sido por muchos años, los lugares urbanos por excelencia para la concentración de dichas funciones urbanas primarias y por consiguiente, los principales destinos emisores y receptores de los desplazamientos urbanos, pero el nuevo modelo territorial, caracterizado por una expansión física sin precedentes, una fragmentación, especialización y complejidad creciente del espacio, en especial de las nuevas periferias está condicionando las nuevas formas de movilidad actualmente.

Con este esquema parece coincidir Montezuma (2003), el cual identifica 4 cuatro factores condicionantes de la movilidad cotidiana en América Latina:

1. Crecimiento urbano acelerado
2. Desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad.
3. Concentración de las actividades en las áreas centrales.
4. Segregación socioeconómica y espacial.

Bajo estos parámetros y de acuerdo a “el análisis de los flujos geográficos de movilidad cotidiana, con la identificación de los lugares de origen y de destino de los desplazamientos” (Módenes, 2006:18), se ha configurado los espacios territoriales urbanos de mayor relevancia.

De igual forma, Para Módenes (2006) dichos espacios “influyen en el comportamiento demográfico, o al menos interactúa positivamente con otros factores que sí influyen directamente en dicho comportamiento” (Módenes, 2006:18), identificando “cuales son los grupos (hombres, jóvenes, capas profesionales) y los territorios (áreas metropolitanas) más móviles” (Módenes, 2006: 18).

En esta misma línea Montezuma (2006) expresa que la movilidad urbana no se limita únicamente al uso de los sistemas de transportación y movilización existentes en las ciudades, sino que ésta “refleja las condiciones socioeconómicas y políticas de vida en las grandes aglomeraciones; cuando la movilidad de la población se dificulta es la urbe entera la que se ve afectada, su funcionamiento y productividad” (Montezuma, 2003: 175).

Sin embargo, existen manifiestos que ven a la movilidad urbana como algo más grande que un elemento de estratificación social, tal es el caso de Jouffe y Lazo (2010) quienes identifican a la movilidad como un factor generador de relaciones de poder, con las que se establecen metodologías y hábitos de transportación y movilización dentro de las ciudades, las mismas que no siempre son efectuadas de la manera más conveniente.

De tal modo, que “se trata de relaciones de poder entre el sistema de transporte y sus usuarios, en la medida que el sistema tiende a imponer un tipo de movilidad al usuario y que éste tiende a transformar el sistema a través de sus prácticas.” (Jouffe, 2010:36).

Por consiguiente, las directrices para normar las políticas de movilidad urbana, responden a las prácticas diarias de la población y de los medios para realizarlas; generalmente los medios que imponen el sistema urbano de movilidad son los automotores privados debido a una histórica relación de poder que éste tipo de transporte ha ejercido sobre los elementos urbanos.

Es así, que “la valorización del auto, la proximidad y la accesibilidad a los equipamientos, a los centros de consumo masivo en simbiosis con las carreteras urbanas, apuntan a la movilidad cotidiana como un dominio estratégico para los dispositivos que controlan la población.” (Jouffe, 2010:34).

De acuerdo con Jouffe y Lazo (2010), la dependencia a la transportación motorizada ha profundizado la sectorización y segmentación poblacional de las

ciudades a través de los modos de desplazamiento que como se dijo anteriormente han beneficiado los traslados particulares:

Partiendo de lo anterior, se puede tomar en cuenta que el monopolio radical (Illich, 1973) de los medios motorizados de transporte tiende a excluir de aspectos esenciales de la vida cotidiana, a las personas que no quieren o no pueden usar estos medios. A esta marginalización de los sin-auto, la dependencia del automóvil (Dupuy, 1999) añade la dependencia de los con-auto, que organizan su vida cotidiana a partir de la eficiencia que este sistema provee (Jouffe, 2010:34).

Precisamente la disponibilidad o no de un medio motorizado privado de transportación “ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría sociolaboral)” (Montezuma, 2003 :175), limitando el concepto de movilidad urbana a ciertos desplazamientos o como los califica Jouffe y Lazo (2010) citando a Foucault (2001) como dispositivos de transportación y libertad para poder organizar los traslados, tiempos y distancias de la movilidad urbana cotidiana.

Estas variables pueden ser analizadas de acuerdo a los motivos de movilización de las personas, así por ejemplo, García Palomares (2008) nos dice que “el habitual desplazamiento de trabajadores desde las zonas urbanas a los espacios industriales realizados en modos de transporte masivo organizado y pagado por la propia empresa, es sustituido por desplazamientos individuales de los propios trabajadores” (García Palomares, 2008:15).

Se puede ver, como los traslados particulares ganan más espacio dentro de la población sin importar los motivos para su realización. En el párrafo anterior se expone una circunstancia laboral, pero la realidad es que este tipo de movilidad urbana se ha incrementado hasta llegar a convertirse en un elemento clave para el desarrollo productivo de las ciudades. En este punto, Montezuma (2003) es bastante claro al afirmar que “cuando la movilidad de la población se dificulta es la urbe entera la que se ve afectada, su funcionamiento y productividad” (Montezuma, 2003:175).

A partir de lo anterior, surge una nueva tendencia para interpretar a la movilidad urbana, ya no vista como la “cantidad de infraestructuras y medios de transporte y, como, el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario, tiempo.” (Montezuma, 2003:175), sino como el mecanismo para acceder a estos.

Bajo este lineamiento, ha surgido el concepto de accesibilidad, el mismo que de manera más completa y compleja define a la movilidad como un elemento integrador y revitalizador de los espacios urbanos especialmente los históricos; de hecho “una accesibilidad equilibrada basa su desarrollo en aspectos fundamentales como la conservación del legado histórico y la calidad de vida de los actuales habitantes, en un medio ambiente sano” (PMSS CHQ, 2009:16).

De acuerdo con el Plan Sostenible de Movilidad en el Centro Histórico de Quito (2009), la accesibilidad es entendida como la facultad que dispone la mayoría del colectivo urbano para acceder a los bienes y servicios que ofrece una ciudad, cuyo principal objetivo es el de “dar soluciones a la problemática del transporte de manera integral en sus relaciones funcionales, económicas, sociales y culturales y administrativas de la ciudad” (PMSS, CHQ 2009:16).

Nuevamente se encuentra un escenario en el que “los estudios que relacionan movilidad con accesibilidad se han desarrollado preferentemente desde una perspectiva muy territorial, en el sentido de que los sujetos no son individuos ni grupos socios demográficos, sino lugares y territorios.” (Módenes, 2006:20).

En este caso, el área de estudio y análisis comprende una centralidad histórica de una ciudad latinoamericana que por muchos años mantuvo un esquema monocéntrico de ocupación territorial, en el que las principales actividades productivas y sociales se concentraban en un núcleo central; Montezuma (2003) explica que este tipo de distribución espacial ha sido característico de las villas españolas en el nuevo mundo y ha determinado la morfología de las urbes así como también el comportamiento de sus habitantes, por tal razón

la concentración de actividades en el centro ha tenido consecuencias en múltiples aspectos: la distribución y dinámica del empleo, la localización de establecimientos escolares, del comercio y de los equipamientos, y la distribución según edad, sexo, actividad y categoría socio profesional. (Montezuma, 2005:175).

Módenes (2006) coincide con esta afirmación y explica que “normalmente se identifica un núcleo urbano central que organiza a su alrededor los flujos procedentes o destinados a un área dependiente” (Módenes, 2006:20). Dándole al núcleo central característica de zona de alta influencia para la movilidad urbana.

Esta condición de centralidad exclusiva en las centralidades históricas se mantuvo por muchos años y con esto la carga poblacional y de desplazamientos sobrepasó la capacidad de movilidad y accesibilidad tanto emisora como receptora: “en los cascos antiguos, generalmente la estructura vial no es compatible para satisfacer demandas de formas de movilidad que implican el ingreso de grandes cantidades de vehículos automotores, pues las vías no fueron originalmente creadas para ese objeto” (Plan de Movilidad Sostenible CHQ, 2009 :10) y de este modo “la elección del emplazamiento se basa en criterios de accesibilidad tanto rodada como peatonal” (Espinosa, 2003 :158).

Entonces, se debe reflexionar si la movilidad en las centralidades históricas definidas por Florent (2005) como lugar esencial en las ciudades, potencializa el acceso a los bienes y servicios que este tipo de escenarios ofrece, tomando en cuenta que “la limitación y/o el cierre de los accesos a los lugares esenciales implican riesgos. En efecto, la imposibilidad de acceder a los lugares esenciales puede afectar el funcionamiento mismo de los elementos esenciales, consecuentemente el sistema territorial en su conjunto corre el riesgo de resultar gravemente afectado. (Demoraes; 2005: 23).

Entre tanto, el sistema urbano de movilidad es muy frágil y cualquier cambio o alteración en su normal funcionamiento implica incidencia directa en la accesibilidad a los lugares primarios de las ciudades. “Menor movilidad significa menor accesibilidad al trabajo, a la oferta habitacional, a la educación, a la salud y a los servicios en general, (Montezuma, 2003:175).

En conclusión se puede observar que la movilidad urbana implica mucho más que los traslados diarios en cualquier medio de transportación, sus aristas abarcan un gran campo de acción y comprensión que apenas están siendo entendidos; desde el nivel de vida de los habitantes hasta los espacios de convivencia diaria que los traslados implican son algunos de los elementos que pueden ser analizados por los modos de desplazamientos.

Analizar a la movilidad solo desde un punto de vista técnico podría crear vacíos y falencias que en vez de dar solución a los conflictivos traslados urbanos cotidianos, profundizaría los conflictos de movilización, tal y como nos explica Ricardo Montezuma los actuales lineamientos de la movilidad urbana “se centraron en intervenir

los espacios peatonales o cicloviales (aceras, alamedas, parques, plazas, etc.) como entidades aisladas y no como elementos continuos dentro de un subsistema” (Montezuma, 2009 :295-296).

Hasta aquí se analiza teóricamente por separado los dos conceptos centrales de esta investigación, pero a partir de este punto se estudiará a estos dos elementos urbanos como dos ejes complementarios el uno del otro, con el afán de poder comprender la configuración espacial histórica que ha sufrido la ciudad de Quito.

La centralidad cambia y se transforma por la presión urbana para poder expandirse más allá de las periferias y entonces emergen nuevos centros que no necesariamente comparten la misma estructura que los tradicionales, pero siguen conectados a través de sistemas de movilidad que generalmente responden a soluciones parches o de corto plazo, para un grupo determinado y no a un gran elemento de unión e intercambio general denominado accesibilidad

Quito es una ciudad de topografía compleja y accidentada de tal modo que su expansión territorial y su crecimiento poblacional tuvieron un mayor efecto sobre la movilidad urbana, es así que hasta el día de hoy dar solución a los conflictos internos de circulación y transportación resulta muy difícil.

Pero como veremos a continuación no solamente la accidentada geografía de la ciudad ha hecho que dichos conflictos no puedan ser solucionados de un modo integral y equilibrado, sino que históricamente el manejo de las políticas públicas en materia de transportación ciudadana también ha evidenciado un gran vacío para establecer verdaderos mecanismos de movilidad urbana.

CAPÍTULO II

MOVILIDAD Y CENTRALIDAD EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO: UNA SIMBIOSIS HISTÓRICA

En el capítulo anterior se hizo una aproximación teóricamente a la definición tanto de movilidad como centralidad y se observó separadamente cómo estos dos conceptos han contribuido para la configuración social y territorial de las ciudades.

Tanto la movilidad como la centralidad son dos aspectos urbanos estrechamente relacionados, se podría decir de forma temeraria, que la una depende de la otra y viceversa, pues sin movilidad no hay centralidad y sin una centralidad a donde movilizarse, simplemente los flujos urbanos permanecerían estáticos.

Bajo estos parámetros, sería importante hacer un análisis de cómo la movilidad y centralidad han evolucionado conjuntamente para dar una morfología compleja a las urbes actuales, cuyos límites y alcances ya no solamente se evidencian a nivel local sino global, tal y como lo expresan los lineamientos de la globalización en las ciudades.

En el caso concreto de Quito, este proceso no es ajeno o desconocido; desde la formación de la villa española de unos cuantos solares en 1534 hasta el actual Distrito Metropolitano de Quito, la morfología y fisiología de la ciudad ha evolucionado, no solamente los paisajes urbanos sino también la manera en cómo sus habitantes viven y sienten a su ciudad.

Se trata de un proceso lógico y normal en una ciudad, que por su condición política de capitalidad y de eje histórico en el Ecuador ha sufrido dramáticas mutaciones que han polarizado y complejizado a la ciudad y sus flujos urbanos, de un modo tal, que se privilegia o favorece a ciertos sectores, sobre otros lugares de la misma ciudad.

Este proceso de cambio en Quito, comenzó a mediados del siglo pasado por una migración acelerada de la población rural hacia la urbe estimulada principalmente por las relativas mejores condiciones de vida que aquí se ofrecían, puso en evidencia la falta de visión y de organización para estructurar una ciudad equilibrada.

En efecto, la ciudad de “esquema concéntrico de jerarquización socio-espacial” (Jaramillo, 2006: 2) que fue establecida en 1534 y cuyas características se mantuvieron casi idénticas hasta casi los años 60 del S. XX, experimentó un crecimiento sostenido y acelerado en su población y con esto el apareamiento de nuevos espacios periféricos

para albergar a los nuevos inquilinos, pues la ciudad colonial ya no daba abasto con la cada vez más pesada carga poblacional.

Es así, que en estas periferias surgieron nuevos fenómenos sociales, pues de un lado se juntaban sectores de estratos sociales bajos, pero por el otro, aparecían zonas de exclusividad ubicadas principalmente al norte del centro histórico, por lo tanto, esto provocó una profundización en la polarización ya existente en Quito y aceleró el proceso de decaimiento del casco colonial.

Hasta este momento el centro histórico de Quito no perdía su importancia comercial y por el contrario parecería que éste cada vez era mayor, sólo que ahora la sección poblacional a la que estaba dirigida pertenecían a estratos sociales medios/bajos a bajos, sin embargo, como se había dicho antes esto significó una dinamización de la economía del lugar por la rapidez de la rotación de capital en el casco colonial y sobretodo por la alta rentabilidad comercial del mismo.

Por consiguiente, se aceleró el proceso de deterioro en el centro histórico, dicho sector insigne de la capital se asemejaba más a una gran feria libre donde comerciantes, compradores, distribuidores y hasta en ciertos casos mafiosos⁴ convergían en las calles del casco colonial para sacar el mayor provecho y usufructo de este sitio; en este sentido, “se debilita la función del Centro de ser un lugar de reunión y convergencia de todos los grupos y la ciudad comienza a carecer de un sitio de integración general” (Jaramillo, 2006 :8).

Al finalizar la década de los 50's, el Ecuador comienza la etapa de exploración y explotación de hidrocarburos en la región amazónica ampliando su base económica, hasta ese entonces el principal sustento del país se eran las actividades primarias agrícolas, es entonces que surge el denominado boom petrolero y con esto la modernización y equipamiento de nuevos sectores en la capital, que desde hace varios años atrás ya venían desarrollándose por el lado norte de la misma.

⁴ Por varios años los comerciantes informales del centro histórico de Quito vivieron atemorizados por las constantes amenazas e intimidaciones que recibían de parte de la Sra. Luz María Endara conocida popularmente como “Mama Lucha”, la misma que los obligaba a pagar tributos económicos por su permanencia en este sector. De no hacerlo corrían el riesgo de perder sus mercancías, puestos de venta e inclusive sufrir daños físicos severos.

La Mariscal constituyó un claro ejemplo de este fenómeno, ya que pasó de ser un sector residencial de clase alta a uno financiero y de alta plusvalía comercial. Antes de los 60's grandes casonas con amplios espacios verdes eran el denominador común de esta zona, la élite quiteña que salió del casco colonial encontró un espacio exclusivo al frente del parque El Ejido que encajaba perfectamente en la idea de los suburbios europeos y norteamericanos vendidos con la planificación de la ciudad jardín.

Cuando la agenda pública se enfocaba en equipar y dar una mejor infraestructura urbana a La Mariscal, el deterioro del centro histórico como lugar simbólico era cada vez mayor, una inmensa migración campesina y rural llegaba a la capital motivada por la búsqueda de mejores oportunidades laborales y de vida en general. Como era de esperarse los lugares más accesibles para este grupo poblacional se ubicaban al sur o en los bordes del centro histórico por su bajo costo de renta.

En este sentido, el centro histórico era el más cotizado pues aparte del bajo costo de la vivienda la actividad comercial era muy fuerte, siendo esta la nueva percepción que se tenía del casco histórico; un lugar popular con mucha actividad comercial y que duraría por muchos años gracias a la complicidad de las políticas gubernamentales.

A causa de esto, algunos edificios históricos fueron adaptados de forma insensata y nada racional para el inquilinato de varias familias de escasos recursos, estimulando de este modo un problema grave de hacinamiento y tugurización en la ciudad antigua.

Ahora bien, los cambios estructurales definitivos en Quito no llegaron sino hasta la década de los 60's, el centro histórico todavía mantenía su hegemonía espacial comercial y las actividades terciarias seguían siendo exclusivas en esta zona de la capital, a esto debemos aclarar que las zonas periféricas todavía no contaban con servicios básicos y el mercado de suelo no era desarrollado plenamente.

