

Morfología Urbana de “La Mariscal”, Quito

Autores:

Gustavo Fierro Obando

Patricio Recalde Proaño

Gonzalo Hoyos Bucheli

Resumen:

1.- Introducción¹:

Dos eventos han marcado la génesis de la ciudad, su evolución y/o el aparecimiento de lo urbano. El primero, la “Revolución Agrícola”, que significó el nacimiento de los asentamientos humanos, el inicio del proceso de acumulación de capital, la idea del territorio, las ciudades-estado, la construcción de sociedades de clases y la consiguiente organización espacial de la sociedad; y, el segundo, la “Revolución Industrial”, que produjo la explosión de la ciudad preindustrial, la ruptura de sus límites, volviendo difuso el espacio de la ciudad compacta, que tenía identidad y simbolismo, para convertirla en "lo urbano" o el espacio disperso, las "ciudades-región", cuya interacción económica ha superado los límites de lo tradicionalmente local, en sintonía con el proceso de consolidación y globalización-transnacionalización del capitalismo. En ese proceso, la producción y las relaciones sociales se han complejizado y, por tanto, se han complejizado las formas sociales de expresión espacial -la ciudad y/o el espacio urbano-. Y, en consecuencia, también se han complejizado el estudio, la planificación y el diseño de esas formas sociales, más concretamente del espacio urbano.

El interés inicial por estudiar y comprender la forma urbana –morfología² urbana- data de inicios del siglo pasado. Nace específicamente en Europa. Una primera aproximación al estudio de la forma urbana se habría producido desde la geografía del arte centroeuropea (1912) y los estudios de sitio y el plano de la ciudad (1918) se habrían producido como simples descripciones de la ciudad. En todo caso, las bases definitorias y los elementos constitutivos fundamentales o esenciales de la morfología urbana europea fueron establecidos por Michel Robert Gunter Conzen -más conocido como M. R. G. Conzen-, un geógrafo alemán, quien es considerado el padre de la escuela moderna de morfología urbana, que migró a Gran Bretaña luego de la segunda posguerra; y, concretamente, a partir de su estudio del pueblo inglés de Alnwick publicado en 1960.

¹ Fierro. G., (2018), “El estudio de la Forma Urbana”, publicado en Dossier de arquitectura Trama Número Dos (2), Quito-Ecuador.

² En el pensamiento contemporáneo la acepción más precisa y generalmente aceptada -en el ámbito de la geografía, de la arquitectura y del urbanismo- para la morfología, es que constituye el estudio de la forma de un espacio en particular, de su génesis y de sus transformaciones o cambios en su totalidad o en su/s parte/s como resultado de las modificaciones históricas de los factores que la definen.

Dos criterios sustentaron su propuesta: la *aproximación genética* y la *relevancia de la parcela* como unidad de análisis fundamental de la ciudad. A partir de estos criterios, M.R.G. Conzen, definió los elementos fundamentales del paisaje urbano: el *plano de la ciudad* (Definido por cuatro componentes: sitio, viario, parcelario y proyección plana de la edificación), *los tipos edificatorios* y *los usos del suelo*. La definición de estos elementos recibió la aportación de la escuela italiana y francesa. Desde entonces, el estudio de la forma urbana ha recibido aportes desde diferentes miradas o escuelas, básicamente europeas y norteamericanas: historiadores, geógrafos, sociólogos, arquitectos urbanistas y críticos del urbanismo moderno.

Respecto de los estudios desarrollados por las tres escuelas más importantes -inglesa, Italiana y francesa-, Vernez Moudon, A.³ (1997), sostiene que sus análisis morfológicos parten del supuesto teórico de que la ciudad en general pueden leerse o analizarse a través de su forma física. En el nivel más elemental, que dichos análisis se basan en tres principios: "*1. La forma urbana se define por tres elementos físicos fundamentales: edificios y sus espacios abiertos relacionados, parcelas o lotes, y calles*"; "*2. La forma urbana se puede entender como un nivel diferente de resolución. Comúnmente, se reconocen cuatro, que corresponden al edificio / lote, la calle / bloque, la ciudad y la región*"; y, "*3. La forma urbana solo puede entenderse históricamente, ya que los elementos de los que se compone se transforman y reemplazan continuamente.*" Y, además que, aun cuando sus análisis pretenden la construcción de una teoría de la ciudad, entre las tres escuelas existen diferencias de propósitos. En todo caso, cada una de esas escuelas especifica su intencionalidad descriptiva, explicativa y prescriptiva con el fin de desarrollar una teoría de la construcción y el diseño de la ciudad (**Ver Cuadro No...: Genealogía de la morfología Urbana. OJO: Hay que mejorar el Cuadro presentado en Fierro. G., (2018), "El estudio de la Forma Urbana", publicado en Dossier de arquitectura Trama Número Dos (2), Quito-Ecuador**)

En el caso de América Latina, muchos investigadores de la problemática urbana han recurrido a conceptos y herramientas teóricas elaboradas en el primer mundo para explicar nuestras realidades, sin considerar las diferencias histórico-sociales que nos separan. (Pradilla Cobos, E., 2012). ¿Interesan los principios y propósitos del estudio de la forma urbana europea para explicar, diseñar y construir la ciudad latinoamericana? Por supuesto que sí, para comprender el conocimiento acumulado sobre la materia. Empero, para el estudio de nuestras ciudades es imperativo construir explicaciones propias sobre los particulares procesos socioeconómicos y territoriales que afectan a la ciudad latinoamericana contemporánea, producto del coloniaje genético. Muy probablemente, a partir de esas explicaciones podremos construir nuestros propios principios y propósitos para la morfología urbana latinoamericana.