Es a partir de una idea de las llamadas "ciudades jardín" vendida desde sociedades industrializadas en la que elementos de exclusividad y aislamiento de las clases populares, motivaron el desarrollo de la zona conurbana norte en Quito, es decir el barrio de La Mariscal.

Poco a poco las actividades terciarias superiores desaparecían del centro histórico y el comercio informal y popular se adueñaba de las calles y plazas de este sector, esto debido principalmente a que "el comercio orientado a sectores populares

tiene tal velocidad de rotación del capital comercial y puede desarrollarse en locales de superficies comparativamente tan pequeñas, que pueden arrojar rentas por área de terreno superiores a las del comercio de clase media y alta” (Jaramillo, 2006:7).

Por lo tanto, se podría decir que este fue el detonante para la polarización definitiva de Quito, por un lado, se tenía un norte exclusivo, cercano al centro colonial popular y tugurizado y por el otro un sur obrero de los trabajadores que se ubicaban en una zona industrializada cuya incidencia regional aumentaba especialmente por la llegada del ferrocarril transandino que unía Quito con Guayaquil.

Desde entonces se han formado estereotipos acerca de lo que significaba vivir en el sur o el norte, de hecho hasta el día de hoy dichas estigmatizaciones siguen latentes en los habitantes de la urbe y ha sido plasmadas en una película de producción nacional que trata de esta temática⁵

Los cambios en los hábitos de transporte

Volviendo al tema de estudio, la polarización de la urbe y su expansión desorganizada fijó nuevos patrones de desplazamiento y movilidad en sus ciudadanos; de un lado, quienes vivían en el sur no contaban en un principio con un buen sistema de transporte colectivo que conecte con el resto de la ciudad y por otro lado los habitantes del casco colonial y el norte tenían una buena conectividad pues la mayoría de actividades comerciales se situaban en estos dos sectores.

Este pudo ser el principal detonante para que el parque automotor en el país se incrementara considerablemente en especial en las grandes ciudades donde se concentraban dichos sectores poblacionales, con esto y desde luego con arcas fiscales llenas fueron viables las ejecuciones de grandes infraestructuras urbanas para satisfacer la cada vez mayor circulación vehicular, relegando al peatón y los sistemas colectivos de transporte, pues ahora la idea era priorizar al automóvil símbolo de modernismo y de estatus social.

⁵ La película “A tus espaldas” del director ecuatoriano Tito Jara estrenada en el primer trimestre del 2010 da un enfoque real de lo que para mucho de los quiteños significa vivir en el sur de la ciudad de Quito, el mismo que se encuentra ubicado a espaldas del monumento a la Virgen de Quito en el cerro del Panecillo de ahí el nombre de la película.

Por otro lado, los sectores populares en la ciudad se multiplicaron velozmente, las mejoras en la infraestructura urbana, una mayor oferta de mano de obra en sectores como la construcción y trabajos físicos ajenos a los sectores medios y altos y sobretodo el relativo bienestar que la ciudad ofrecía, impulsaron una migración campesina acelerada.

De acuerdo con datos del INEC, de una población mayoritariamente rural a principios del siglo pasado a un 80% de población urbana en este nuevo milenio se puede observar que las grandes ciudades fueron verdaderos imanes para que las personas abandonen el campo.

Al incrementarse la densidad poblacional en el centro histórico, el espacio en este sector era cada vez más escaso por lo que los horizontes de expansión territorial en Quito ahora se trasladaban a las periferias o zonas límites de la ciudad de ese entonces, esto estimuló el apareamiento de los especuladores y traficantes de tierras que vieron en esto una oportunidad única de hacer dinero fácil y rápido.

Todo esto sumado a una falta de liderazgo por parte de las autoridades locales y nacionales que por ganar votos populares permitieron y legalizaron invasiones de tierras especialmente en las periferias, beneficiando principalmente a estas mafias.

Según el enfoque del presente estudio, el problema con la migración campesina a la ciudad no se reduce simplemente a la mayor cantidad de habitantes y de sectores populares, sino que éstos, en un principio incipientes asentamientos poblacionales, poco a poco se convertían en extensas unidades barriales que demandaban mayores servicios y atención por parte de las autoridades locales.

Uno de los servicios más urgentes que se demandaba era el de la transportación, pues al ser sectores populares y sin mayor infraestructura urbana la necesidad de trasladarse a los sitios más centrales de la capital era evidente; que esto fomentó el fortalecimiento y dominio de las cooperativas privadas de transporte.

En este sentido Juan Pablo Chauvín nos expresa en su recorrido histórico de la transportación pública en Quito, que la falta de liderazgo y de una figura pública visible para regularizar y manejar el transporte urbano en la ciudad era evidente en el siglo pasado; “en 1947 se constituyó la primera empresa municipal de transporte, pero esta iniciativa no tuvo éxito y la empresa cerró en menos de un año, poniendo en entredicho

la capacidad de la municipalidad de administrar eficientemente este servicio” (Chauvín, 2006 :38).

Lo anterior sumado a la falta de profesionalidad de los chóferes de las unidades de transporte, el maltrato, la inseguridad, la incomodidad, la insalubridad y la falta de control a un gremio cada vez más poderoso, hizo que el rechazo a trasladarse en medio colectivos de transporte aumente y sea estigmatizado hasta el día de hoy.

El mismo Chauvín (2006), dice que en un principio el manejo privado del tranvía de Quito (primer medio colectivo de la ciudad) fue eficiente y la gente estaba conforme con el servicio, pero que desde que este pasó a manos públicas, su desaparición fue cuestión de tiempo. A cambio comenzaba el dominio de los sindicatos de chóferes y de organismos centrales de transportación a nivel nacional que servían a los intereses de dichos sindicatos y condenaban a la comunidad a un pésimo servicio de transporte.

Esta desorganización se evidenciaba en todos los puntos de la ciudad, en especial en el casco colonial, las estrechas calles con un mayor número de vehículos públicos y privados circulando y la falta de compromiso de varias administraciones municipales parecían estar condenando al centro histórico a un abismo sin salida; el simbolismo y civismo que se mencionó en algunos párrafos anteriores quedaban relegados.

La modernización y adaptación de la urbe para el automóvil

En este punto vale la pena recalcar que el sentido de centralidad del centro histórico no cambiaba, era el punto equidistante entre el norte y el sur y un punto obligado para dirigirse a cualquiera de estos sectores; dentro de este espacio han funcionado las instituciones públicas más importantes y por supuesto aquí también se establecieron las congregaciones religiosas que llegaron a partir de la fundación española de la ciudad.

Se hace esta aclaración, pues si bien es cierto el centro histórico de Quito entró en un proceso de decadencia y abandono, este nunca perdió su valor espacial y comercial; nuevamente el problema de esto constituyó la poca disponibilidad de espacio para la ágil circulación tanto de peatones como de automóviles, que cada vez era más intensa.

Por lo tanto, esto contribuyó para el proceso de deterioro que tanto se ha mencionado, pues aparte del constante ir y venir de personas y automóviles, la opción de modernizar y agilizar la movilidad en el centro histórico de Quito se sobreponía a cualquier intento de conservación y preservación; “la orden del día era modernizar el centro, promoviendo el reemplazo de inmuebles antiguos por edificios más altos y con estilos arquitectónicos más recientes, abrir avenidas para mejorar la movilidad y tener un efecto simbólico de actualización”. (Jaramillo, 2006: 6).

Pero esta realidad poco se aplicó al casco colonial de Quito que conservaba su esencia histórica y de cierto modo se resistía a perderla, tal y como nos explica Margarita Gutman en su tratado de los centros históricos en América Latina y el Caribe, lo histórico comprende un proceso de formación de bienes patrimoniales pertenecientes a una identidad nacional y no local; “desde este punto de vista, el patrimonio es más un proceso que un resultado inmutable obtenido de una vez y para siempre”. (Gutman, 2001: 99).

Es entonces que este proceso ayudó a consolidar una identidad histórica de Quito, en parte gracias a su situación geográfica que no permitía una expansión en dicho sector, a la presencia centenaria de varias congregaciones religiosas y a la misma población que aunque con otra perspectiva no dejaba morir al casco colonial.

Sin embargo y en parte contradiciendo lo expuesto en el párrafo anterior el centro histórico moría, no por falta de población o de movimiento y circulación comercial, sino por falta de atención y cuidado, la movilidad al contrario de darle vida a la ciudad antigua la quitaba y es que la circulación en un sector monocentral no podía abastecer las necesidades de una ciudad policentral.

Estaba claro entonces que la no atención a un sistema colectivo de transportación integral en el centro histórico estimuló a que las calles del mismo sean escenarios conflictivos de pugna para el espacio público y bajo este esquema es que se manejaba la movilidad en el centro histórico hasta la intervención municipal a partir de la declaratoria de la ciudad como Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de la UNESCO.

Al condicionar la parte histórica de Quito como un bien patrimonial no solo para el país sino para el mundo entero, se estableció un “reconocimiento como parte viva y activa de la ciudad” (Gutman, 2001: 95) que permitió la implementación de estrategias

y políticas que ayudarían a revertir el proceso de decadencia y abandono que tanto hemos mencionado; sin embargo, estas priorizan el rescate de bienes tangibles y materiales tales como plazas, monumentos, iglesias, etc.

Corriente considerada por Fernando Carrión como Monumentalista, la misma que como su nombre lo indica se enfoca en la intervención y recuperación de monumentos y edificios históricos, omitiendo la parte más importante de estos como lo es la social, esencia misma del centro histórico, representada principalmente por los usuarios permanentes y visitantes de este insigne lugar.

Lo anterior se traduce como “un cambio del contenido de las centralidades: de espacios de encuentro hacia lugares de tránsito y flujo. Por eso es necesario romper la barrera que significa la centralidad histórica para la circulación de personas, bienes, servicios e información” (Carrión, 2001:67); elementos que justamente la intervención urbana en el casco colonial de Quito muchas veces ha pasado por alto.

El retorno a la ciudad vieja en automóvil

En este punto, la movilidad constituye una base importante para el retorno a la ciudad construida (Carrión, 2010), pues sitios con más ágil circulación y movilización permiten el desarrollo de actividades comerciales y mercantiles, las mismas que definen a los “elementos de cohesión del tejido social y del territorio que lo estructura” (Espinosa, 2003).

Por consiguiente, una intervención municipal para reactivar espacialmente al centro histórico requeriría mucho más que un arreglo de fachadas y monumentos, “la revitalización en un sentido significa dar vitalidad o regresar la vida en áreas de la ciudad o ciudades enteras que han perdido tal vida” (Coulomb, 2006) y la vida del centro histórico consistía en ser el espacio con mayor carga simbólica e histórica, la imagen de la ciudad por excelencia (Espinosa, 2003).

Es por este motivo que las políticas y lineamientos de rehabilitación urbana en los cascos coloniales deben enfocarse en una visión más integral beneficiando tanto la infraestructura urbana como el simbolismo del centro histórico. Esto, a manera de criterio personal se logra a través de la accesibilidad al espacio público e infraestructuras urbanas del centro histórico.

Entre tanto, esto no era posible si todavía las calles y plazas seguían siendo espacio para el comercio informal y desorganizado y el transporte motorizado continuaba circulando sin ningún control, destruyendo todo inmueble intervenido, pues uno de los mayores depredadores del centro histórico constituye el automotor.

La movilidad ha sido uno de los puntos más sensibles a tratarse en cualquier administración municipal, como consecuencia de una débil política nacional y local para la transportación colectiva y el poder casi hegemónico que durante décadas tuvieron las cooperativas de transporte a nivel país, pues tan solo con una llamada a paralizar actividades los gobiernos de turno cedían ante las presiones de los mal llamados chóferes profesionales.

Entonces ¿cómo recuperar y revivir al centro histórico, si el principal problema parecía no resolverse? No fue hasta 1993 cuando la capital del Ecuador obtuvo el estatus de Distrito Metropolitano de Quito y con esto una serie de autonomías en temas delicados y polémicos como la transportación y movilidad. Es así, que el Municipio de Quito “planificará, regulará y coordinará todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva las normas que sean necesarias” (Chauvín, 2006:44).

Este cambio sustancial en la política de movilidad en la ciudad ayudó para formular cambios y planificar estrategias de movilidad en el Distrito Metropolitano; Juan Pablo Chauvín en su estudio acerca de la historia de la transportación en Quito nos explica que la continuidad política en las alcaldías de Quito entre los años 88 y 2000⁶ ayudó a que los proyectos y cambios que se estaban ejecutando tuvieran éxito.

Entre estos planes sin duda el de mayor envergadura era el del trolebús, sistema de transportación masiva en vías exclusivas impulsado por tendidos eléctricos, el cual atravesaría la ciudad de norte a sur pasando desde luego por el centro histórico. Se hace

⁶ Durante este tiempo el Municipio de Quito estuvo a cargo de demócratas populares, tendencia política de derecha representada principalmente por empresarios de renombre tal como Rodrigo Paz y Roque Sevilla. Mención especial merece Jamil Mahuad quien fue alcalde por dos períodos finalizando solo uno ya que el segundo fue interrumpido por ser candidato presidencial, ganando dicha contienda y posesionándose como presidente constitucional del Ecuador el 10 de agosto del 1998 para luego ser derrocado el 21 de enero de 2000 por un descontento popular producido por una profunda crisis financiera e institucional.

mención a este proyecto porque fue el primer gran salto para un intento de retorno al centro histórico de Quito de un modo equitativo e integral.

El trolebús no solamente ayudó a una transportación masiva de personas de una forma más ordenada y segura sino que también gracias a este sistema se pudo frenar la eterna hegemonía del sindicato de chóferes sobre la transportación urbana, pues tras un fallido intento de boicot por parte de este grupo (Chauvín, 2006) hacia este proyecto, finalmente parecía que el cabildo municipal tomaba las riendas de la movilidad en la ciudad, fortaleciendo en primera instancia las administraciones municipales de transporte y movilidad, con lo que se podían seguir elaborando planes y proyectos en este campo.

En otro ámbito, la presencia de vendedores informales en el centro histórico seguía siendo una difícil tarea para las autoridades locales quienes ya venían trabajando en proyectos para su reubicación. Como era de esperarse una férrea oposición ante dichos planes se hizo presente y esto de cierto modo truncaba los planes municipales en la rehabilitación del centro histórico.

Durante varios años los esfuerzos para su reubicación resultaron infructuosos por una serie de trabas legales y constitucionales que defendían el derecho al trabajo de todos los ciudadanos, pero que contradecían a otro derecho expresado en la constitución como es el de la libre circulación. Entonces la solución más salomónica fue la de construir los denominados Centros Comerciales del Ahorro conocidos popularmente como los BBB⁷

Con estos dos aspectos en manos municipales y relativamente solucionados, se podría decir que el casco colonial estaba listo para ser recuperado y nuevamente ser el lugar de heterogeneidad y pluralidad por excelencia (Coulomb, 2006) a la pos de una nueva visión que iba más allá de ser una zona comercial o financiera. Ahora el propósito era ser la carta de presentación de la ciudad para hacerla más competitiva y global en el contexto mundial.

Hoy en día los fenómenos urbanos no solamente limitan su incidencia al límite ciudadano sino que muchas veces traspasan fronteras regionales e internacionales, es decir

⁷ BBB son las siglas utilizadas para referir a los centros comerciales del ahorro, que significan “bueno, bonito y barato”.

hoy en día las ciudades están en la capacidad de vincularse externamente con el mundo como un nodo de flujos e interacciones económicas, sociales, culturales y tecnológicas.

Nuevamente se esta frente a la necesidad de contar con circuitos urbanos aptos para un movilidad y transportación ágil y segura; si antes el problema de la movilidad en Quito se limitaba a la propia ciudad basada en la conectividad de sus sectores, ahora el problema se mide en la cantidad de horas productivas y de traslado que se utilizan o mejor dicho desperdician en trancones y filas interminables de vehículos.

Siguiendo con lo anterior se considera

que el tiempo promedio de viaje en vehículo privado es de 23 minutos y un total de 238.000 viajes en la hora pico, el dispendio de tiempo diario alcanzaría las 160.000 horas ; a un costo de 6 dólares la hora, el monto de desperdicio laboral sería de alrededor de un millón de dólares diarios.” (Plan Maestro de Movilidad DMQ, 2009:33).

En otras palabras una ciudad productiva y competitiva optimiza los traslados motorizados de sus habitantes sean estos a través de la transportación pública o privada, situación que en Quito como se pudo ver previamente no es muy alentadora y que en el caso del centro histórico se dificultad aún más ya que los traslados son más complicados y demandan mayor cantidad de tiempo.

Tomando en cuenta que actualmente de acuerdo con el Plan de Movilidad Sostenible en el CHQ, la mayoría de desplazamientos hacia este sector son de tipo laboral y por gestiones institucionales, el medio transportador mayormente usado es el privado, haciendo evidente “un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado” (PMSS CHQ, 2009 :36).

A lo anterior, se debe añadir las movilizaciones por ocio o recreación, en otras palabras turismo que se presenta en el centro histórico, lo que complica aún más el panorama; “se calcula que un promedio de 90000 vehículos circulan diariamente por el casco colonial de Quito y asimismo un promedio de 60000 personas recorren a diario las calles del centro histórico” (PMSS CHQ, 2009:37).

Entonces ¿se puede hablar de una accesibilidad a la centralidad histórica de Quito, cuando vemos que en un espacio público reducido y de difícil circulación diariamente se desarrollan actividades comerciales, de diversión y laborales en donde se sigue privilegiando al desplazamiento motorizado por sobre el alternativo?

De la mano de la regeneración urbana llegaron las facilidades para el estacionamiento del vehículo privado, estimulando este tipo de desplazamiento y relegando el uso del transporte público integrado como el trolebús o la ecovía. Situación comprensible pues la comodidad que ofrece la primera alternativa contrasta drásticamente con la segunda, aun cuando los tiempos de desplazamiento sean mucho mayores en automóvil privado.

El centro histórico actualmente vive un proceso de “gentrificación” (Coulomb, 2006) que no es más que el aburguesamiento o reemplazo de sectores de menores ingreso por estratos sociales altos, un ejemplo de esto tenemos los proyectos hoteleros de lujo que se han desarrollado en la Plaza Grande y San Francisco, establecimientos de comida de similar categoría, actividades culturales y artísticas muchas veces con un elevado costo de ingreso o superior a la capacidad adquisitiva de estratos sociales bajos, etc.

La tendencia actual de retorno a la centralidad histórica se da gracias a “la diversidad de ofertas comerciales y culturales explica la atracción que el centro de la ciudad ejerce al turismo, sea este local o foráneo, y las oportunidades de actividades y empleo que éste genera” (Coulomb, 2006 :b10), oportunidades que desde luego no son iguales para todos porque como se observo en párrafos anteriores el turismo que se maneja actualmente en Quito tiende al elitismo o exclusividad en cuanto a la adquisición de productos o servicios en edificios patrimoniales se refiere.

Es decir que, la regeneración de la ciudad antigua resulta muy positiva en términos comerciales y competitivos, pero muy inequitativa en términos sociales y en esto la movilidad juega un papel esencial para tratar de equiparar las condiciones en que el centro histórico recibe a sus visitantes. Pues si bien es cierto que el acceso a los establecimientos restaurados no es para toda la población, el visitar el centro histórico si es algo para todos y todas.

Hoy en día la movilidad en el centro histórico “jerarquiza al transporte privado en sectores donde deberían plantearse calles de barrio de coexistencia, o por lo menos con prioridad peatonal” (PMSS CHQ, 2009:33) principalmente para salvaguardar los bienes patrimoniales. En este contexto el espacio público “evidencia una desconexión entre los distintos barrios y la paulatina pérdida de la escala barrial” (PMSS CHQ, 2009:33).

Situación muy evidente en las zonas periféricas del centro histórico tales como San Roque, San Diego, Toctiuco, El Tejar que evidencian una discontinua regeneración urbana con respecto a las zonas centrales y turísticas del casco colonial. En este punto vale la pena recalcar que los esfuerzos de la actual administración municipal por integrar a todo el centro histórico a dicha regeneración⁸

Así mismo, desde hace algunos años atrás todos los domingos la ciudad le apuesta a un sistema de movilidad alternativa a través de la bicicleta o los conocidos ciclo paseos, sistema que atraviesa la ciudad de norte a sur y desde luego pasa por el casco colonial que ese mismo día se peatoniza y restringe de forma significativa el acceso vehicular; de esta manera se alivia por lo menos los domingos el intenso tráfico motorizado.

Sin embargo, este tipo de iniciativas resultan insuficientes frente al rápido crecimiento automotriz que experimenta la ciudad desde hace más de una década convirtiendo cualquier esfuerzo en soluciones parches “dejando de lado la posibilidad de estructurar un sistema que permita el uso de diferentes modos y medios de desplazamiento” (PMSS CHQ, 2009:43).

Estos lineamientos corroboran la idea de que el centro histórico no debe estar adecuado para la circulación de una gran cantidad de automotores sino que por el contrario se busca la priorización de los peatones o transportes no motorizados a través de la “peatonización de zonas centrales y la promoción de medios de transporte masivo” (Jaramillo, 2006); en los cascos antiguos, generalmente la estructura vial no es compatible para satisfacer las demandas de formas de movilidad que implican el ingreso de grandes cantidades de vehículos automotores, pues las vías no fueron originalmente creadas para este propósito.

Actualmente, uno de los temas que más polémica y opiniones genera en la ciudad es el de la movilidad, al igual que los medios y vías para conseguir financiamiento para la ejecución de grandes obras viales.

⁸ Actualmente la alcaldía Metropolitana de Quito se encuentra a cargo del Dr. Augusto Barrera personaje político de tendencia socialista e izquierdista muy cercano al gobierno nacional, cuyo eslogan de trabajo es “El Quito que queremos es el Quito que hacemos” a través del cual se enfoca un trabajo comunitario e integral tratando de llegar a los sectores más vulnerables de la sociedad, al menos eso indican sus campañas publicitarias.

En este mismo sentido, se ve que el tema de la movilización sostenible está latente en el gobierno local, pues desde hace unos meses atrás funciona un sistema de restricción vehicular conocido como “PICO Y PLACA” el cual limita la circulación de automotores dependiendo del último dígito de la placa durante las horas de mayor congestión vehicular.

También se debe mencionar que el proyecto más ambicioso y costoso para el factor movilidad en la ciudad como es el Metro de Quito ha comenzado a desarrollarse, por lo menos en cuanto a estudios de factibilidad técnica y económica se refiere.

Al parecer los primeros resultados indican que el proyecto es realizable y que estaría en marcha su ejecución para el próximo año y su operación comenzaría en el 2016 y desde luego el centro histórico formaría parte de este proyecto con una estación de transferencia en la Plaza de San Francisco.

Pero las propuestas no solamente se limitan a la construcción de nuevos proyectos viales y de transportación sino que también abarcan temas como la reestructuración y distribución del espacio urbano, desde hace varios meses se escucha de una posible reubicación de las instituciones públicas que operan en el centro histórico hacia las periferias de la ciudad.

Un caso puntual es el de la Presidencia de la República, la que según palabras del propio presidente en un futuro funcionaría al sur de Quito y la misma suerte estarían corriendo otros organismos públicos que se encuentran en el casco colonial.

Descentralizar al centro es una opción para reducir traslados motorizados hacia este sector pero nuevamente surgen disyuntivas y contraposiciones pues el centro histórico estaría perdiendo su condición de eje integrador del “civismo, simbolismo, simbiosis e intercambios sociales” (Carrión, 2010).

Las transformaciones en las ciudades van más allá del aspecto físico y estético y se configuran como una nueva modalidad espacial que al parecer resulta más excluyente y fragmentada que las ciudades monocéntricas, pero que permite desarrollar una mayor competitividad y productividad, pero a la vez le resta identidad y simbolismo.

Por lo tanto, este es un tema muy complejo, pues las centralidades requieren acciones inmediatas para solucionar sus conflictos de movilidad y circulación pero también se deben reivindicar la idea de simbolismo que estos sectores tienen.

A manera de resumen, se deduce que el principal depredador de los bienes patrimoniales es el automóvil y sin embargo, las readecuaciones que se han hecho en el centro Quito no necesariamente limitan el uso indebido de los motorizados privados, corroborando así la idea de que movilidad no es lo mismo que accesibilidad, pues ahora circulan más carros por las calles del centro histórico pero no se da un uso adecuado e integral al espacio público en el mismo.

De acuerdo con los planes de movilidad del Distrito Metropolitano en la ciudad antigua se trabajará para que el acceso vehicular particular sea muy restringido y se priorice el uso del transporte público o de vehículos no motorizados, pero la pregunta es si es que a través de estos mecanismos de limitación en la circulación vehicular privada se pueda dar una verdadera accesibilidad al centro histórico, debido principalmente a que la comodidad y facilidad con respecto a la movilización de personas constituyen elementos claves para que un lugar sea más o menos visitado con respecto a otros que si ofertan estas características.

La propuesta para descentralizar actividades debe ser consensada y analizada de manera objetiva, pues si bien es cierto que los edificios patrimoniales seguirán en el centro de la ciudad, también es cierto que la carga cívica y simbólica se vería reducida. La centralidad entonces vuelve a ser objeto de controversia y atención, relegando el proceso de deterioro y abandono que previamente se mencionó.

Se podría decir que se está trabajando para una movilidad más integral no solamente en el centro histórico sino en toda la ciudad, pero el cómo realmente está la situación de la movilización en el centro histórico y sobretodo cuál es la percepción de la gente que transita por el casco colonial acerca de la accesibilidad y movilidad que este sector les ofrece, será lo que presentaremos en el siguiente capítulo y esto nos dará una pauta importante para saber si realmente la movilidad está contribuyendo a un retorno al centro histórico de Quito.

CAPÍTULO III MOVILIDAD EN LA MITAD EL MUNDO

Desde que se fundó la ciudad hace más de 5 siglos, el diseño urbano del centro histórico ha sufrido muy pocos cambios físico-estructurales por la morfología misma de la urbe. El trazado de Damero con la que se diseñó a la Villa de San Francisco de Quito se mantiene hasta la actualidad.

En respuesta a esta situación, a la par del Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, se elaboró el Plan de Movilidad Sostenible en el Centro Histórico de Quito como respuesta a la problemática planteada previamente, pues este se trata de un sector especial de la ciudad que requiere de una gestión en movilidad y transportación debido a que “la capacidad de carga de la red vial no ha cambiado por tratarse de un área de protección patrimonial” (PMSS CHQ, 2009 :15), manifiesta además que “en los cascos antiguos, generalmente la estructura vial no es compatible para satisfacer demandas de formas de movilidad que implican el ingreso de grandes cantidades de vehículos automotores, pues las vías no fueron originalmente creadas para ese objeto” (PMSS CHQ, 2009 :11).

Esta poca capacidad vial ha sido evidenciada durante casi todo el período de modernización de la ciudad, pues el casco colonial constituía el único puente de unión entre el norte y sur de la ciudad y por ende el paso obligado de vehículos y transeúntes que se desplazaban en ambos sentidos; “estas situaciones han determinado que el Centro Histórico tenga serios inconvenientes de accesibilidad y de movilidad interna. Los grandes volúmenes de viajes, especialmente aquellos efectuados en vehículo privado, causan problemas de tráfico, contaminación ambiental y deterioro del patrimonio cultural” (PMSS CHQ, 2009:9).

Es decir, que la movilidad juega un papel esencial para potencializar las nuevas dinámicas que el centro histórico está configurando, de este modo “la elección del emplazamiento se basa en criterios de accesibilidad tanto rodada como peatonal” (Espinosa, 2003:158).

A continuación relataré algunas experiencias de sujetos que han vivenciado el conflicto interno en materia de circulación tanto motorizada como peatonal en el centro histórico a partir de experiencias que rescaté a través del estudio de campo realizado.

Patricio es un empleado municipal, desde hace 20 años trabaja en el Centro Cultural Metropolitano antiguo Cuartel Real de Lima en épocas coloniales, él se desempeña como restaurador de bienes patrimoniales.

Este carchense de 43 años vive en el sector de La Floresta desde donde se moviliza a diario al centro histórico para cumplir con sus obligaciones laborales; los medios utilizados por él para estos desplazamientos generalmente son no convencionales pues afirma que el uso de un automóvil o transporte público representan mucha pérdida de tiempo e incomodidades respectivamente; el estado de la movilidad en Quito, se trata entonces de un asunto agravado con el paso del tiempo y cuyas políticas de regulación y funcionamiento han demostrado ser obsoletas y pésimamente manejadas

Es por eso, que Patricio prefiere el uso de su bicicleta todo terreno o de su “poderosa” como llama a su motocicleta, ya que para él “no es lindo lidiar con los trancones que se dan en este sector especialmente en horas pico y tampoco resulta agradable tener que pagar tarifas de estacionamientos por horas” (Ruales, septiembre, 2011), son dos de los principales argumentos que Patricio sostiene para evitar el uso de su automóvil.

Muy a pesar del proceso de regeneración urbana que desde hace más de una década se viene dando en el centro histórico, el factor movilidad parece no encontrar una solución decisiva para la escasa circulación.

Y es que a la par de la rehabilitación de plazas, parques, calles o monumentos, se han habilitado estacionamientos para vehículos privados estimulando aun más el uso de este tipo de transporte en el casco colonial; “esto merma la oferta de espacios públicos dignificantes para el uso y disfrute de los residentes y visitantes de esta parte de la ciudad” (PMSS CHQ: 2009:39).

De acuerdo con el Plan de Movilidad Sostenible CHQ, en el casco colonial existen alrededor de 3200 plazas de estacionamiento distribuidas en 26 estacionamientos públicos y privados. La mayoría de ellos ubicados en edificaciones antiguas que han sido adaptadas a esta nueva funcionalidad que lejos de agilizar la movilidad en el sector, han incrementado las visitas en vehículos privados.

Un claro ejemplo constituye el estacionamiento de El Cadisán que “tiene un alto número de rotación de vehículos por puesto, con lo cual la oferta de estacionamientos

actual incremento en los tiempos de circulación y genera congestión en las calles centrales” (PMSS CHQ: 2009:49).

Y cuando dichas plazas de aparcamiento se encuentran saturadas, los espacios peatonales se transforman en espacios forzados de estacionamientos generando una mayor congestión y un desequilibrado uso del espacio público pues el peatón cede ante la “necesidad” del automóvil que generalmente se traduce como comodidad de los conductores.

Puede ser que por esto Patricio percibe que no ha habido un cambio significativo en las políticas de movilidad en el centro histórico, “todos los esfuerzos que se han hecho por mejorar el tránsito no han servido de mucho, el trole y la ecovía van a full y no hay mucha seguridad y las filas de autos no mejoran pese a que hayan construido más parqueaderos” (Ruales, septiembre, 2011).

Para mal o para bien la transportación representa “el principal componente de la movilidad del DMQ” (PMSS CHQ; 2009:21) pues permite que sus habitantes se desplacen dentro de la ciudad ya sea a través de vehículos particulares o públicos,. el impacto o mejor dicho el desperdicio económico que se produce en Quito como consecuencia de una movilidad precaria, que no encuentra una solución definitiva a sus problemas. Muchos son los avances que se han dado en esta materia en los últimos 20 años, avances que son reconocibles y aplaudibles pero que parecen insuficientes para enfrentar el gran problema de la movilidad.

Paralelamente a los servicios convencionales urbanos de transportación pública la ciudad le ha apostado a sistemas públicos de transportación masiva de personas a través de buses articulados con vías y paradas exclusivas para su circulación, sistema que desde hace 15 años con el arranque de los primeros trolebuses ha venido implementándose en la capital. Tras el trole vino la ecovía y tras esta los corredores exclusivos al norte, centro y sur de la ciudad.

Siendo este uno de los cambios más notorio que ha evidenciado la ciudad de Quito en materia de movilización: de un intolerable dominio y control por parte del gremio de transportistas profesionales a un aceptable esfuerzo municipal por darle a la urbe un transporte digno, el giro que se ha dado ha significado un adelanto para controlar y regularizar la transportación en la ciudad.

Pero a pesar de lo anterior, Patricio apoya sin duda alguna cualquier iniciativa que fomente una movilidad alternativa y equitativa no solamente en el casco colonial sino en toda la ciudad; la movilidad sostenible debe hacerse notar “no solo en el aumento del número de desplazamientos, sino también de sus distancias y de sus tiempos de viaje” (García Palomares, 2008:6) y desde luego con el “acceso aceptable de todos sus ciudadanos a los centros de actividad o a los servicios públicos, aún cuando tengan dificultades físicas o sensoriales de movilidad” (PMSS CHQ, 2009:16).

Nuestro entrevistado no duda al reconocer que durante estos últimos años los cambios implementados han mejorado significativamente la fachada del centro histórico, pero los problemas de fondo continúan en este sitio, “hay más turismo, más seguridad y las plazas y calles están más organizadas, pero todavía venir por estos rumbos es toda una hazaña” (Ruales, septiembre 2011).

Desde el sentir de Ruales la movilidad del centro histórico es restringida, él gracias a los instrumentos que adquirió para transportarse hacia su trabajo ha logrado insertarse con éxito en el centro histórico sin mayores inconvenientes, gracias a que su bicicleta o “poderosa” pueden esquivar los trancones y ser estacionadas con facilidad en cualquier lugar, a pesar de que el sector no cuenta con una infraestructura adecuada para este tipo de medios de transporte.

Ana María Guevara de 47 años de edad, es una moradora del sector de San Juan desde que nació, sus padres edificaron la casa en donde vive, lo hicieron en esta zona porque se trataba de un sitio tranquilo, cercano al centro histórico y con una vista privilegiada de la ciudad, ella manifiesta que lastimosamente el barrio donde ha pasado toda su vida, a perdido las buenas características por las que fue reconocido en décadas pasadas.

De acuerdo con sus propias palabras, esta médica de profesión “si no fuera por mi madre y su resistencia a salir de esta casa, yo ya me hubiese ido para un lugar más tranquilo y accesible” (Guevara, septiembre, 2011), siendo precisamente estos dos elementos los principales causantes de su inconformidad con este lugar.

El lugar de su residencia es su mismo sitio de trabajo, para llegar allí se debe tener un buen estado físico si se va a pie, de lo contrario, si se va en vehículo se debe tener muchas destrezas al volante, pues la calle en donde se encuentra su hogar es muy empinada y estrecha “el carro dejé de usarlo hace mucho tiempo, primero por la

inseguridad, ya que me robaron como unas tres veces y segundo por el trámite que es manejar por aquí”. (Guevara, septiembre, 2011).