³ La mayor parte de las reflexiones de Vernez Moudon, A., se sustentan en los estudios y/o enfoques de especialistas europeos, japoneses, australianos y norteamericanos, respecto de ciudades del mismo origen, en el "Seminario Internacional de la Forma Urbana-ISFU-1996"

Para ello, es preciso comprender que el estudio de la ciudad no es posible al margen de una teoría social que explique el origen y la evolución dialéctica de la estructura del sistema social (Castells, M., 1972-4), de sus relaciones sociales de producción y de la idea de civilización y las características de su Estado. Como formas sociales, la ciudad y el espacio urbano constituyen expresiones muy diversas de la sociedad, cada sistema social implica una ciudad característica, que está imbricada con su estructura social -definida por sus sistemas: económico, político e ideológico- que precipita un tipo de ciudad propio. Por lo mismo, para su estudio, es necesario el aporte multidisciplinar e interdisciplinar de la geografía, la demografía, la historia, la sociología, el urbanismo, la arquitectura, la filosofía, entre otras.

El estudio, la planificación y el diseño de lo urbano-arquitectónico requieren de la explicación de la interacción dialéctica de sus componentes, de sus relaciones hacia adentro y hacia afuera –*del texto y el contexto*–, del entendimiento de que estas formas no se originan y desarrollan por auto reproducción, como resultado de una epifanía o simplemente de “*la creatividad*”; que, surgen desde lo local, lo regional y lo global. La ciudad y por lo tanto, el espacio urbano-arquitectónico, representan un acumulado histórico de la interacción de las acciones de múltiples factores y actores sociales, económicos y culturales que se especifican en el espacio social. Después de todo, tal como Lefebvre, H. (1974) lo advirtió en “*La Producción del Espacio*”: “*el espacio es un producto social*” y, por lo tanto, “*cada sociedad produce un espacio, su espacio*”; y, la planificación de la ciudad y el espacio urbano como productos sociales, demanda comprender estas formas como sistemas complejos, tal cual la sociedad o el sistema social.

En materia de morfología urbana, es necesario superar las tensiones entre la geografía, la sociología, la economía y la arquitectura; entre lo socio-económico -predominante en las últimas décadas, especialmente en América Latina- y la explicación exclusivamente física de la ciudad –de los enfoques europeos y norteamericanos–; rencontrarnos en lo urbano-arquitectónico de la ciudad, con un nuevo enfoque físico, uno que no renuncie a la explicación de la forma urbana, que asuma su lectura desde las contradicciones socio-económicas y que se concentre en el espacio para descubrir su orden interno -el que con seguridad, subyace en la complejidad de la ciudad como producto social-. Que finalmente corresponda al estudio de la forma del espacio urbano, de su génesis y del proceso de transformación e interacción histórica de los lugares físicos que representan las formas de la estructura espacial, producidas desde las prácticas sociales, la planificación y diseño; y, los imaginarios o el significado asignado por los usuarios del espacio. Un nuevo enfoque que apunte al “ADN” de la ciudad, a sus ciudadanos; con el propósito de corregir -al máximo posible- la fragmentación y exclusión socioespaciales, tan características de la ciudad latinoamericana; ... y, a hacer efectivo el tan necesario “*derecho a la ciudad*”⁴.

2.- Marco Teórico: (Hay que trabajar este tema, a mi regreso de vacaciones, tengo adelantado bastantes conceptualizaciones para la explicación de la forma urbana,

⁴ Ecuador, 2008, “Constitución de la República del Ecuador”, Art. 3; Naciones Unidas, 2017, “Nueva Agenda Urbana, Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos”; Numeral 11.

centralidades urbanas, centralidades históricas,... falta ver definiciones precisas de sostenibilidad del espacio urbano, la Vitalidad Urbana como resultado de la Porosidad, legibilidad y diversidad)

3.- Aspectos metodológicos:

El presente artículo constituye una primera aproximación al desarrollo del proyecto de la Investigación-UDLA “Análisis de la Morfología del Espacio Urbano y Calidad de Vida. El Caso de La Mariscal, Quito”, **que fuera aprobado por la Dirección de Investigación-UDLA en el año 2018 y que, por causas ajenas a la voluntad de los investigadores,** ha sufrido demoras en su realización. La fase de investigación de campo fue desarrollada con la participación del cuerpo docente y los estudiantes que formaron parte de Taller de Proyectos de Integración (AR0-960) de la Carrera de Arquitectura, durante el período académico 2018-2 y en el marco del Convenio de Cooperación Interinstitucional suscrito el 3 de marzo de 2016 entre el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU) del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y la Universidad de Las Américas -UDLA.