Ella reconoce que en este momentos hay más facilidad para llegar al centro histórico, por la integración de los sistemas masivos de transporte, pero a pesar de ello, argumenta que le es incomodo el gasto de tiempo en los trayectos hacia el centro histórico, a pesar de que estos han mejorado, Ana María afirma con seguridad que a nadie le gusta pasar por esto todos los días; “venir acá hecho sardina en los troles no es bueno para nadie y peor si obligan a venir sin auto para acá...imagínate la matanza que sería subirse a un articulados, si yo viniera solo de paseo, no habría problema porque es la novedad, pero para los que vivimos y trabajamos en la zona montar en los articulados es una tortura” (Guevara, septiembre, 2011).

El malestar de Ana María por la incomodidad del transporte público se refuerza con el hecho de que ella ha sido víctima varias veces de los amigos de lo ajeno, y por eso cree que si la administración municipal quieren que la gente no vaya en auto al centro histórico deben ofrecer mejores alternativas de transportación, “las personas que dicen que se debe dejar el auto, que el centro debe ser solo para los peatones deberían sentir y vivir lo que es el trole en la realidad” (Guevara, septiembre, 2011).

Afirma que no lo quedó más opción que optar por el transporte público, y que si bien es cierto evita el estrés de manejar no evita la inseguridad y la incomodidad que la transportación pública representa, ella tiene muy claro que saldrá de San Juan cuando su madre de 80 años ya no esté “cuando pase el tiempo de mi mamita saldré inmediatamente de aquí” (Guevara, septiembre, 2011).

Los corredores exclusivos de transporte público fueron un proyecto bandera en la política de movilidad en la ciudad, en la que se buscó formular, proyectar y planificar estrategias de movilidad en el Distrito Metropolitano; entre estos planes sin duda el de mayor envergadura fue el del trolebús, sistema de transportación masiva en vías exclusivas impulsado por tendidos eléctricos, el cual atravesaría la ciudad de norte a sur pasando desde luego por el centro histórico. Se hace mención a este proyecto porque fue el primer gran salto para un intento de retorno al centro histórico de Quito de un modo equitativo e integral.

El aparecimiento del trole significo un alivio para los problemas de movilidad que tenia Ana María hace algunos años, ya que este se convirtió en el mayor avance en

materia de transporte que ha tenido el centro histórico en los últimos años, así Juan Pablo Chauvín (2006), expresa que el trolebús no solamente ayudó a una transportación masiva de personas de una forma más ordenada y segura sino que también gracias a este sistema se pudo frenar la eterna hegemonía del sindicato de choferes sobre la transportación urbana, tras un fallido intento de boicot por parte de este grupo (Chauvín, 2006) hacia este proyecto, finalmente parecía que el cabildo municipal tomaba las riendas de la movilidad en la ciudad, fortaleciendo en primera instancia las administraciones municipales de transporte y movilidad, con lo que se podían seguir elaborando planes y proyectos en este campo.

Es por esto, que Ana María considera que no hay accesibilidad digna al centro histórico, pues los usuarios de los corredores de transporte público se exponen a los riesgos previamente mencionados y que para poder lograr reemplazar el uso del automóvil particular el municipio debe emplear medidas significativas en materia de transporte urbano.

El centro histórico constituye el principal destino turístico de la ciudad tanto para nacionales como para extranjeros y al caminar por sus calles la gente puede toparse con gran cantidad de turistas que visitan los principales atractivos de este sector, tal es el caso de Adam Cross un norteamericano de 29 años que llegó al Ecuador con el objetivo de aprender español.

Él es fotógrafo de profesión y cuenta que ha escuchado mucho de Quito y sobretodo del centro histórico, es la primera vez que visita la urbe, al momento de entrevistarle lleva tan sólo tres días en la ciudad, él es acompañado de un amigo ecuatoriano quien le indica los principales atractivos del centro histórico, Adam, no deja su cámara Nikon, con la cual estaba fotografiando la Basílica del Voto Nacional en plena Plaza Grande en medio de la vereda de la calle Venezuela.

El día que fue entrevistado coincidió que se realizaba en un plan piloto de peatonalización del centro histórico, fue el de septiembre de 2011 que el Municipio de Quito restringió la circulación vehicular por todo un fin de semana con el afán de socializar y democratizar el uso del espacio público de la ciudad antigua.

Esto para él constituye algo muy interesante, pues, “hacer de un espacio urbano enteramente peatonal es algo impensable en mi ciudad” (Cross, septiembre, 2011). La ciudad que Adam es Phoenix en el estado de Arizona, lugar en donde la idea de

movilizarse en otro medio que no sea motorizado particular resulta casi imposible, por las distancias y las altas temperaturas durante casi todo el año, pero sobretodo la falta de una infraestructura urbana para la movilidad alternativa, que restringe totalmente el uso de cualquier otro medio de movilización que no sea el auto.

Por consiguiente, es de resaltar que “La movilidad y el transporte son ejes fundamentales para el desarrollo de las ciudades” (PMSS CHQ, 2009:15), constituyéndose como elementos decisivos para impulsar el desarrollo de ciertos sectores por sobre otros. Por esto, se han transformado vertiginosamente las ciudades a favor del uso de motorizados especialmente los privados por sobre la transportación colectiva y la movilidad alternativa.

De acuerdo, con la perspectiva de Cross, el transporte urbano en Quito es bien organizado pero sobretodo barato comparado con el de su ciudad, “llegar acá en 15 minutos desde el norte, a 0.25 centavos es algo de locos” (Cross, septiembre, 2011). Daniel su amigo quiteño que lo acompañaba nos explicaba que para Adam el trole es la mejor manera de movilizarse en la ciudad, y en “apenas tres días ya se dio cuenta de eso” (Cross, septiembre, 2011).

Esta nueva visión del acceso al centro histórico de Quito contrasta con la de los anteriores testimonios, tomando en cuenta que se trata de una persona ajena a la sociedad y cotidianidad quiteña, para él, el trole resulta un modo efectivo para trasladarse en una ciudad con una difícil y compleja estructuración vial.

El sujeto entrevistado no sufre por la poca accesibilidad al centro histórico en vehículo particular ya que hace uso del servicio de transporte público , pero es de destacar que las movilizaciones por ocio o recreación, en otras palabras turismo que se da en el centro histórico, complica aún más el panorama; “se calcula que un promedio de 90000 vehículos circulan diariamente por el casco colonial de Quito y asimismo un promedio de 60000 personas recorren a diario las calles del centro histórico” (PMSS CHQ, 2009 :37).

Hoy en día la movilidad en el centro histórico “jerarquiza al transporte privado en sectores donde deberían plantearse calles de barrio de coexistencia, o por lo menos con prioridad peatonal” (PMSS CHQ, 2009: 33) principalmente para salvaguardar los bienes patrimoniales. De igual forma,

la movilidad en el DMQ, es aún limitada y se desarrolla en condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría ciudadana, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la precautelación de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población.” (Plan Maestro de Movilidad DMQ 2009 – 2025: 2009:20).

Para obtener un punto de vista oficial acerca del manejo de las políticas de movilidad en el centro histórico se recurrió a la Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP), a la dirección del departamento de planificación estratégica dirigida por el Ing. Víctor Hugo Mier.

De acuerdo con el Ing. Mier, los actuales objetivos y lineamientos de la autoridad municipal están enfocados en recuperar los espacios públicos para la comunidad a través de programas de intervención y mejoramiento de la infraestructura urbana y en el caso específico del centro histórico se trabaja para repotencializar un retorno equitativo y equilibrado.

Situación que es compleja tomando en cuenta la tradicional forma de manejo en cuanto a las políticas de movilidad que sean establecido en la ciudad, donde se da priorizada a los traslados motorizados sobre los alternativos; “de todos los proyectos que se manejan, el más difícil sin duda es el del centro histórico...no solo por la complejidad geográfica sino por la resistencia que tiene la gente al cambio” (Mier, septiembre, 2011).

Los cambios a los que Víctor Hugo Mier hace referencia, son principalmente los planes municipales para restringir ciertos modos de desplazamiento desde y hacia el centro histórico especialmente los realizados a través de vehículos privados. Es aquí donde cobran importancia los lineamientos de la movilidad sostenible propuestos en este plan, pues “se busca por un lado recuperar a corto plazo factores de calidad de vida consiguiendo un reparto más equitativo del espacio público, una pacificación del tráfico, un aumento de la seguridad vial, una reducción del impacto ambiental” (PMSS CHQ: 2009:16) y con esto se valida la intención de restringir la circulación vehicular privada en el centro histórico.

En la ciudad se debe trabajar por una movilidad intermodal e integral, con la que todos los barrios se conecten y beneficien a través de una circulación eficiente que

repunte la productividad de la ciudad sin desperdicio de horas y energías en trancones interminables.

El impacto o mejor dicho el desperdicio económico que se produce en Quito como consecuencia de una movilidad precaria, que no encuentra una solución definitiva a sus problemas. Muchos son los adelantos que se han dado en esta materia en los últimos 20 años, avances que son reconocibles y aplaudibles pero que parecen insuficientes para enfrentar el gran problema de la movilidad.

Por consiguiente, es de resaltar que el día 23 de septiembre de 2011 se realizó un programa piloto de peatonalización en las principales calles de la ciudad antigua, el acceso a este sector únicamente se lo podía hacer a través del transporte público y municipal o medios alternativos de movilización. Con excepción de algunos automotores que contaban con salvoconducto, el centro histórico parecía ser nuevamente de los peatones.

Víctor Hugo Mier nos explicó que al racionalizar el ingreso automotriz al centro histórico, no solamente se estaba controlando el uso irracional y excesivo del espacio público por parte de los conductores sino que se generaba una sensación de seguridad y tranquilidad entre los visitantes; “los estudios son claros, el patrimonio histórico de Quito es altamente vulnerable al impacto vehicular y toda intervención es nula si no se controla el caótico tránsito” (Mier, septiembre, 2011).

En este sentido, la idea de que el principal depredador del bien patrimonial constituye el automóvil se corrobora y que las intervenciones monumentalistas que menciona Fernando Carrión en su estudio de los centros históricos en Latinoamérica, han logrado recuperar la infraestructura urbana colonial pero el trabajo social aún queda pendiente.

El Ing. Mier afirma, que la actual administración municipal trabaja con un enfoque más social que técnico y sus esfuerzos están encarrilados precisamente en una recuperación integral del espacio público para aquella población tradicionalmente relegada y vulnerable “puedes darte cuenta que últimamente el impulso hacia una ciudad más accesible y equilibrada es más notorio, ahora se sabe que el carro no es el principal actor de nuestras calles sino el peatón” (Mier, septiembre, 2011).

Es un gran avance el que ahora la autoridad reconozca que la ciudad y sobretodo el centro histórico sea recuperado ya no desde una visión arquitectónica y

monumentalista sino desde una más social, se está trabajando con las mejores las intenciones, lo que se espera es conseguir llegar a un acuerdo de cuándo y cómo se buscará lograr hacer una transformación de fondo en la recuperación de la ciudad antigua.

Mier manifiesta que desde su visión como ciudadano si nota cambios en cuanto a las políticas de movilidad, pues “desde el pico y placa hasta la próxima construcción del metro, se han dado esfuerzos para tratar de hacer una ciudad más viable” (Mier, septiembre, 2011). Igualmente, él afirma que los cambios que se darán respecto a la movilidad incomodaran a los ciudadanos y se convertirán en un problema para la movilización urbana, pero a largo plazo serán necesarios para el desarrollo de la ciudad.

De tal forma, que si “la gente quiere cambios sin molestias tendrá que aguantarse, así que si se abre una calle, y se cierra otra para los ciclistas o para repavimentaciones vienen los ataques y agresiones, no es fácil querer mejorar esta ciudad, pero hay que hacerlos” (Mier, septiembre, 2011).

Para Víctor Hugo Mier, la falta de compromiso ciudadano y la poca paciencia de la gente son los dos peores enemigos en cualquier proyecto de vialidad, él afirma que a esta administración le ha tocado la parte más dura en la gestión municipal, que es la de realizar obras y no dejarlas en el papel; “después de casi 10 años de estudios y de buenas intenciones, a nosotros nos tocó cerrar y poner el tractor y la maquinaria en la calle” (Mier, septiembre, 2011).

De acuerdo, con nuestro entrevistado la ciudad venía reclamando cambios y soluciones para el problema de movilidad y estos se han venido dando de manera esporádica y con plazos muy largos, pero es con la actual administración municipal en la que las intervenciones se están ejecutando y de estas la mayoría son para mejorar la transportación pública.

Por lo tanto, “no es justo que la movilidad sea siempre enfocada para dar más circulación vehicular a los particulares, cuando es el 80% de la población la que se moviliza y hace uso del transporte público, estando aquí la verdadera esencia de cualquier esfuerzo municipal” (Mier, septiembre, 2011).

Finalmente Víctor Hugo Mier reflexiona sobre el modelo ideal de transportación en la ciudad, sobre cómo la gente acepta o rechaza cualquier intento de cambiar los

parámetros establecidos en materia de transportación y de los grandes cambios que la ciudad está evidenciando para lograr un acceso al bien público.

Es de conocimiento de la ciudadanía en general, que desde la administración pública “nos la estamos jugando, pero si no cambiamos ahora quizás más adelante sea tarde y el automóvil siga ejerciendo su dominio no solo en la calle sino en todo el espacio urbano, la ciudad necesita obra pero la ciudadanía debe colaborar” (Mier, septiembre, 2011).

Debemos reconocer que “el municipio sabe que el centro histórico es el bien patrimonial y turístico más grande que tiene la ciudad, al que todos deberían acceder, así es la línea de trabajo y así estamos laborando” (Mier, septiembre, 2011). De sus palabras podemos decir entonces, que para la visión oficial, el centro histórico es ahora un lugar más visitado y arreglado pero no más accesible, pues recién se está trabajando en verdaderas políticas de movilidad ciudadana y de recuperación del espacio público.

Se ha analizado un punto de vista oficial sobre la accesibilidad y movilidad en el centro histórico, pero cuál es el criterio de las personas comunes acerca del patrón de movilidad en el centro histórico, en especial de aquellas que diariamente realizan traslados desde y hacia este sector insigne de la ciudad.

El día en el que se colocó en marcha el plan piloto para dar prioridad al peatón en las calles del centro histórico y se recogió el testimonio de dos comerciantes, uno a favor y otro en contra de este tipo de medidas pues como todo gran proyecto o cambio genera controversia y puntos encontrados.

Primero se tiene la versión de Natalia una empleada de un local comercial dedicado a la venta de jugos naturales; ubicado en la Sucre, una calle totalmente peatonizada desde hace varios años, y en la que se presume que a diario pasa un promedio de 30000 transeúntes de acuerdo a cifras del Plan Maestro de Movilidad Sostenible en el Centro Histórico (PMSS CHQ, 2009), pues se trata de un conector estratégico entre las calles García Moreno y Benalcázar.

Natalia comenta que en el local diariamente se vende un promedio de 500 vasos de jugos, dependiendo del día y del estado del clima pues “cuando hace mucho sol y calor la gente viene por mínimo dos vasitos de jugo, pero si llueve a veces ni la vecina de los periódicos se asoma” (Natalia, septiembre, 2011), lo cierto es que el éxito del

negocio es el tránsito diario de la gente que camina por la zona y siente la necesidad de refrescarse.

El día de la peatonalización Natalia explicaba que las ventas del local fueron muy buenas, el promedio de vasos comercializados hasta las 3 pm aproximadamente superaba a los 500 que se venden en un día normal; “está bueno que a la gente se le obliguen a caminar, además de mejorar la salud se refrescan con un buen vaso de jugo natural (...) ya no solo se vende uno o dos vasos sino hasta tres (...) llegan muy sedientos” (Natalia, septiembre, 2011).

Natalia trabaja hace más de 3 años en este local y nos cuenta que al principio a ella nunca se le complicó el traslado desde su casa ubicada en el sector de la ferroviaria en el sur de la ciudad hasta el centro histórico y viceversa: “es muy fácil venir de mi casa acá, solo se coge el trole, me bajo en la estación de la Plaza Grande o Sto. Domingo y se camina un poquito y para regresar hago lo mismo (...) me sale solo a \$0.50 diarios” (Natalia, septiembre, 2011).

Para ella el acceso al casco colonial es muy fácil y rápido salvo en ocasiones extraordinarias que complican su traslado; “por bullas o arreglos en las calles o tantas cosas imprevistas que pasan frecuentemente por acá (...) me toca hacerme ocho para llegar a tiempo” (Natalia, septiembre, 2011), pero afirma que la mejor manera de llegar al centro histórico es a través del transporte municipal.

Pero al consultarle acerca de cómo percibe la movilidad en el centro histórico, Natalia fue muy tajante al decir que es muy complicada y que realmente las calles estrechas no dan abasto para un vehículo más; sin importar el día o la hora ella siempre ve largas filas por los sectores que se permite el tránsito vehicular; “a cada rato, a toda hora por la Benalcázar o la Venezuela o la Guayaquil hay muchos carros, lo mejor es caminar llegas más rápido a cualquier lado (...) esto de la restricción de autos debe ser todo el año” (Natalia, septiembre, 2011).

Definitivamente la movilidad y transportación en el área de estudio de la presente investigación resulta aun más compleja e ineficiente que el resto de sectores de la ciudad; ya sea por sus calles estrechas, por la fragilidad de las construcciones históricas o por el simbolismo cargado que en este lugar existe, circular por el casco colonial en vehículos motorizados constituye una verdadera hazaña.

La segunda visión acerca de los proyectos para racionalizar el ingreso al centro histórico, la tiene una comerciante de confites y productos para fiestas infantiles quien prefirió el anonimato para esta entrevista. Razón por la cual a partir de este instante se la conocerá como Carmen, una mujer de aproximadamente 60 años, 30 de los cuales los lleva laborando en este local comercial.

Carmen llegó a Quito hace unos 40 años, ella es oriunda de la provincia del Carchi, conoce muy bien el mercado de dulces y confites pues la mayoría de sus productos son traídos desde el país vecino del norte; “soy comerciante desde que nací, mis abuelos lo fueron, mis padres lo fueron y ahora yo ya voy más de 30 años trabajando en lo mismo (...) como buena PUPO sé cómo se debe comercializar” (Carmen, septiembre, 2011).

Para Carmen, el centro histórico es un lugar especial en su vida, desde que llegó a Quito ha vivido y trabajado en este sector, ella dice haber sacado a sus 3 hijos adelante sin la ayuda de un marido, pues este los abandonó hace más de 4 décadas; “me quedé sola, una mañana salió a comprar gas y parece que aun no lo encuentra, pero ya de eso van más de 40 años (...) tuve que venir acá porque aquí estaba la mayoría de mi familia” (Carmen, septiembre, 2011).

De acuerdo con su testimonio, esta mujer logró abrirse espacio gracias a su carisma y ganas de trabajar, pero también reconoce que antes de que la ciudad crezca tan impresionantemente la comercialización a escala pequeña era el común de todos los ciudadanos, no importaba si se vendía en la calle o en un almacén lo cierto es que no era tan complicado como ahora; “hay que reconocer que el centro era un mercado al aire libre, pero la gente era más honesta y calmada y la competencia desleal no existía, además era obligación venir hacer las compras al centro” (Carmen, septiembre, 2011).

Carmen comenta muy contrariada que desde hace varios años las condiciones para comercializar sus productos varían de un momento a otro, pues al considerar el centro histórico como un bien patrimonial, toda actividad comercial está sujeta a un reglamento especial para causar el menor impacto posible; “desde hace más de 10 años que me toca recibir mercadería por las noches o muy de madrugada, porque si vienen los repartidores en horas laborales no pueden parquearse ni un minuto al frente de mi local” (Carmen, septiembre, 2011).

En este punto vale la pena mencionar que según el Plan Maestro de Movilidad en Quito (PMMQ), se realiza un aproximado de 1.5 millones de viajes motorizados hacia el Hipercentro de la ciudad en transportación pública, mientras en vehículos motorizados privados se calculó alrededor de 700.000 desplazamientos.

Con estos datos se quiere poner en manifiesto dos situaciones claves para el desarrollo de la movilidad en la ciudad. La primera es que tanto la transportación pública como privada tienen como destino principal dicho Hipercentro, cuya capacidad vial resulta insuficiente ante tal demanda; y el segundo punto importante es que esta tendencia está en crecimiento acelerado y sostenido de acuerdo con datos del mismo Plan de Movilidad.

Lo anterior, por la excesiva concentración de actividades comerciales, financieras, burocráticas que se dan en este sector, evidenciando una inequitativa distribución espacial en la ciudad.

Para ella el hecho de que quieran restringir el acceso al centro histórico de un modo definitivo resultaría muy perjudicial, pues de acuerdo con sus argumentos le tocaría volver a establecerse horarios y rutas para llevar mercadería a su local; “si ahora me toca hacer malabares para poder abastecerme, peor cuando los carros no puedan pasar” (Carmen, septiembre, 2011).

Vale la pena mencionar que el paso vehicular al centro histórico la mayoría de veces es estacional y no permanente, pero no se desfoga ágilmente por la condición geográfica misma del lugar.

Dependiendo de los motivos de traslado desde y hacia el casco colonial, la estacionalidad de los motorizados tiene un amplio rango de variación, desde unos pocos minutos a jornadas enteras de trabajo.

De acuerdo con el Plan Especial de Movilidad del Centro Histórico de Quito (PEM CHQ), estas visitas periódicas se dan por diversas razones, pero entre las principales se encuentran desplazamientos por motivos laborales (32%) y comerciales (16%), dejando en claro que el centro histórico constituye un “espacio urbano con una gran oferta de empleo y de compras” (PEM CHQ, 2010:13).

Ella considera que no solo el problema va a radicar en los conflictos por abastecimiento de mercadería sino por los clientes que va a perder, pues ella vende al por mayor y sabe cuando y como despachar rápidamente grandes cantidades de

productos de tal modo que no genera conflictos con el uso del espacio público en el casco colonial.

Según Carmen ahora vienen sus clientes cada mes hacer compras mayores, “ellos saben que no pueden quedarse mucho tiempo estacionados en la calle, por eso mis empleados despachan pronto y no hay líos ni con la policía ni con los municipales” (Carmen, septiembre, 2011).

Son precisamente estos cambios a los que Carmen hace referencia cuando menciona que “si bien es cierto ahora la gente compra solo en los centros comerciales y ya no vienen las tienditas de barrio porque quieren estar a la moda, además pueden ir en carros cómodamente” (Carmen, septiembre, 2011).

El PEM CHQ determino que “en el lapso de 12 horas de un día normal se registran 282290 peatones en un día ordinario de la semana que ingresan al núcleo central del CHQ y 308959 en un día de fin de semana” (PEM CHQ, 2010:10).

Mientras que con respecto a los flujos vehiculares se logró determinar que son alrededor de 47521 automóviles que ingresan al CHQ en un día normal y alrededor de 2500 unidades de buses, muchos de estos ocupando las calles del casco colonial solo como un lugar de paso.

Estos argumentos son los que más peso tenían a la hora de tratar de restringir el acceso vehicular al centro histórico pues como Carmen, se encuentran varios comerciantes del sector que ven en este tipo de medidas un gran problema para la comercialización de sus productos; “no solo soy la afectada por estas restricciones, la mayoría de compañeros comerciantes andan en las mismas, el alcalde debe recapacitar esto perjudica a muchas personas” (Carmen, septiembre, 2011).

Carmen comenta que ella está de acuerdo con que se controle el uso del automóvil no solamente en la ciudad antigua sino en toda la urbe, para ella resulta muy complicado el traslado hacia y desde su local a los diferentes puntos que ella tiene que movilizarse; “es un martirio tratar de moverse, estoy de acuerdo que se trate de controlar el tránsito no solo aquí sino en toda la ciudad, pero tampoco me parece que nos compliquen tanto la vida, ya hemos cedido mucho” (Carmen, septiembre, 2011).

Precisamente a las exigencias que Carmen hace referencia son las condiciones que el Municipio ha impuesto para poder comercializar en el centro histórico, según sus palabras los horarios especiales para carga y descarga de mercancía y los tiempos

asignados para cada operación han hecho que tenga que idearse muchas formas para evitar multas por parte de los oficiales.

Se debe reconocer que “las condiciones de trabajo ahora no son las mismas que hace 30 años, el centro está cuidadito pero para nosotros es más complicado trabajar, vienen más personas y turistas pero ellos no son los que me compran, mis clientes están ahuyentados” (Carmen, septiembre, 2011).

Es decir, para Carmen el acceso al espacio público en el centro histórico está enfocado a un grupo demográfico específico, que no necesariamente visita y mucho menos adquiere productos de su local “todos los días se parquean al frente las furgonetas repletas de gringuitos, pero se bajan toman fotos, compran alguna chuchería y se van, a ellos si les dejan venir en carro, pero a mis clientes no y ellos se cansan de caminar hasta acá” (Carmen, entrevista, 2011).

Finalmente Carmen reflexiona sobre los futuros planes del Municipio para peatonizar permanentemente el centro histórico y con un malestar evidente nos cuenta que “si el Municipio no reflexiona sobre estos planes nos tocará lucharla y esperar lo mejor, si hay que cuidar pero también hay que llevar el pan a la casa, o nos dan buenas alternativas o tendremos que presionar de otro modo” (Carmen, entrevista, 2011).

En meses pasados se llevó a cabo la “semana de la movilidad” evento que buscó consolidar y concientizar a la ciudadanía acerca de la necesidad de dar un giro al modo de movilizarse en el centro histórico y de cómo se deben estructurar los espacios públicos en pos de un beneficio mutuo y común.

Uno de los principales puntos de este evento constituyó la peatonalización del casco colonial durante 3 días que a manera de ensayo buscó consolidar definitivamente esta práctica, convirtiendo 19 manzanas aproximadamente en un gran espacio de integración y de verdadera accesibilidad.

Al llegar a nuestra estación requerida, la salida de la misma resultaba un poco complicada por la gran cantidad de usuarios que allí se encontraban. Ya afuera el ambiente era otro, se percibía un entorno calmado y de cierto modo seguro que invitaban a una movilización placentera en el centro histórico.

Y así fue, sin los interminables ruidos producidos por las bocinas y sin la presencia injustificable de tanto vehículo privado, el peatón se convirtió en el principal actor y usuario del espacio público en el centro colonial.

Muy aparte de las actividades recreativas y esparcimiento que se presentaban a lo largo y ancho de este perímetro peatonalizado, la movilidad o mejor dicho accesibilidad en el centro histórico invitaba a un verdadero “retorno a la ciudad construida” (Carrión, 2010).

Los pocos automóviles que circulaban dentro de esta zona pertenecían a organismos gubernamentales, municipales o de seguridad ciudadana, es lógico que la restricción vehicular en el centro histórico deba tener sus excepciones.

De acuerdo con este plan piloto, altos funcionarios públicos, transportación colectiva, fuerzas de seguridad (policías y militares), residentes, y ciertos vehículos de carga estaban exentos de esta restricción.

El interés generado por esta medida fue evidente en la comunidad, desde el primer día de su aplicación, la peatonalización tuvo gran acogida en la mayoría de los usuarios del centro histórico sobretodo estudiantes y turistas que tuvieron una amplia gama de actividades y eventos al aire libre relacionados con la movilidad sostenible.

Si bien es cierto que de llegar a aplicarse de forma permanente la peatonalización en el centro histórico, no siempre se contaría con este tipo de programaciones, el objetivo principal de estas se cumplió al llamar la atención de usuarios para mostrar los beneficios de una movilidad más amigable.

Lógicamente una medida de esta naturaleza posee defensores y detractores, entre quienes apoyan dar un cambio radical al modo de movilización dentro de la centralidad histórica se encuentran distintas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que ven a la movilidad sostenible como un verdadero ejercicio para la democratización del espacio público.

Mientras que en lado de los opositores están aquellas personas que ven en este tipo de cambios amenazas para sus intereses personales; durante el recorrido se pudo evidenciar que ciertos comerciantes no estaban de acuerdo con esta medida pues consideraban que esta afectaba directamente a sus ingresos ya sea por la reducción de clientes o por la reprogramación en sus horarios para la recepción de mercaderías.

El hecho es que el automóvil continúa siendo un agente clave para el desarrollo de políticas públicas entorno a la movilidad y transportación urbana, si bien es cierto que se ha priorizado su uso a través de conceptos de comodidad, confort y seguridad, es

también cierto que su excesivo uso y cantidad han hecho que la ciudad y sobretodo el centro histórico no soporten una carga automotriz tan pesada.

Coulomb 2006 nos explica que el principal depredador de los bienes patrimoniales son los automóviles y es desde aquí que urgen nuevos modelos y planes de movilidad enfocados principalmente a salvaguardar el patrimonio y sensibilizar el acceso al espacio público, sobretodo para los grupos vulnerables o tradicionalmente relegados después del uso del automóvil.

Hemos visto varios puntos de vista frente a un proyecto piloto de accesibilidad restringida de personas que diariamente usan este sector urbano como escenario para el desarrollo de sus actividades, las opiniones están divididas pero todos concuerdan en que cambios y mejoras son necesarios.

Recapitulando esta investigación, previamente se mencionaba que las centralidades tradicionales a mediados del siglo pasado sufrieron un proceso de debilitamiento en su configuración espacial y abandono por parte de la élite social, quienes encontraban en las periferias o en las afueras de los centros históricos nuevos espacios de exclusividad y confort; características que iban perdiendo los cascos coloniales.

Así mismo, se mencionó que el avance de la frontera urbana hacia sitios cada vez más alejados del núcleo central, estimuló el apareamiento de nuevas centralidades que se adaptaron a la idea de modernidad y progreso, debido a una mejor infraestructura y accesibilidad urbana que la que se tenía en las centralidades tradicionales.

En el caso específico de Quito el desarrollo de las centralidades está marcado por ser dos nuevos polos de concentración y expansión geográfica y demográfica: el norte y el sur de la ciudad constituyeron la nueva frontera urbana y precisamente en estos espacios se realizarían nuevos y más intensos flujos urbanos determinados por una mejor adaptabilidad a los cambios morfológicos que la ciudad demandaba.

Entre tanto en el centro histórico las actividades tradicionales de comercios formales eran reemplazadas por otras con un intercambio comercial tan intenso como desorganizado, factor que aceleró un proceso de deterioro tal y como expone Jaramillo (2006), autor que afirma que la alta rentabilidad del comercio informal sentenció el uso del espacio público en las centralidades tradicionales.

El escenario actual en Quito es distinto, debido a que se ha emprendido un proyecto ambicioso para recuperar al centro histórico, no solo desde una visión monumentalista sino que se trata de recuperar la identidad original de este lugar, buscando el retorno ciudadano. Pero actualmente, ¿es el casco colonial un sitio accesible para dicho retorno y cuál es la percepción que tiene la ciudadanía que sigue utilizando al centro histórico como entorno para el desarrollo de sus actividades, comparado con las nuevas centralidades?

Al tratarse de un sector tan sensible y simbólico, el centro histórico requiere un tratamiento especial del resto de la ciudad, de consensos generalizados pues se trata de un lugar con el que la mayoría de quiteños se sienten identificados. Bajo esta premisa es que se desarrollan proyectos y propuestas que validen los lineamientos de la movilidad sustentable en el centro histórico.

Los estudios realizados son muy claros y tajantes, el auto y el centro histórico no son compatibles, la patrimonialidad de la ciudad antigua no permite intervenciones urbanísticas drásticas para el mejoramiento de la circulación vehicular y mientras más autos ingresen y circulen desde y hacia el centro histórico, más rápido y grande será el deterioro de bienes históricos.

Expertos aseguran que al limitar el ingreso vehicular al centro histórico si se estaría recuperando integralmente el espacio público para beneficio de la gran mayoría, se estaría logrando una verdadera accesibilidad en donde priman los desplazamientos alternativos y colectivos por sobre los individualistas no sostenibles.

Entendiéndose que al sacrificar al segundo grupo los conflictos y tensiones sociales internas de la ciudad podrían aumentar, por el tratamiento y uso tradicional que se ha dado a la movilidad en el centro histórico.

Pero el cambio es necesario y al parecer inevitable, al menos así lo demuestran las últimas acciones emprendidas por el municipio del Distrito Metropolitano de Quito buscando desalentar el uso del transporte privado con medidas como el Pico y Placa y la creación de las Zonas Azules en varios sectores de la capital.

Para lograr cambiar este panorama y lograr que la gente comience una nueva etapa en la movilización de la ciudad es necesario crear espacios seguros y óptimamente adaptados para lograr que esta nueva modalidad de circulación sea algo cotidiano y no solamente un disfrute de fin de semana.

A continuación presentaremos los testimonios de las personas entrevistadas previamente en este estudio para responder esta interrogante.

Nuevamente Patricio Ruales, el restaurador del Centro Cultural Metropolitano nos comenta que para él no hay accesibilidad al centro histórico en especial si uno utiliza un auto privado, “obviamente el espacio físico aquí es limitado y los autos no pueden circular, si vienes a misa, a un museo o un espectáculo al aire libre te toca anticiparte como mínimo unas dos horas” (Ruales, septiembre, 2011).

Su posición la fundamenta sobre dos factores específicos: el precario estado de las vías y de las condiciones de la transportación pública, “es cierto que la regeneración urbana recuperó plazas y casas, pero no mejoró la movilidad, sigue siendo un caos venir al centro, ya sea en tu carro por estas vías en mal estado o en trole por la cantidad de usuarios” (Ruales, septiembre, 2011).

Por este motivo Patricio cree que se debe trabajar en un mejor modelo de movilidad que optimice el acceso al centro histórico, para él la alternativa más próxima es la de prohibir el ingreso de vehículos particulares, y mejorar el sistema de transporte público, de tal forma que se estimule el uso dichas opciones alternativas y sostenibles de circulación como es la bicicleta.

En el Centro Histórico de Quito no existen muchas posibilidades para una óptima movilización, Ruales argumenta que “si vienes en carro caotizas el centro pero si vienes en trole te apachurras, aunque es mejor la segunda opción porque te sale barato y llegas más rápido, o mejor que vengan en bici es más saludable y no contamina.. (risas)” (Ruales, septiembre, 2011).