Los hallazgos de esa investigación de campo han constituido el insumo básico para el avance de la investigación del espacio de “La Mariscal” y por ende, para la construcción del presente artículo; así como también lo han sido los hallazgos y las conclusiones del artículo “Estudio de la Forma Urbana de la Av. 10 de agosto, de Quito” que fuera elaborado por dos de los autores del presente artículo⁵.

Recogiendo los criterios básicos de estudio de la forma de la ciudad propuestos por M.R.G. Conzen (1960), el estudio de la forma de La Mariscal ha desarrollado una aproximación a su Origen Genético y ha desarrollado la investigación y el análisis de sus lotes o parcelas, como la unidad fundamental de su forma urbana. Para el estudio del Plano de la Ciudad se ha estudiado: el Sitio, el Trazado, el Parcelario y la Forma de Ocupación del Suelo. Para el estudio de los Usos de Suelo se ha considerado el estado de situación actual de los lotes en esta materia versus las asignaciones del PUOS 2017; y, para el estudio de los tipos edificatorios, se ha observado básicamente el estado de situación de las edificaciones patrimoniales inventariadas, como tales, por su tipología arquitectónica. La mirada integral de estos componentes morfológicos se ha complementado con la lectura de sus implicaciones en el espacio público y viceversa.

Así pues, para estudio de campo de “La Mariscal”, considerando las asignaciones del “Plan de Usos de Suelo y Ocupación de Suelo (PUOS)” establecidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) mediante Ordenanza No. 192, de diciembre/2017, se diseñó una ficha básica orientada a establecer, para todos y cada uno de los lotes o parcelas

⁵ Elaborado por Gustavo Fierro Obando y Gonzalo Hoyos Bucheli y publicado en las Actas del 25º Seminario Internacional de la Forma Urbana que tuvo lugar Krasnoyarsk, Rusia, 2018, entre el 5 y el 9 Julio, Tema12. “MORFOLOGÍA URBANA, REGENERACIÓN Y DISEÑO URBANO RECIENTE (O MÁS NUEVO)”, Pág.968 (Hay que poner la dirección de la página Web del ISUF).

del área de estudio: Los usos de suelo pormenorizados: Residencial, Múltiple, Industrial, Patrimonial, Equipamiento, (Educación, Cultural, Salud, Bienestar Social, Recreativo y Deportes, Seguridad, Administración Pública, Servicios Funerarios, Transporte, Infraestructura, Especial), Comercial y Servicios; Las Formas de Ocupación del Suelo (Aislada, Pareada, Continua, Sobre Línea de Fábrica), Las Alturas de edificación en pisos actuales y potenciales según el ancho de vía; La porosidad de Fachadas-Vitalidad urbana; Edificio e Imagen Urbana; y, el estado de situación del Patrimonio Arquitectónico-Urbanístico. Se levantó mil seis cientos ochenta y una (1681) fichas de investigación de campo (Ver Cuadro No...: Ficha de la Investigación Morfológica. OJO: Hay que bajar una ficha típica del archivo compartido por G. Hoyos y ponerla en tamaño A4).

Los resultados de esa investigación de campo fueron georeferenciados y mapeados mediante un Sistema de Información Geográfica (GIS), se construyeron planos temáticos y la correspondiente estadística de la globalidad y de las partes de esta pieza urbana, para lo que se utilizaron los “Shape Files” facilitados por la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Con esta información, se construyó una estadística que expone cuantitativamente la situación actual de la forma del espacio urbano en este importante sector de la ciudad. Las implicaciones cualitativas de esos datos se reflexionaron y se establecieron a la luz de los conceptos y las teorías asumidas para esta fase de la investigación.

4.- Morfología Urbana de Quito (El Contexto)

Desde inicios de la década de los años setenta del siglo pasado, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y la ciudad de Quito vienen experimentando un ritmo de crecimiento poblacional y de suelo urbano, característico del proceso de metropolización de las ciudades latinoamericanas (Ver Anexo No. 1). Históricamente, este proceso se expresa en tres momentos fundamentales:

- **Primer momento:** Intenso crecimiento poblacional de la ciudad -y por ende del DMQ-, registrado a partir en la década de los años 70's, que se explica por la intensa migración de población del interior del país provocada por el primer “boom petrolero” que vivió el Ecuador en esos años y que concentró la oferta de empleo y servicios especialmente en Quito y Guayaquil. En este momento, en el período intercensal 1974-1982, la población del antiguo cantón Quito y de la ciudad -ahora denominados “Distrito Metropolitano de Quito”-, registraron la mayores Tasas de Crecimiento Poblacional Porcentual Anual (T.C.A.%) (4.54% y 5.53%, respectivamente) de su historia y al mismo tiempo, su población rural descendió hasta el 0.71%, la más baja de la historia del DMQ.

Concomitantemente con el comportamiento de la población del DMQ antes descrito, entre inicios de los 60's y finales de los 80's se suscita una irracional producción de suelo urbano del DMQ -fundamentalmente en la ciudad de Quito, hacia los extremos norte y el sur de su

periferia inmediata-; cuyo pico más alto (T.C.A. % del 15.07%) se registró para el período comprendido entre los años 1970 y 1975. La sobreproducción de suelo urbano en la ciudad estuvo relacionada con las demandas del mercado de suelo para vivienda popular - específicamente para la población migrante o la denominada migración “campo-ciudad”-, que operaba principalmente en base del tráfico de tierras, de las invasiones de suelo en los intersticios y bordes de la ciudad y de falsas urbanizaciones.

- **Segundo momento:** El inicio de una intensa movilidad interna de la población del DMQ, específicamente de la población de la ciudad, que migró -y continúa migrando- hacia los valles periféricos de Quito, localizados al norte, al sur y al este de Quito -o lo que es lo mismo, hacia las parroquias rurales localizadas en el área de influencia inmediata de la ciudad-, en búsqueda de suelo urbano para resolver sus necesidades de vivienda, de “mejores condiciones ambientales” para vivir y hasta con fines de autoexclusión social. En este momento, en el período intercensal 1982-1990, la población de las parroquias rurales del DMQ, alcanzó la más alta T.C.A. % (6.03%, significativamente mayor a las registradas por la población del DMQ y de la ciudad, que fueron del 2.96% y 2.23%. respectivamente) y, al mismo tiempo, la población de la ciudad registró una disminución de 3.3 puntos porcentuales con respecto a la T.C.A.% del período anterior, esto es la de 1974-1982, que fue de 5.53%.

Desde el período 1970-1975 se inicia la disminución del ritmo de crecimiento de la mancha urbana; mismo que, en todo caso, hasta el 2011 registró tasas de crecimiento más altas que la población urbana y la población total del DMQ. Continúa la disminución de la densidad poblacional de la mancha urbana del DMQ y de la ciudad central del complejo urbano.

- **Tercer momento:** Para finales de la presente década, Quito ha consolidado un modelo de crecimiento poblacional expansivo, que arrancó en el período 1982-1990 y que continúa operando hasta la presente. Aun cuando el ritmo de crecimiento poblacional del DMQ, de la ciudad y de las parroquias rurales tiende a disminuir notablemente, el ritmo de crecimiento poblacional de este complejo territorial continúa siendo definido fuertemente por el crecimiento de la población de las denominadas parroquias rurales que, como quedó establecido, fundamentalmente constituye el resultado de la intensa movilidad de la población de la ciudad hacia su periferia.

Para este momento, la población de la mancha urbana corresponde a más del 95% de la población total del DMQ y, de la superficie de ese continuo urbano del DMQ, el 56 % corresponde a territorios que son parte de las parroquias rurales que se asientan en los valles circundantes de Quito. La densidad de la población que habita la mancha urbana alcanza aproximadamente los 55 hab/ha; y, la ciudad central alrededor de los 90 Hab/Ha.

De ese proceso de crecimiento urbano -metropolización- ha resultado una ciudad difusa, en la que su expansión y dispersión hacia la periferia y los valles ha generado zonas de actividades dominantes o centralidades que, como Pradilla E, (2004) lo advierte, son espacios casi mono-funcionales de equipamientos, servicios y/o comercios que no favorecen la vitalidad sostenible de la ciudad, que no privilegian el espacio público y que acentúan la segregación y fragmentación espacial económica, social y cultural. Esta es la tendencia generalizada de las centralidades urbanas en la ciudad latinoamericana contemporánea.

Efectivamente, Quito ha concentrado las actividades económico-financieras y comerciales -administrativas y de servicios- en el centro-norte de la ciudad, ha dispersado los usos residenciales hacia la periferia de la ciudad central y hacia los valles; y, ha reubicado la industria en los extremos norte, sur y este de la mancha urbana. Este fenómeno, que representa una respuesta inorgánica de la ciudad a la demanda de suelo urbano, se permea hacia el territorio en todas sus escalas. La lógica de la dispersión funcional, la desconexión de servicios y funciones, la estratificación y segregación en el uso del suelo se ven reflejados en sus sectores, barrios y manzanas. El Sector “La Mariscal” no constituye la excepción, forma una parte muy importante de la denominada “Macro-centralidad” del DMQ (Ver Anexo No.1).

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

La identificación de los problemas y el establecimiento de objetivos y estrategias del presente estudio se han desarrollado mediante la metodología de Planificación por Objetivos (Árbol de Problemas y Árbol de Objetivos y Estrategias) diseñada por la Cooperación Técnica Alemana-GTZ, actualmente denominada Agencia de Cooperación Internacional Alemana-GIZ. Se han investigado los siguientes componentes morfológicos: Génesis y transformaciones, Medio físico y demografía básica; Trazado y movilidad; Uso del Suelo, Ocupación del Suelo; y, Patrimonio histórico edificado. La evaluación o mirada particular de estos componentes morfológicos se ha desarrollado también desde sus implicaciones con el espacio público.