De acuerdo con su posición, el realizar actividades en cualquier sector de la ciudad que no sea el centro histórico resulta más fácil, pues hay más facilidades para los traslados motorizados y de ahí surge otro problema pues la movilidad alternativa no tiene cabida y eso para Patricio representa una forma de discriminación; “es obvio que ir al norte o incluso al sur es más fácil que venir al centro histórico, hay más líneas de buses, si tienes carro tienes más chance de estacionarte aunque haya tráfico mortal, pero sino y quieres ir en bici estás fregado porque el carro manda” (Ruales, septiembre, 2011).

Se puede notar entonces que para Patricio la recuperación del centro histórico deja espacios vacíos en materia de movilidad, él piensa que se debe trabajar más en el

concepto de accesibilidad y no de circulación vehicular, él sabe lo que implica el trabajo de restauración y recuperación de bienes patrimoniales pues por su trabajo se involucra directamente con este proceso.

Es cierto que “se ha invertido mucho en recuperar al centro histórico y realmente sino se controla el paso constante de motorizados, el trabajo muchas veces resulta infructuoso, hay propuestas de movilidad sostenible, que se apliquen” (Ruales, septiembre, 2011). Su visión según estas palabras es compartida por la mayoría de sus compañeros de labores, quienes reconocen el esfuerzo por cambiar la imagen del centro histórico y los avances que se han logrado desde que se trabaja por la recuperación integral de la ciudad antigua.

Uno de los principales puntos a ser tomados en cuenta para mejorar la movilidad en Quito es la reubicación de instituciones públicas, académicas y de servicios de modo integral y equitativo a lo largo de toda la ciudad, pudiendo evitar de esta manera viajes innecesarios de un punto a otro. En la ciudad se debe trabajar por una movilidad intermodal e integral, con la que todos los barrios se conecten y beneficien a través de una circulación eficiente que repunte la productividad de la ciudad sin desperdicio de horas y energías en trancones interminables.

Como contraparte se tiene la percepción de Ana María Guevara, quien manifiesta que si existe acceso al centro histórico pues ella ha vivido toda su vida en este sector y ha sido testigo de cómo comerciantes, burócratas, turistas y ciudadanía en general transitan a diario por las calles estrechas y empedradas desde hace mucho tiempo; “antes los vendedores ambulantes eran los que ocupaban las calles y claro las personas que compraban en condiciones insalubres, hoy es notorio el cambio, si bien sigue habiendo tráfico, ahora se puede disfrutar de los espacios públicos” (Guevara, septiembre, 2011).

Cada vez que Ana María se moviliza fuera del centro histórico utiliza el transporte público y para ella este constituye el logro más importante en cuanto a movilidad y accesibilidad, aunque como nos dijo previamente sea muy incómodo y muchas veces inseguro, se compensa con el ahorro de dinero y tiempo, “te dije que si yo viniera de vez en cuando acá soportaría el uso del trole, pero si es todo los días se convierte en calvario, pero reconozco que es lo mejor que le pudo al centro, ahora ojalá saquen a los buses que más destruyen y contaminan” (Guevara, septiembre, 2011).

Ana María deja claro en sus respuestas que desde la entrada en servicio del sistema trolebús y más tarde de la ecovía, la movilidad en el sector ha mejorado significativamente y más personas han podido ingresar al centro histórico, pero afirma que aún existen falencias sobretodo con respecto al número de unidades y usuarios.

En esta línea la actual administración municipal ha hecho hincapié en que la movilidad de toda la ciudad debe ser integradora y accesible, bajo el esquema de transporte intermodal, troncalizado y de un solo pasaje.

Los cambios en la transportación colectiva urbana han sido notorios, muchos de los espacios públicos han sido recuperados y sobretodo se fortaleció la autoridad municipal en materia de transporte sobre los límites jurídicos del Distrito Metropolitano.

Los conflictos por uso del espacio público en el centro histórico siguen latentes, los cambios morfológicos no han ido de la mano de los cambios estructurales, se sigue manteniendo la priorización de la movilidad tradicional por sobre la sustentable, a pesar de los esfuerzos para pacificar la circulación vehicular.

Aún así para ella es más fácil llegar al centro que a otro lado de la ciudad, afirma que mientras en otros sectores tienes distancias más largas, en el casco colonial todo se encuentra relativamente cerca y desde que se han recuperado los espacios públicos más servicios urbanos han aparecido.

En este punto de la ciudad “tienes todo a la mano y ya no hay tanto drama como cuando estaban los ambulantes, más bien todo está más organizado y cómo que hay más comercio, en cambio si te vas al norte, tienes una opción los centros comerciales y pagar el doble” (Guevara, septiembre, 2011).

En concreto, para Ana María Guevara la movilidad dentro del centro histórico es más fácil que en el resto de la ciudad si se usa el transporte público y por esta razón se debe mejorar las condiciones de este para que más gente lo ocupe, el anterior argumento es un aspecto en el que coinciden la mayoría de entrevistados como veremos más adelante.

Al consultar sobre este punto al Ing. Víctor Hugo Mier, fue muy enfático al decir que la accesibilidad a cualquier lugar de la ciudad es una responsabilidad compartida entre ciudadanos y autoridades en un porcentaje del 50% para cada parte; “el municipio trabaja por hacer accesible a la ciudad, mejora espacios públicos, estimula una

movilidad sostenible, pero el ciudadano es el que debe validar el proceso a través del uso pacífico de las vías” (Mier, septiembre, 2011).

La movilidad casi nula en este tipo de escenarios no responde a las necesidades reales de crear espacios de integración e igualdad de oportunidades para la mayoría de la población, aún cuando las calles, veredas y aceras estén completamente copadas y el movimiento circulatorio sea incesante.

La facilidad con que se dan los intercambios tanto de personas como de bienes, los que van de la mano con los impactos sobre los estilos de vida, usos de suelo, concepción del trabajo, el ocio, y la salubridad que garantice un futuro digno a las siguientes generaciones. Una accesibilidad equilibrada basa su desarrollo en aspectos fundamentales como la conservación del legado histórico y la calidad de vida de los actuales habitantes, en un medio ambiente sano. (PMSS CHQ: 2009:16).

Para este funcionario municipal, el cambio que se ha dado en el manejo de circulación en el centro histórico ha sido significativo, el cual ha ayudado para posicionar al casco antiguo como la carta de presentación de la ciudad: “no se puede negar que el centro es hoy un sitio más accesible y visitado que hace 20 años, el sector turístico es hoy otro motor económico para la zona, pero nos falta mucho por hacer” (Mier, septiembre, 2011).

En este sentido existe un reconocimiento de que el factor movilidad aún genera un malestar general y que es un tema no resuelto en cuanto a la recuperación integral del centro histórico, pero así mismo, se reconoce los grandes avances que se han dado para tratar de apaciguar la circulación en toda la ciudad, especialmente en el centro histórico, el constante paso de miles de vehículos por las estrechas calles del centro histórico ha disminuido, la emisión de gases contaminantes ya no es igual, pero el abuso en el uso de espacios públicos destinados para uso exclusivo de peatones es un hecho que las actuales autoridades deben plantear un cambio drástico en el acceso y movilidad hacia y dentro de la ciudad antigua; “no se puede ver solo las costuras de un trabajo dantesco que se viene realizando, no podemos cambiar el modo de transportación de la ciudadanía de la noche a la mañana, el auto ha pasado a ser un miembro más de las familias” (Mier, septiembre, 2011).

Resultan interesantes las palabras de Víctor Hugo con respecto a su apreciación acerca de cómo los y las quiteñas han priorizado el uso del automóvil y cuán difícil

resulta tratar de cambiar sus modos de desplazamientos aunque estos representen apenas el 20% de la población de acuerdo con datos del Observatorio de la Movilidad.

Siguiendo por la misma línea Víctor advierte que “si no hay una predisposición de parte de la población para el uso del transporte colectivo, créeme que aunque el pasaje fuera gratis la gente no deja la comodidad y estatus del carro, entonces toca tomar medidas represivas y eso se lo toma como abuso” (Mier, septiembre, 2011).

Al principio de esta entrevista hablábamos de una responsabilidad compartida para garantizar un acceso equilibrado al centro histórico, las últimas palabras de Víctor son las que más se acercan a esta realidad, ya que se han tenido que crear ordenanzas y decretos especiales para restringir el uso del automóvil privado y aún así los problemas de circulación persisten.

No se puede obligar a la gente a cambiar un medio relativamente seguro y cómodo de transportación por otro que se ha ganado mala fama y el rechazo del común de los ciudadanos y en esto parece coincidir nuestro entrevistado: “lastimosamente la transportación pública es una mafia que apenas estamos entendiendo, ahora nosotros vamos a tomar las riendas del manejo de la movilidad y podremos trabajar integralmente” (Mier, septiembre, 2011).

Y es que se tiene previsto que después de unos pocos meses se transfieran completamente las competencias de tránsito al Municipio de Quito, ahora el manejo de la transportación en el Distrito Metropolitano estará bajo responsabilidad del cabildo y se espera que se pongan en marcha los proyectos expuestos en los planes de movilidad desarrollados en años anteriores.

Uno de los cambios más importantes en materia de transporte en la ciudad constituyó la entrada en funcionamiento del sistema trolebús de acuerdo con Víctor Hugo Mier, “la gente no posee memoria histórica, hace más de 20 años el centro era intransitable y totalmente inseguro, llegó el trole y con ello un cambio en la mentalidad de muchos, hoy estamos trabajando por una verdadera accesibilidad, pero eso la gente no ve” (Mier, septiembre, 2011).

Su idea coincide con la de Chauvín (2006), quien en su recorrido histórico de la transportación en Quito determina que el apareamiento del trole no solo transformó los modos de desplazamiento en la urbe, sino que de cierto modo aumentó el autoestima de la población al ver que si era posible transportarse de manera digna y segura, a esto el

propio Chauvín lo consideró como una reeducación en movilidad urbana. “El trolebús cumple 16 años al servicio de Quito, desde entonces se ha apostado a este tipo de sistemas con vías exclusivas y la acogida es grande, por eso desde el Municipio le apostamos a la transportación pública y la movilidad alternativa en el centro” (Mier, septiembre, 2011).

Víctor Hugo Mier explica que desde hace dos años aproximadamente se viene trabajando bajo una política de fortalecimiento y cumplimiento de los objetivos y metas del Plan de Movilidad Sostenible en el Centro Histórico, en este sentido tras el programa piloto de peatonalización, se mejoró la infraestructura del sistema trolebús y se planea implementar el proyecto “bici.q” para traslados no contaminantes dentro de la ciudad.

De igual forma, las asociaciones hechas por este sujeto adjudican que “lograr cambios en la movilidad no es cosa solo de ampliar las calles o repavimentarlas, es cuestión de un cambio de actitud pero trabajar en eso nos quitará más tiempo y recursos que el propio metro” (Mier, septiembre, 2011).

Desde el principio de esta investigación se ha mencionado que tradicionalmente se ha relacionado movilidad con circulación vehicular y esto ha elevado la categorización del automotor como el eje principal en el cual se debe trabajar dentro de las políticas de transportación y es este cambio de mentalidad que hace referencia Víctor Hugo Mier en el párrafo anterior.

Las experiencias cotidianas junto el conocimiento de Víctor adquirido durante los años de trabajo en el municipio lo hacen argumentar que este escenario cambiaría si la ciudadanía colaborara y tuviera paciencia “no podemos cambiar en poco tiempo más de medio siglo de errada movilidad, la gente debe entender que el auto es solo para casos necesarios y nosotros como Municipio trabajar por accesibilidad” (Mier, septiembre, 2011).

Construir accesibilidad implica muchos cambios tangibles e intangibles que muchas veces resultan complicados de conseguirlos, sobretodo en las partes centrales históricas centenarios muy arraigados en la percepción colectiva, que todavía ven a este sector como un espacio segregado del resto de la ciudad.

Se puede enmarcar la reflexión del entrevistado en el cómo se manejan las políticas de movilidad en la actual administración; de acuerdo con sus expresiones el

centro histórico es mucho más accesible para aquellas personas que prefieren el uso de transporte público sobre la movilidad privada; “no te puedo decir que no hay problema de tránsito porque sería una mentira falaz, pero si te puedo decir que venir al centro es mucho más fácil en trole que en tu carro y tienes conexión con el resto de la ciudad, solo hay que quitarse los paradigmas” (Mier, septiembre, 2011).

Sin embargo, esta visión no la comparte Carmen, la propietaria del almacén de confites en la calle Guayaquil, como vimos previamente ella no estuvo de acuerdo con la prohibición de la circulación vehicular el pasado 23 de septiembre aunque esta haya sido solo de modo temporal, debido principalmente a los inconvenientes para el despacho y recibimiento de mercadería, “yo quisiera que la gente que opina sobre cuidar al centro se ponga en los zapatos de aquellos que trabajamos aquí, queremos cuidar este lugar pero también queremos cuidar nuestros intereses” (Carmen, septiembre, 2011).

Y es que la molestia de Carmen se justifica porque para ella el automóvil no es asunto de comodidad o estatus, se trata de una herramienta de trabajo con la que ha logrado crecer, y si siguen estos planes para restringir la circulación vehicular le tocará buscar un nuevo lugar para su negocio, “sólo el famoso día de la peatonalización perdí en ventas, imagínate si sería todo el tiempo, me quiebro y después de 30 años me tocará salir, el centro es permitido solo para los turistas y los dueños de los negocios remodelados por el Municipio” (Carmen, septiembre, 2011).

Nótese como sus palabras demuestran un poco de resignación con respecto a la primera entrevista realizada a esta mujer, al principio ella se mostraba dispuesta a pelear por defender los intereses de su negocio pero parece ser que ahora existe una sensación de mansedumbre.

Aún así Carmen sigue firme en tanto a sus ideas de que el centro histórico no es un lugar accesible para el común de los ciudadanos y que la restauración patrimonial y urbana solo ha servido para potencializar los negocios relacionados con el ofrecimiento de servicios turísticos; “venir acá sin auto es peor que venir en el trole o la ecovía, te apachurran, te roban, te manosean así seas vieja como yo; es un irrespeto total y el alcalde quiere que deje mi carro para maltratarme a diario, por eso la gente prefiere los malls del norte” (Carmen, septiembre, 2011).

De este modo, cree que la accesibilidad al centro histórico no es mejor comparada con otros puntos de la ciudad, pero se debe recalcar que el concepto que

Carmen maneja acerca de accesibilidad es distinto al que exponen las autoridades competentes o algunos textos como el PMMS-CHQ 2009, que reconoce a la accesibilidad como el ingreso al centro histórico en igual condiciones para la mayoría de ciudadanos.

Víctor Hugo Mier expuso anteriormente que lo más difícil para realizar mejoras en el sistema de movilidad, es tratar de cambiar el pensamiento de los ciudadanos, pues “la mayoría piensa que carro es acceso” (Mier, septiembre, 2011).

“Entonces que hago? les digo a los despachadores o mis clientes mayoristas que vengan en trole y se lleven los sacos de caramelos a mano, cargando, caminando y con riesgo que los asalten” (Carmen, septiembre, 2011).

Con esta interrogante Carmen resume su principal preocupación, sí la restricción vehicular se convierte en permanente, pues como se dijo anteriormente el poco acceso que existe actualmente y las dificultades para sus clientes hacen que su negocio sea menos competitivo, ella afirma que “si tengo que comprar, busco la comodidad y obvio buenos precios, afortunadamente todavía puedo ofrecer lo segundo porque comodidad, desde hace rato que ya no les doy a mis clientes” (Carmen, septiembre, 2011).

Para Jaramillo (2006) el cambio que se dio al uso y funcionamiento espacial del centro histórico tras la huida a las periferias o el proceso de abandono previamente mencionados, se enfocó principalmente al comercio informal por su alta rentabilidad y con esto proliferaron otro tipo de negocios como los de Carmen.

De acuerdo a lo manifestado por la entrevistada, cabe subrayar que hace 30 años esta en el sector y “nunca me he puesto a pensar que me tocaría salir, hoy parece que sí, la gente venía al centro porque es tradicional y hay buenas cosas a buen precio y se podía llegar en carro o en bus” (Carmen, septiembre, 2011).

Es decir, para Carmen la accesibilidad al centro se relaciona únicamente al uso de cualquier automotor sea este público o privado, según ella antes se podían estacionar por unos minutos frente a su negocio y no pasaba nada pero que con el aumento de vehículos en la ciudad, reconoce que las cosas se complicaron aunque para ella se podría solucionar ampliando la vía, “si es que complico el tránsito, yo mismo hago que muevan el carro que esté frente a mi negocio, pero porque no agrandan la calle ahí pasarían sin problema los demás carros” (Carmen, septiembre, 2011).

Analizando estas palabras, nos podemos dar cuenta que Carmen tiene la idea de que la accesibilidad gira entorno al uso de los vehículos y que la solución para los problemas de movilidad se darían si es que las calles se amplían para dar cabida a más automotores; tomando en cuenta sus intereses y la poca información que según ella ha recibido por parte del Municipio sobre accesibilidad sostenible resulta comprensible su modo de pensar.

Para Carmen está más que justificado el uso de su automóvil pues aparte de ser su herramienta de trabajo, para ella significa el logro a su esfuerzo y dedicación a su negocio, “me he sacado el sucio trabajando, merezco comodidad y seguridad después de tanto trabajo y regresar a los buses me parece injusto, quisiera saber si el alcalde, los concejales o los altos funcionarios municipales están dispuestos a venir al centro apachurrados” (Carmen, septiembre, 2011).