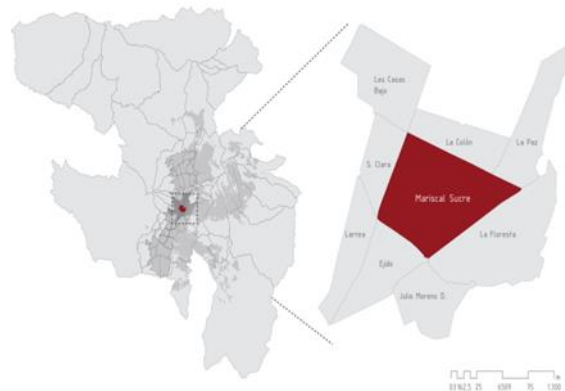
5.- Morfología Urbana de La Mariscal (El texto):

**Este Texto está en BRUTO...
hay que mejorarlo, ampliarlo y relacionarlo con
el marco teórico y el contexto:**

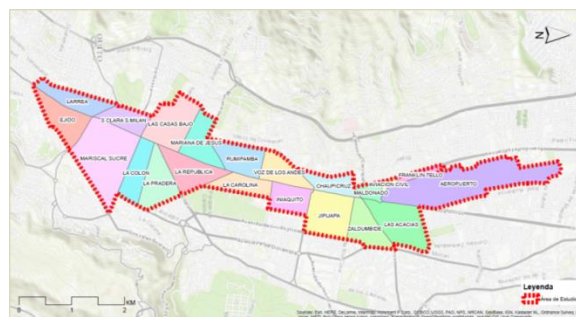
5.1.- El área de estudio:

El sector “La Mariscal” está ubicada en el Ecuador, Provincia de Pichincha, en el Distrito Metropolitano de Quito y en la ciudad de Quito - Capital de la República del Ecuador. Se asienta en el "Valle de Quito" (Ver Gráfico No... Ubicación). Constituye un sector⁶ que forma parte de los de veintiuno (21) que se han desarrollado hacia el este y el oeste de la “Av. 10 de agosto” de Quito, en el tramo comprendido entre el intercambiador de tránsito denominado “El Labrador” y el edificio del “Banco Central del Ecuador” a la altura del parque “La Alameda” (Ver Gráfico No... La Mariscal en el Corredor de la “Av. 10 de agosto”. Se refiere al plano de la “10” con los 21 barrios que OJO: Hay que mejorar el gráfico existente).

Gráfico No... Ubicación



Ver Gráfico No... La Mariscal en el Corredor de la “Av. 10 de agosto”



⁶ "La Mariscal" constituye un sector de la Zona Centro Norte de Quito, que está conformado por el subsector "La Floresta" y el subsector "La Mariscal". Para efectos del presente estudio, el subsector "La Mariscal" se denominará sector.

Comprende una superficie de 186,26 ha, 152 manzanas y 10 barrios⁷, a saber: (1) “Santa Teresita”, (2) “Simón Bolívar”, (3) “Corpac”, (4) “Colón”, (5) “Gabriela Mistral”, (6) “Las Mallas”, (7) “Benjamín Carrión”, (8) “Patria” ("Patria", "12 de Octubre", "Veintimilla", "6 de Diciembre"), (9) “Veintimilla” ("Veintimilla", "12 de Octubre", "Colón", "6 de Diciembre"), (10) “Colón -2” ("Colón", "12 de Octubre", "Orellana" y "6 de Diciembre") (Ver Gráfico No.: Barrios de “La Mariscal”. OJO: Este gráfico hay que hacerlo...no lo tenemos hecho, en el resumen del taller consta el gráfico copiado de Ponce, Amparo, (2011),).

Gráfico No.. “Barrios de “La Mariscal”



5.2.- Génesis y Transformaciones:

(Para evidenciar el estudio de esta parte, **Patricio Recalde** debe elaborar unos Gráficos que representen la secuencia espacial de los años que ha sido posible investigar: Anexo No...: Plano de “La Mariscal” a 1922; Plano de “La Mariscal” a 1932; Plano de “La Mariscal” a 1959; Plano de “La Mariscal” a 1968; Plano de “La Mariscal” a 1986. Hay que contextualizar socio-económicamente el recorrido espacial de la génesis y transformaciones)

En las primeras décadas del siglo XX ocurrió un inusitado crecimiento de la ciudad de Quito, varios registros del número de inmuebles existentes pueden ilustrar cómo se produjo este proceso; por ejemplo, para 1888⁸ la ciudad tenía 1516 casas, para 1894⁹ el número creció a 1736, para 1906¹⁰ a 1797 y para 1912¹¹ a 3260 casas. Gualberto Pérez en su Historia de la

⁷ Barrios según Ponce, Amparo, (2011), “La Mariscal; Historia de un Barrio Moderno en Quito en el siglo XX”, Instituto Metropolitano de Patrimonio, Venezuela 914 y Chile/ Tel: (593-2) 2584-961/ 2584-962 Quito, 2011

⁸ Pérez, G., “Plano de la ciudad de Quito con todas sus casas” - Esc. 1:3000-, Editor Erhard Hnos., París, 1888.