Nuevamente vemos cómo el automóvil se ha posicionado en la percepción de Carmen como un elemento de bienestar y progreso, representando los logros económicos de su vida y rechaza o no le resulta agradable la idea de volver al transporte público porque eso sería como retroceder en su estilo de vida.

Pero esta idea no es nueva y pensar que el transporte público es sólo para los que no poseen recursos económicos es hasta hoy una falsa percepción que sigue presente; sin embargo, se podría decir que hoy existe una campaña para cambiar este modo de pensar por parte del gobierno local y central, a través de apoyo a proyectos de mejoramiento en el transporte público y de movilidad alternativa.

Como ejemplo se puede mencionar el caso del Ministerio de Relaciones Exteriores que desde hace unos dos meses aproximadamente impulsa traslados alternativos de sus empleados desde sus hogares hacia esta cartera de estado, los mismos que se realizan cada jueves.

Existe entonces un intento por cambiar la percepción de movilidad urbana, la que como se dijo anteriormente priorizaba al automóvil y aunque resulta casi imposible que toda la población le apueste a este tipo de movilización sustentable, se puede trabajar por una convivencia equitativa entre transportación motorizada y alternativa.

Finalmente se cuenta con el testimonio de Natalia, aquella muchacha que ve en la restricción vehicular en el centro histórico como una gran oportunidad para lograr que el espacio público sea nuevamente de la ciudadanía tal y como le contaba su abuelita

Martha; “antes el centro era más calmado y seguro incluso con todo los negocios en la calle, pero desde que hay más carros las veredas y las calles se hicieron intransitables y hasta peligrosas porque tocaba esquivar a los autos” (Natalia, septiembre, 2011).

Generalmente los centros históricos de América Latina y especialmente el de Quito han sido vistos como imanes para potenciar economías informales y masivas destinadas a los sectores más populares de la ciudad y lejos de ser actividades potencializadoras de un uso racional del espacio público, estas limitaban su acceso y generaban intensos conflictos sociales y estructurales para el desarrollo equilibrado de la ciudad

Natalia hace referencia a las palabras de su abuela para comparar un centro histórico tomado por ventas informales versus otro copado de vehículos, dos escenarios que todavía están vigentes aunque en menor escala, siendo interesante su afirmación, de que es preferible la presencia de ventas informales a la de automóviles porque estos ocupan más espacio.

En el día a día de Natalia, ella está acostumbrada al constante vaivén de miles de personas que diariamente circulan por la calle Sucre, lugar donde se encuentra el negocio en el que labora y según sus propias palabras a pesar de lo estrecha que pueda resultar la calle a ciertas horas del día, no existe tanta tensión como en otras calles donde todavía circulan vehículos, “sí uno va por la Guayaquil o la García Moreno tiene que estar alerta porque siempre hay cualquier abusivo que se trepa a la vereda o peor pita como salvaje si es que está atorado, y ni hablar de la contaminación” (Natalia, septiembre, 2011).

De esta versión Natalia identifica tres de los principales dificultades que genera la circulación vehicular en el centro histórico de acuerdo con el PMS-CHQ 2009, que aduce que la polución ambiental y auditiva y el abuso en el uso del espacio público por parte de los conductores han hecho que no solamente los bienes patrimoniales sino la población en general se vean afectados considerablemente.

Natalia también menciona que este tipo de problemática es frecuente y se da en casi todos los rincones del centro histórico principalmente porque no existe un control eficaz por parte de las autoridades competentes, aunque también reconoce la falta de compromiso ciudadano en los conductores para respetar a los grupos vulnerables, es así, que “cuando ven un chapa se portan bien, pero como no siempre están presentes ahí es

cuando se abusan y no respetan señales de tránsito ni nada, incluso a personas en sillas de rueda les lanzan el carro con tal de que no les de la luz roja del semáforo” (Natalia, septiembre, 2011).

La percepción de Natalia acerca de la movilidad es opuesta a la de la anterior entrevistada, precisamente porque los dos ambientes laborales pese a desarrollarse en el mismo sector, son diferentes para cada una pues mientras a Carmen el auto agiliza el comercio y convierte al centro en un lugar más accesible, para Natalia es el auto el causante de que las personas no puedan circular libremente por el centro. Estos lugares son de tránsito para Natalia, pero manifiesta que dentro de ellos son “los dueños de los negocios son los que más irrespetan, ellos se adueñan de las calles y si alguien les reclama, se portan groseros pero cuando ven a un municipal cambian de actitud” (Natalia, septiembre, 2011).

En este sentido, Natalia dice que el traslado o abastecimiento de mercadería no debe ser un argumento para el uso del espacio público de forma abusiva por parte de los vehículos así como también debe haber un mayor control municipal para que se respeten las zonas de exclusividad peatonal.

Natalia en su relato deja entrever que los comerciantes “con el pretexto de la mercadería todos quieren dejar estacionados los carros en las veredas y se sabe que hay horarios nocturnos para eso, pero todos son cómodos y hacen lo que quieren, claro si no hay control debido” (Natalia, septiembre, 2011).

Al preguntarle a Natalia si es que el centro histórico era más accesible que el resto de la ciudad, ella supo decirnos que a su parecer y sentir trasladarse al centro desde su casa era mucho más fácil que dirigirse al norte o al sur, por la distancia y la cantidad de tiempo que se demora en llegar a cualquiera de estos puntos.

Ella también manifestó que le “resulta facilísimo venir al centro, sólo voy a la parada Machángara del trole y ya en menos de 10 minutos estoy aquí, en cambio para el norte o al sur me toca dos o tres buses más, sino vas en carro propio estás jodido” (Natalia, septiembre, 2011).

Natalia sabe que utilizar transporte público es muy incómodo y hasta peligroso especialmente para las personas que no están acostumbradas a hacerlo, por lo tanto, esperar que todos vean las medidas de restricción vehicular como algo positivo es casi

imposible, en esto coincide con la anterior entrevistada “sería como rebajarles de nivel social a los pelucones que tienen carrazos” (Natalia, septiembre, 2011).

Se puede observar que la relación entre estatus social y vehículo sigue presente y esta vez desde un punto de vista de una persona que no posee automóvil, pero que identifica a quienes hacen uso de este tipo de transporte como “pelucones” término un tanto peyorativo que hace referencia a las personas con un gran nivel económico y adquisitivo y popularizado por el Presidente de la República.

Natalia no da importancia a los vehículos privados porque ella toda su vida estuvo siempre ligada al transporte público y piensa que ha mejorado significativamente pese al pésimo servicio que todavía ofrecen las cooperativas de transporte urbano, “los ‘abuseros’ no cambian, ojalá les eduquen a todos, los únicos que te tratan más o menos bien son los del trole o la ecovía, pero sólo porque son municipales” (Natalia, septiembre, 2011).

Es notable que para Natalia exista una diferencia entre el servicio ofrecido por las cooperativas privadas y los sistemas municipales de transportación; mientras los unos se hacen conocer por un maltrato al usuario, el segundo grupo tiene una relativa aceptación en cuanto a la calidad de servicio.

De ahí que para Chauvín (2006) uno de los mayores logros en materia de transportación pública en Quito haya sido lograr autonomía municipal y fortalecer la imagen del gobierno local a través de novedosos sistemas de movilización como el trole, sistemas que valga la pena mencionar existían anteriormente pero que por falta de liderazgo desaparecieron para dar paso a un precario servicio de cooperativismo de transportación.

Natalia concluye su testimonio con una idea un tanto novedosa sobre cómo sería para ella una movilidad inteligente en el centro histórico que va más allá de la prohibición de usar el automóvil privado, especialmente para los dueños de los locales comerciales; “deberían dejar sus carros por La Alameda o en la Marín y ahí debería haber una estación de carruajes como en la antigüedad, alquilan vienen en carrozas con la mercadería o se llevan del mismo modo y no contaminan y resulta divertido (...) risas” (Natalia, septiembre, 2011).

Aunque la idea de Natalia resulte cómica en un principio, pensar en alternativas de movilidad como estas son válidas pues si se busca un sistema sostenible y que vaya

acorde con el entorno de la ciudad antigua, esto parece ser algo que se adapte mejor a los requerimientos de la movilidad sustentable.

El sector colonial se presenta como un sitio estratégico para el desarrollo de la ciudad, como uno de los ejes productivos y competitivos de la urbe ya sea a través de la actividad turística o a través del comercio formal y regularizado.

En un mundo globalizado y competitivo tener un sitio de estas características patrimoniales que se traducen como únicas e irrepetibles, constituye una ventaja sobresaliente para posicionarse en el mapa regional y mundial.

De ahí la importancia de contar con algo único que constituya un sello de identidad y de reconocimiento a nivel internacional, pues si a las características mencionadas en el párrafo anterior le añadimos historia y patrimonio, el resultado será una urbe competitiva, especializada y con ventajas importantes sobre el resto de ciudades.

Y para poder sacarle provecho a dichas ventajas es necesario salvaguardar y de ser necesario rescatar aquellos bienes patrimoniales que en el caso de Quito mayoritariamente se encuentran en el centro histórico.

Es decir que la accesibilidad sostenible a la ciudad colonial ya no solamente ayuda a una movilización más integral y segura sino que ofrece una gran oportunidad de desarrollo económico a la ciudad por conservar los bienes tangibles e intangibles que una centralidad histórica encierra.

Tras la finalización de este proyecto piloto el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito calificó como exitosa esta jornada de cambios en los hábitos de movilidad en las principales calles del centro histórico de la ciudad, de acuerdo con las autoridades competentes el cumplimiento de los objetivos de esta medida inusual se cumplieron plenamente por lo que la ampliación e implementación definitiva de este proyecto parecería tener vía libre.

“Fueron tres días en los que la población supo apoderarse pacíficamente de los espacios públicos en el centro histórico, donde se evidenció un compromiso ciudadano por compartir y cuidar dichos espacios” (Mier, septiembre, 2012).

Con estas palabras Víctor Hugo Mier respondía a nuestra interrogante sobre cómo se había desarrollado la jornada de peatonización en el casco colonial, siendo este

optimismo generalizado en la mayoría de personas encuestadas durante esos tres días de acuerdo con sus propias palabras.

Entonces si este programa piloto fue exitoso y tuvo gran acogida ciudadana por qué casi un año después aún no se restringe permanentemente el acceso vehicular al centro histórico y por el contrario parecería que se seguiría estimulando los desplazamientos motorizados pues las últimas intervenciones municipales se han enfocado en mejorar y recuperar la capa asfáltica de las principales calles de este sector.

Para obtener respuesta a esta interrogante, nuevamente se acudió a la versión oficial por parte del Ing. Víctor Hugo Mier, el mismo que supo manifestar que “la peatonización permanente del centro es casi imposible, existe mucha presión por parte de comerciantes y hasta algunos habitantes del sector, los que con argumentos de peso solicitaron que no se concrete” (Mier, septiembre, 2012).

Y es que tal y como se expuso previamente en esta investigación, la reacción más adversa a que este tipo de iniciativa proliferara, provenía de una comerciante del lugar. Argumentando una posible baja en sus ventas y mucha complicación para la logística de su negocio, su posición ante una eventual restricción vehicular lógicamente era de total desacuerdo.

Para Víctor Hugo Mier, los comerciantes del sector tras la jornada de movilidad sostenible solicitaron una reunión con las autoridades municipales para exponer sus puntos de vista sobre este tema; “los dueños de los negocios afirmaron que el restringir el acceso vehicular durante un fin de semana perjudicó significativamente las ventas de sus locales comerciales, cayendo estas en algunos casos en más de un 60%” (Mier, septiembre, 2012).

Nuevamente es necesario retomar el testimonio de la mujer entrevistada en la primera parte de esta investigación pues ella supo manifestar que de manera generalizada a los comerciantes de la calle Guayaquil (lugar donde ella tiene su negocio) se les exige mucho y no se apoya lo suficiente, prueba de ello era esta nueva imposición que se pretendía ejecutar.

Conscientes de esto, las autoridades municipales acogieron el pedido de los comerciantes pues consideran que son justificados y realmente una medida de tal envergadura iría en contra de un gran segmento productivo de la población. Sin

embargo eso no significaría dejar a un lado el proyecto para fomentar una movilidad sostenible en este y todos los sectores del Distrito Metropolitano.

“Lógicamente teníamos que escucharlos y analizar su pedido que en este caso fue aprobatorio, pero dejamos muy en claro nuestra posición y obtuvimos un compromiso de su parte para que no abusen del espacio público y mejoren la vialidad del sector” (Mier, septiembre, 2012).

Víctor Hugo Mier afirma que en general si se está trabajando por una movilidad más amigable y respetuosa para todos y que estos últimos años se ha avanzado mucho más de lo que se ha hecho en administraciones municipales anteriores y que el hecho de que una idea no haya prosperado no significa que se deje a un lado la idea de cambiar los hábitos de desplazamiento hacia una movilidad sustentable.

“No se puede decir que el Municipio no apoya proyectos de movilidad alternativa, por un proyecto que no funciona emprendemos dos más, te puedo decir que nunca antes un alcalde ha estado más comprometido con la movilidad alternativa como el actual” (Mier, septiembre, 2012).

Esta idea la comparte Christian Medrano miembro activo de la fundación Ciclópolis y conductor radial del programa “A pedal” dedicado principalmente a difundir una cultura de respeto y tolerancia hacia las formas no tradicionales de movilidad en la ciudad y es que según sus propias palabras “cuando no andas en carro eres un loser” (Medrano, septiembre, 2012).

Christian lleva una pasión innata por la bicicleta desde que era muy niño y con el pasar de los años esta actividad de ser un pasatiempo se convirtió en un modo de vida como él mismo nos explica: “la bicicleta es mi compañera, mi modo de movilización y de integración en esta sociedad que muchas veces nos da la espalda muy a pesar de que ella no la destruye y contamina como lo hace el carro” (Medrano, septiembre, 2012).

De este mismo modo, Christian afirma que gracias a la bicicleta ha logrado consolidar varias ideas creativas que le han permitido generar ingresos representativos, como su bar-restaurant La Cleta ubicado en el sector de La Floresta y que está ambientado y decorado en un entorno “bicicletero urbano” (Medrano, septiembre, 2012).

Para Christian las acciones emprendidas por el gobierno son muy válidas y demuestran un genuino interés para darle un giro a los hábitos de movilidad al menos en

las zonas más conflictivas de la ciudad, los proyectos como Bici-Q, la ciclo vía, los ciclo paseos, etc. han marcado una pauta para poder construir una ciudad más inclusiva y tolerante con aquellos que optan por una movilidad alternativa.

“Yo he trabajado directamente con el Municipio y te puedo decir que he encontrado más puertas y mentes abiertas para desarrollar proyectos de movilidad amigable, no se puede decir un no rotundo al auto porque lastimosamente ahora la ciudad lo necesita” (Medrano, septiembre, 2012).

Christian asevera que lo que se ha avanzado en materia de movilidad sostenible dentro de la ciudad es muy significativo y no desconoce los esfuerzos de las autoridades en lo que él denomina una tarea titánica para lograr un cambio en la mentalidad de la población, “ no puedo pedir que de la noche a la mañana la gente deje a un lado el auto y se ponga a pedalear o caminar, pero si se puede limitar y dar espacios a cada uno de los medios de transportación” (Medrano, septiembre, 2012).

De este modo se puede apreciar coincidencias entre estas dos opiniones con respecto al trabajo municipal, algo que a criterio personal es palpable por lo menos en ciertas zonas de la ciudad en donde si se han delimitado espacios exclusivos para el uso de los llamados grupos vulnerables de la movilización.

Institucionalmente los esfuerzos municipales son direccionados a defender precisamente a este sector poblacional que básicamente lo componen aquellas personas que no utilizan algún tipo de transporte motorizado para sus desplazamientos, siendo el proyecto Bici Q el que actualmente se está desarrollando.

De acuerdo con la página web <http://www.biciq.gob.ec/>, este programa busca dar una alternativa de movilización en la ciudad enfocándose principalmente en dar cobertura a sectores estratégicamente localizados dentro del perímetro urbano en el norte y centro de la ciudad.

Christian nos comentaba que este es probablemente el mayor compromiso que ha visto por parte del Municipio de Quito para dar espacio a todo tipo de transportación y es que “Bici Q no solo es pintar y arreglar vías y poner letreros indicando que hay ciclistas, sino es una verdadera integración para nosotros en las calles” (Medrano, septiembre, 2012).

Así mismo, Medrano nos supo indicar que el proyecto Bici Q crecerá en el corto plazo y la cobertura se ampliará hasta el sur de la ciudad, de tal manera que exista una

interconexión entre los dos extremos de la urbe y aunque la meta sea abarcar todo el Distrito Metropolitano, “por distancias y trayectos sabemos que crear ciclo rutas que unan la ciudad con sus valles es algo utópico” (Medrano, septiembre, 2012).

Esta breve introducción al proyecto Bici Q nos muestra que efectivamente existe una disposición por parte de la autoridad reguladora de la transportación en la ciudad que en este caso vendría a ser el Municipio, para dar espacio a todo tipo de transportación y mostrar una ciudad en la que si se puede generar convivencia vial.

Y aunque el automóvil siga siendo el principal y más preferido modo de circulación en la ciudad, ahora aparentemente existe un interés por dar un giro a esta realidad y las bases para construir nuevos modos de desplazamientos parecen estar tomando forma “la ciudad va experimentar cambios en la movilidad y eso puede que vaya en contra de muchas personas, pero finalmente se dará prioridad a quienes no caotizamos ni destruimos las calles” (Medrano, septiembre, 2012).