⁹ Jiménez Adolfo, 1894, “Guía Topográfica Estadística, Política, Industrial, Mercantil y de domicilios de la ciudad de Quito”, Tipografía de los Talleres Salesianos, Quito, 1894.

¹⁰ Dirección General de Estadística, Ministerio del Ramo, 1906, “Censo de la Población de Quito, 1 de mayo 1906”, Biblioteca Nacional “Eugenio Espejo”, Quito, 1096.

¹¹ Archivo Histórico Municipal, 1912, Catastro de la Propiedad Urbana, Municipio de Quito, Quito, 1912.

Arquitectura en la República del Ecuador¹² afirma que en el año 1921 la ciudad tenía 4050 casas particulares. Del análisis de estas cifras se puede observar que a partir del año 1906 y en tan solo seis años la ciudad duplicó su conjunto edificado, además es importante destacar que el 30% de estos inmuebles se implantaron en los sectores periféricos al área central, es decir en las nuevas urbanizaciones que empezaban a aparecer.

El auge de la actividad constructora fue atribuida entre otros factores a las mejoras de comunicación con la región costa, al aumento poblacional y al contacto frecuente con el extranjero¹³, (Radiconcini, 1912), y derivó en la creación de la idea del "*Quito del Porvenir*", como fórmula necesaria para la transformación de la ciudad colonial en ciudad moderna. En las referidas dos primeras décadas aparecen las llamadas ciudadelas, entre otras se puede nombrar a la ciudadela Urrutia, al barrio Larrea, a la Ciudadela América, a la ciudadela de los Campos Elíseos, al barrio de la Colmena, a la ciudadela La Floresta - Las Mercedes, a la ciudadela Isabel La Católica, todas productos de la incorporación del suelo agrícola al hasta entonces flamante mercado del suelo urbano.

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

La compañía en mención emprendió una campaña de adquisición de tierras que comprendió varias quintas y fundos localizados especialmente en los sectores correspondientes a los antiguos ejidos reales, los cuales pasaron a manos particulares en los albores del siglo XIX. Se conoce que la empresa tenía la propiedad de la quinta La Viña, de la quinta La Benigna¹⁴ y de varios terrenos localizados en el sector denominado El Girón.

En el año 1918 la compañía enfrentó un proceso de liquidación, producto de la crisis europea generada por la primera guerra mundial, situación que condujo a un proceso de desinversión de sus activos que derivó en la venta de sus propiedades, en este caso a la compañía The Farms Company, de origen norteamericano y también a personas particulares. En el año 1921 la Junta del Centenario aprueba el plano de urbanización del terreno correspondiente a la quinta La Viña y en la sesión de Concejo del 05 de enero de 1922¹⁵ se procede a su aprobación municipal. En mayo del mismo año esta propiedad es vendida a la Compañía de

¹² Pérez, G., 1921, "Historia de la Arquitectura en la República del Ecuador", Revista "La Gaceta de América", Año 1, No. 3; París, Imprenta Vertongen, 1921.

¹³ Radiconcini, G., 1912, "La ciencia y el Arte de la Construcción en Quito", Anales de la Universidad Central, Quito, Año 1, Nueva serie, Noviembre 1912, No.5, Quito, 1912

¹⁴ Notaría Segunda Cantón Quito, 1922, "Contrato de Compra Venta entre The Anglo French Pacific Syndicated Limited y The Farms Company", Escritura Pública.

¹⁵ Concejo Municipal, 1922, Acta 5 de enero de 1922, Copiador de actas 1921-1922, Archivo Histórico Municipal, Quito, 1922

Mejoras Urbanas, de origen guayaquileño, quienes inmediatamente iniciaron la comercialización de sus lotes bajo la denominación de Ciudadela Mariscal Sucre.

El proceso de consolidación de esta ciudadela fue lento, lo cual se comprueba con los datos del Catastro de la Propiedad Urbana del año 1927¹⁶, en donde se observa que esta ciudadela contaba únicamente con cinco casas construidas, situación que tuvo una variación paulatina que se evidencia en las hojas topográficas levantadas por el Servicio Geográfico Militar en el año de 1932, cuando se aprecia la construcción de veinte viviendas en los terrenos aledaños a la avenida Colón, una docena de quintas en el sector correspondiente a El Girón y una docena de viviendas en el predio de la ciudadela Mariscal Sucre.

La revisión de registros municipales sobre aprobación de urbanizaciones da cuenta de la incorporación del barrio Colón en el año 1933, que corresponde a las manzanas limitadas por las actuales calles Colón, Amazonas, Orellana y Diego de Almagro. El barrio Simón Bolívar, desarrollo inmobiliario de la Caja de Pensiones y la urbanización perteneciente a Víctor Eastman Cox fueron aprobadas en el año 1934, el primero limitado por las calles Wilson, 6 de Diciembre, Baquerizo Moreno, Cordero, Pinto y Amazonas, la segunda por las calles Veintimilla, 6 de Diciembre, Wilson y Juan León Mera.

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

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

El boom petrolero ocurrido a partir de la primera mitad de la década de 1970 será el escenario propicio para la transformación definitiva de la Mariscal al multiplicarse la construcción de edificios en altura, alcanzando con facilidad los 20 pisos de altura y que fueron destinados a usos residenciales o de oficinas, marcando de esta manera el inicio de un amplio proceso de

¹⁶ Archivo Histórico Municipal, 1927, Catastro de la Propiedad Urbana, Municipio de Quito, Quito, 1927.

renovación urbana que solo perderá impulso en las décadas siguientes. Se puede señalar a manera de ejemplo algunos edificios notables de este periodo, entre otros destacan la sede de COFIEC, la segunda etapa del Hotel Colón, el edificio PACO del arquitecto Wappestein, el edificio del Colegio de Ingenieros del arquitecto Mario Arias, las torres Almagro del arquitecto Diego Ponce, los condominios Colón y Wilson de los arquitectos Banderas Vela, los edificios Antares y Girón del arquitecto Agustín Patiño, el edificio del Banco Internacional del arquitecto Mario Zambrano, el edificio del Banco de Préstamos del arquitecto Fabián Zabala y los edificios Rocafuerte, Proinco Calisto y Banco de Londres del arquitecto Rafael Vélez Calisto.

En la década de los 80 se producirá una desaceleración del crecimiento en altura, aún cuando se concretarán algunos edificios importantes como el de la CFN y el Zarzuela del mismo Wappestein, la sede de la Mutualista Pichincha del arquitecto Vélez o el Centro Comercial Espiral del arquitecto Ponce. Otro indicador del sentido que iba tomando el proceso de transformación del área resulta ser el decrecimiento de la densidad poblacional que varía de 160 hab/Ha en el año 1974 a 101.7 en el año 1986 ¹⁷.

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

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

En el año 1991 se efectúa el inventario de Arquitectura Civil dentro del Plan Maestro de Rehabilitación de las Áreas Históricas, en la Mariscal se registran 189 inmuebles y hasta la actualidad se han perdido 32. Al momento es evidente un proceso de deterioro urbano caracterizado por cambios en los usos de suelo y transformaciones morfológicas que implican la generalizada ocupación y construcción en los retiros de las edificaciones cuya implantación antes fue aislada.

¹⁷ Sosa, Cecilia y otros, 1988, “Conformación y Transformaciones Urbano Arquitectónicas del sector Mariscal Sucre 1922-1988”, Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Serie, Tesis de Grado, No. 7, Quito, 1988.

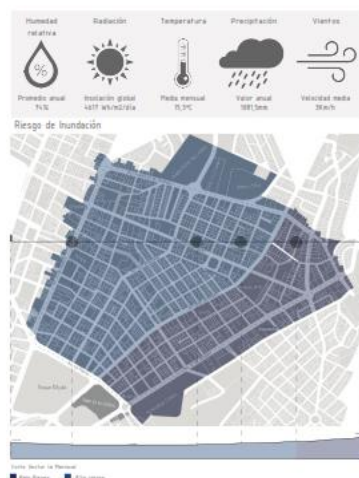
5.3.- Situación actual:

Se describen los problemas y/o potencialidades identificados en la forma urbana actual del área de estudio, desde las teorías y conceptos asumidos para el desarrollo del Taller¹⁸, desde la lectura del espacio urbano mediante en trabajo de campo y de laboratorio; y, en consideración de las regulaciones y normativas urbanas de la Planificación vigente para el Distrito Metropolitano de Quito - PUOS 2018-:

1.1.3.1.- Medio físico y demografía básica:

- a. **Medio físico relativamente favorable para el desarrollo urbano:** Resultante de una topografía con ligeras variaciones de pendiente en "La Mariscal" que oscila entre el 1% y el -1%. Tiene una temperatura promedio año de 14.7°C. El área de estudio tiene una humedad relativa, radiación, temperatura, pluviosidad y vientos favorables para el asentamiento humano. Con baja vulnerabilidad por inundaciones, por efecto de las lluvias (Ver Gráfico No. 4: Medio Físico).

Gráfico No. 4: Medio físico



Fuente: Municipio de Quito

Elaborado por el Taller AR0960 – 2017/18

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

¹⁸ Desde las lecturas establecidas por el Taller y las narrativas de los pensadores y ciudadanos invitados. invitados .