CONCLUSIONES

Al término de estas entrevistas y respondiendo las dos interrogantes planteadas al inicio de esta investigación, se puede decir que la movilidad urbana en el centro histórico de Quito se encuentra en pleno proceso de transformación y adaptación hacia una nueva conceptualización de transportación y circulación.

Esta transformación se da como respuesta a una imperiosa necesidad de lograr una convivencia pacífica entre quienes optan por una movilidad alternativa y los que siguen utilizando medios tradicionales de circulación para trasladarse dentro de la ciudad, pero como se pudo observar a través de esta investigación de campo, el camino para lograr estos cambios aún es muy largo y apenas se está empezando a recorrer.

Y es que los cambios físicos constituyen apenas una parte de esta gran metamorfosis urbana en materia de movilidad, se mencionó el hecho de que por mucho tiempo e inclusive hasta el día de hoy hablar de movilidad es hablar de automóvil, pues esta ha girado en torno a este y la ciudad se ha puesto al servicio de los traslados motorizados cuando debería ser al revés.

Siendo el automóvil el principal ocupante de la vía pública, el que más congestiona y por el cual se desplaza solamente el 20% de la población ciudadana, este debería ser el que menos privilegios y más restricciones tenga para su uso; en este sentido actualmente se están fortaleciendo nuevas ideas de movilidad, relacionadas directamente con los desplazamientos sostenibles.

Esto es lo que se pudo observar durante esta investigación, el enfoque municipal estaba direccionado a dar a conocer y sobretodo experimentar los relativos beneficios que una movilidad inteligente dentro del centro histórico podría ofrecer y al parecer la mayoría de los ciudadanos o por lo menos la mayoría de los encuestados se mostraron a favor de dicha medida.

A pesar de que actualmente las condiciones de la transportación pública para dirigirse al centro histórico no son las mejores, existe un reconocimiento hacia este tipo de medio de movilización como la mejor manera para trasladarse desde y hasta este sector y aquí viene la demanda generalizada tanto de detractores como de aquellos que apoyan la restricción vehicular en el centro, para que se fortalezcan y mejoren los sistemas integrados de transportación municipal.

Es lógica la inquietud ciudadana acerca de qué opciones se puede dar a las personas que ocupan un medio privado de transportación para reemplazarlo por uno público si no existen las suficientes unidades para suplir la demanda actual de ocupación y mucho menos ante un eventual incremento en el número de usuarios.

Entonces, bajo el panorama actual se complicaría mucho los viajes hacia y desde el centro histórico, tomando en cuenta que no solamente están aquellas personas que ya sea por turismo o trabajo llegan a este lugar, ya que también hay que tomar en cuenta al campo comercial que es muy intenso en este sector.

Precisamente son los dueños de negocios comerciales los que demuestran total apatía por el implemento de nuevos modos de movilidad, para ellos el impedir que durante las horas laborables ingresen vehículos no solo que complicara el despacho y recibimiento de mercadería sino que ahuyentaría a los clientes por la dificultad de llegar al centro.

Este punto es al que más atención hay que poner, pues el centro se ha caracterizado siempre por ser un núcleo comercial intenso que lastimosamente recién se está tratando de organizar y regularizar y es en este sentido que primero se necesitaría un consenso entre dueño de locales y autoridades para lograr acuerdos.

Y es que como mencionó uno de los entrevistados, el proceso para lograr una movilidad sostenible debe comenzar con una reeducación ciudadana en materia de transportación; se requiere cambiar estereotipos y paradigmas de lo que son los medios públicos de movilización y de lo que accesibilidad implica.

Se pudo observar en esta muestra, que al parecer existe un cambio sustancial en la mentalidad de las personas acerca de cómo debe direccionarse el concepto de accesibilidad, pues si bien es cierto que para casi todos los entrevistados con excepción de uno, movilidad y accesibilidad van de la mano con la facilidad de poder utilizar un medio privado de transporte, también es cierto que la mayoría de encuestados ven que el mejor modo para circular en este sector constituye el transporte público.

Todo esto a pesar de los inconvenientes y deficiencias que presenta este tipo de transportación, pero sobretodo a pesar del gran favoritismo que tiene el uso del automóvil, ya que trasciende la línea de la necesidad de movilización hacia un paradigma de progreso y bienestar, en este sentido llamó mucho la atención que una de

las personas encuestadas califique el uso del transporte público como un retroceso en su nivel de vida.

Se cree entonces que dar un giro en el panorama de movilidad en el casco colonial es una tarea difícil pero viable debido principalmente a la gran aceptación que tienen los sistemas públicos de transportación, sin embargo no hay que desatender las voces que se pronuncian en contra que en el caso de esta muestra representan la minoría, su principal argumento radica en la dificultad para poder trabajar con normalidad, la potencial pérdida de competitividad frente a otras centralidades que facilitan los desplazamientos motorizados y los costos extras que asumirían por trabajar en horas no laborales.

Sean criterios a favor o en contra de una movilidad más sostenible en la centralidad histórica, al parecer los cambios que se proponen implementar para lograr una accesibilidad más social e integral a esta parte de la ciudad no están lejos de la controversia y la polémica y es que al tratarse de un punto tan neurálgico de la urbe, cualquier intervención que se haga tendrá repercusiones en una gran cantidad de personas.

Otro factor a tomar en cuenta, es el de la comunicación e información es decir la socialización del nuevo enfoque de la movilidad en el Distrito Metropolitano, esto debido principalmente a que las personas cuáles son las metas y objetivos de una accesibilidad sostenible o lo que es peor la gente no entiende lo que accesibilidad implica y significa.

La mayoría de los entrevistados asumían a la accesibilidad con la facilidad para ocupar el vehículo y que las mejoras realizadas en el centro histórico eran únicamente para atraer turismo extranjero, cuando en realidad es la recuperación integral del espacio público como eje articulador de la identidad ciudadana tal y como era en un principio.

Actualmente el Municipio se encuentra realizando una campaña intensa para promover el uso de medios alternativos de transporte, exhortando a una convivencia vial pacífica y a la visualización de los grupos vulnerables que usualmente pasan desapercibidos, se trata entonces de hacer a la ciudad como un espacio accesible para todos.

De acuerdo con uno de los entrevistados, este tipo de acciones lo que busca es incidir directamente en los modos de desplazamientos internos en la ciudad y

concienciar a la ciudadanía que el automóvil no puede seguir siendo el único beneficiario en cuanto a las políticas de movilidad se refiera.

Y aunque sea precisamente a través del automóvil que se dan la mayoría de viajes motorizados dentro de la ciudad, al parecer este ya no ocupa el lugar primordial en la agenda municipal para la ejecución de planes de movilidad, es evidente entonces otra mirada sobre la transportación urbana.

Las ciudades se transforman, se expanden, crean nuevas centralidades y flujos urbanos y con esto llegan nuevos elementos de desplazamientos que demandan políticas de movilidad que agilicen la circulación rodada y peatonal; pero históricamente la primera ha sido la que mayor atención ha recibido por parte de las autoridades y ciudadanía en general.

Entonces la movilidad en el centro histórico Quito que ha respondido a la presión de los desplazamientos motorizados debe ahora enfocarse en nuevas alternativas de transportación, para realmente acceder a los servicios que aquí se ofrecen y no solamente maquillarlo para un grupo específico de personas.

Hacer comprender a la población que aunque una zona disponga de una buena infraestructura para facilitar los desplazamientos motorizados no implica que realmente sea accesible, es imperioso entonces lograr socializar la movilidad no solo en centro histórico sino en toda la ciudad.

Varios autores mencionan que las miradas nuevamente se vuelven a posar sobre el centro histórico y que se potencializa como una herramienta estratégica única de la ciudad para mostrarse al resto del mundo y precisamente este es el gran motivo para trabajar en su accesibilidad.

Sin dejar a un lado las preocupaciones de aquellas personas que han establecido en este lugar su entorno laboral, este nuevo enfoque sostenible que da el municipio a la movilidad responde a los intereses de la mayoría o al menos eso se pudo constatar con esta pequeña muestra investigativa.

Bajo estas premisas, el mayor desafío para el Municipio sea cambiar la ideología de las personas sobre las estigmatizaciones de la transportación colectiva a través de un mejoramiento significativo en el servicio que esta ofrece, siendo precisamente este uno de los principales reclamos de los entrevistados en esta investigación.

El hecho de que un Patricio, una Ana María o un extranjero como Bryan apoyen este tipo de iniciativas a pesar de que todavía llegar al centro histórico a través del servicio público signifique un tanto de incomodidad y hasta inseguridad, da la pauta para creer que la gente quiere y necesita cambios para mejorar la movilidad en el centro y así finalmente poder afianzar el “retorno a la ciudad construida” (Carrión, 2010).

Pero el cambio en los modos de desplazamientos no se debe limitar solamente al área histórica sino deberían estar enfocados en toda la ciudad y aunque tanto al norte como al sur pareciera haber mejor facilidad de circulación, la accesibilidad nuevamente favorece a aquellos desplazamientos motorizados privados que en estos sectores parecen ser imprescindibles.

Es así que existe una idea generalizada de que otros sectores son más accesibles que el centro histórico, pues se creería que mientras más facilidades hay para el uso del auto, se hace más rápido el acceso y circulación de la mayor cantidad de personas. Cuando en la realidad se da todo lo contrario ya que mientras más cantidad de vehículos existan mayores van a ser los tiempos de desplazamientos.

La idea de que el auto estimula la movilidad y facilita la circulación urbana ha sido una constante durante mucho tiempo y en un principio fue así, pero desde que la relación espacio y número de vehículos fue estrechándose hasta el punto de llegar a ser insostenible especialmente en el centro histórico, la realidad es que ahora el principal agente de congestión e inmovilidad urbana constituye el vehículo privado.

En la primera parte de este estudio, se planteó la interrogante de que si existía o no accesibilidad al centro histórico y cómo las personas entrevistadas percibían los cambios propuestos para mejorar la movilidad en este sector, las respuestas fueron casi homogéneas, expresando que en realidad se necesitan cambios urgentes para por lo menos detener el caos vehicular existente.

Basándose en la premisa expuesta por el PMS-CHQ 2009 de que el centro histórico no es un sitio diseñado para una intensiva circulación motorizada, resulta lógico darse cuenta el porqué de la unanimidad de las opiniones y también el porqué de que la mayoría de entrevistados estén de acuerdo con la restricción vehicular; solamente una sola persona vio a este tipo de medida como un serio problema para mejorar la accesibilidad al centro.

Así mismo de acuerdo con los criterios obtenidos sobre accesibilidad, casi todos coinciden en que el cambio propuesto desde el Municipio debe ser acorde con sistema de mejoramiento urbano de transportación y debe ser consciente con las necesidades colectivas.

Esta gran diferencia entre quienes apoyan y los que rechazan este tipo de medidas se debe principalmente a que la mayoría de entrevistados perciben como beneficioso y novedoso el hecho de querer cambiar los hábitos de desplazamiento en los ciudadanos, así como también se destaca la igualdad de condiciones que todos tendrían para circular por el centro.

Entonces si es que existe una buena predisposición para poner en práctica lo que en el papel se ha expuesto con respecto a la movilidad sostenible, se puede decir que el panorama para conseguir una accesibilidad equilibrada en el centro histórico es favorable y aunque como se dijo al iniciar este capítulo el proceso para la transformación interna de la movilidad en la ciudad antigua está en plena etapa de inserción, también es cierto que los ciudadanos reconocen que no se puede seguir circulando bajo las mismas condiciones y el mismo camino.

Finalmente es necesario reconocer cuáles fueron los vacíos en esta investigación de campo para que se pueda plantear nuevos escenarios de estudio y que estos fortalezcan esta tendencia a favorecer los cambios en materia de movilidad en pos de un acceso sostenible.

Entre los principales problemas que se pueden evidenciar fueron los relacionados con la escasa información y comunicación para un proyecto de tal envergadura, además del serio inconveniente de no contar con la suficiente cantidad de unidades públicas de transporte que mermen el impacto de un aumento significativo en la cantidad de usuarios.

Es así que próximas investigaciones deberían establecer en que etapa se encuentra este proceso de cambios en materia de movilidad y cómo ha sido la respuesta ciudadana ante tales transformaciones, cuál ha sido la solución de las autoridades ante los problemas expuestos durante esta etapa de inserción pero sobretodo qué papel sigue teniendo el automóvil privado para los traslados internos del casco colonial.

El camino es largo y puede que no se cumplan todos los objetivos planteados en los planes de movilidad sostenible, pero lo importante es que ahora ya se ha puesto

sobre el tapete la necesidad de establecer nuevos mecanismos de circulación para incluir a todos en una real accesibilidad y no priorizar al automóvil como tradicional e históricamente se lo ha hecho a lo largo de la evolución urbana.

BIBLIOGRAFÍA

- Borja, Jordi y Manuel Castells, (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- Borja, Jordi y Zaida Muxi (2000). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Carrión, Fernando (2001). *Centros Históricos de América Latina y el Caribe*. Quito: UNESCO-FLACSO Sede Ecuador.
- _____ (2005). “Renovación Urbana y Proyecto Nacional”. En: *Regeneración y revitalización urbana en las Américas, hacia un estado estable*, Fernando Carrión y Luisa Hanley: 13-27. Quito Ecuador: FLACSO.
- _____ (2010). *Ciudad, memoria y proyecto*. Quito: OLACCHI-MDM.
- Coulomb, René (2001). “Modelos de gestión en los centros históricos de América Latina y el Caribe”. En: *La ciudad Construida, Urbanismos en América Latina*, Fernando Carrión: 77-95. Quito Ecuador: FLACSO.
- _____ (2006). “Proyectos estratégicos para las áreas centrales de las ciudades mexicanas”. Guía Metodológica. México: SEDESOL/UAM-Azcapotzalco.
- Chauvin, Juan (2007). “Un divorcio inconveniente: seguridad ciudadana y transporte urbano”. *Ciudad Segura* no. 23: 4-9.
- _____ (2007). “Conflicto y Gobierno Local: El caso del transporte urbano en Quito”. Programa de Políticas Públicas y Gestión. FLACSO sede Ecuador.
- Choay, Françoise (1992). *Alegoría del patrimonio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- De Mattos, Carlos (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Quito: OLACCHI-MDMQ.
- Demoraes, Florent (2005). *Movilidad, elementos esenciales y riesgos en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: MDMQ/IRD/IFEA.
- _____ (2005). “Movilidad, accesibilidad y riesgo en el Distrito Metropolitano de Quito”. En: *Balance de los estudios urbanos (1985-2005)*, Nury Bermúdez y Henri Godard: 141. Quito Ecuador: MDMQ/IRD/IFEA.
- Duhau, Emilio y Angela Giglia (2007). “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del microcomercio al hipermercado”. *EURE* (Santiago) no.98: 77-95.

- Espinosa, Ana (2003). "Amenazas y nuevas estrategias del comercio de centro urbano. El caso de Alicante". Boletín de la A.G.E. no.38: 153-174.
- García Palomares, Juan (2008). "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". EURE (Santiago), no. 101: 5.
- Gakenheimer, Ralph (2008). "Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo". EURE (Santiago), no. 72: 33.
- Gutman, Margarita (2001). "Del monumento aislado a la multifuncionalidad". En: *Centros históricos de América Latina y el Caribe*. Fernando Carrión: 95-106. Quito Ecuador: UNESCO-FLACSO.
- Jaramillo, Samuel (2006). *Reflexiones sobre las políticas de recuperación del centro (y del centro histórico) de Bogotá*. Bogotá: CEDE, Universidad de los Andes.
- Módenes, Juan Antonio (2006). "Movilidad Espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas". Ponencia presentada al X Congreso de la Población Española: "Migraciones, movilidad y territorio" Pamplona, 29 de junio – 1 de julio de 2006, Centre d'Estudis Demogràfics 2007: 3-22.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. Gerencia de Planificación de la Movilidad. *Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025*. Abril 2009. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. Gerencia de Planificación de la Movilidad, *Plan de Movilidad Sostenible en el Centro Histórico de Quito*. 2009. Quito.
- Montezuma, Ricardo (2000). "Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades". Bogotá: VEEDURÍA DISTRITAL/INJAVIU/EL TIEMPO.
- _____ (2003). "Ciudad y Transporte". En: *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: CEPAL.
- _____ (2009). "Transformación urbana y movilidad: Contribución al debate en América Latina". Quito: PGU-ALC/ CNUAH (Hábitat) / PNUD, cuaderno trabajo no. 58:126.
- Saskia, Sassen (2007): "El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en la economía global; ampliando las opciones de políticas y gobernanza". EURE (Santiago) no. 100: 9-34.

Villena, Francisco (2000). Memorias del Transporte. La historia de un cambio. Quito: MDMQ/ EMMOP.

Yves, Lazo Alejandra (2010). “Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad”. EURE. Santiago: 36.

ENTREVISTAS

Patricio Ruales, septiembre 2011

Dra. Ana María Guevara, septiembre 2011

Adam Cross, septiembre 2011

Ing. Víctor Hugo Mier, septiembre 2011

Natalia, septiembre 2011

Carmen, septiembre 2011

Ing. Víctor Hugo Mier, septiembre 2012

Christian Medrano, septiembre 2012