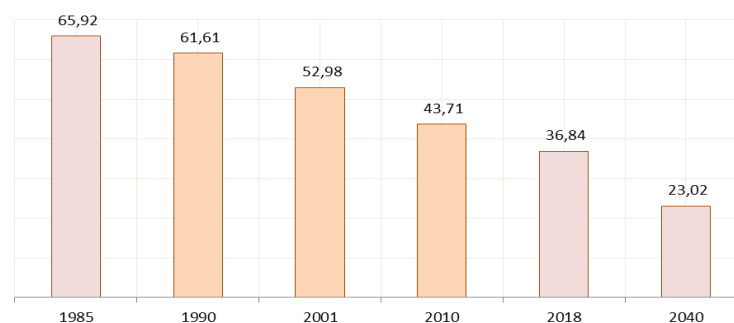
que la disminución del crecimiento de la población residente sería el resultado de la intensa implantación de usos comerciales -especialmente bares y restaurantes- y de servicios en planta baja y otros pisos de los edificios existentes, que en conjunto ofrecen mayor renta y por la falta de políticas y gestión municipales de vivienda, en el contexto de la falta de diseño urbano de la ciudad construida. En conjunto, esta situación vendría provocando la pérdida de la vitalidad sostenible o perdurable del sector, por un lado; y, por otro, estaría aportando significativamente al crecimiento extensivo y disperso de la ciudad. Para 1990 la población el área de estudio fue de 11.476 Hab, para el 2001 de 9.869 hab y para el 2010 de 8.142 hab; este comportamiento evidencia una clara tendencia hacia la disminución del crecimiento poblacional, la población proyectada al 2018 habría sido de 6.862 hab. (Ver Gráfico No.5: Población residente del sector; y, Gráfico No.6: Densidad Poblacional del Sector).

Gráfico No.5: Población residente del sector (Habitantes)



Fuente: 1990, 2001 y 2010 INEC
Proyecciones 1985, 2018, 2040 – Taller AR0960 – 2018-2

Gráfico No.6: Densidad Poblacional del Sector- (Hab/Ha)

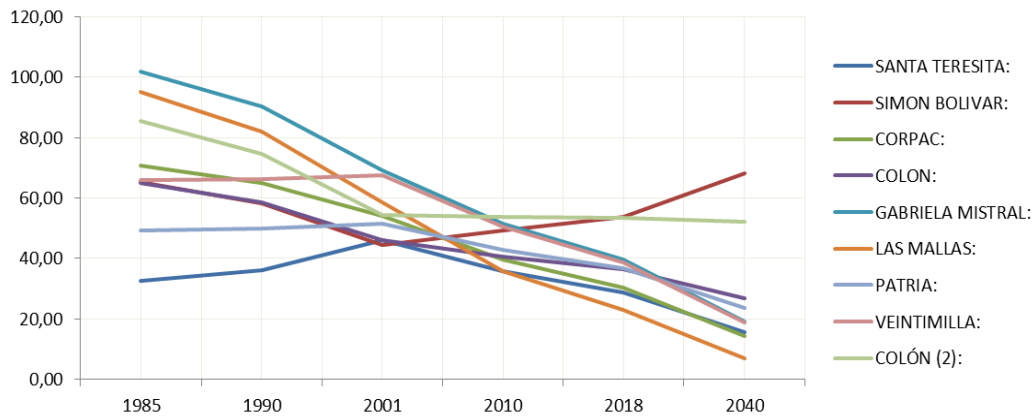


Fuente: 1990, 2001 y 2010 INEC y
Proyecciones 1985, 2018, 2040 – Taller AR0960 – 2018-2

Entre 1990 y 2010, el 80% de los barrios que conforman el área de estudio ha disminuido su población de forma clara y contundente. Sin embargo, en el 20% de los barrios restante -Barrios: Simón Bolívar y Colón (2)- se ha evidenciado una tendencia al incremento de la población residente, misma que es el resultado del interesante cantidad

de proyectos de vivienda de alta densidad desarrollados especialmente desde el 2001 (Ver Gráfico No.7: Densidad Poblacional por Barrios).

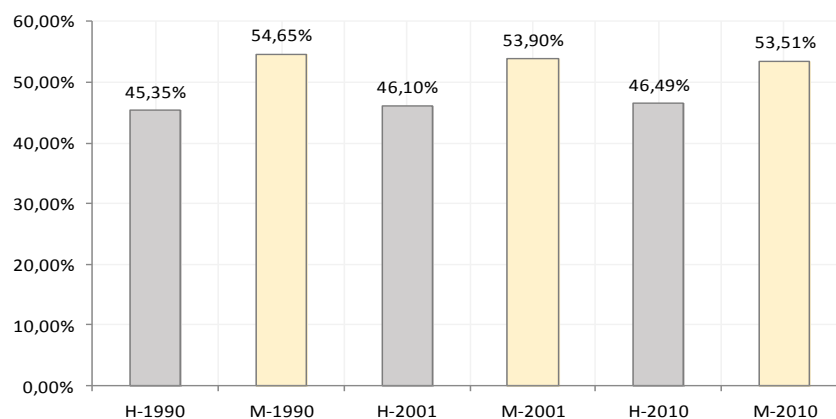
Gráfico No.7: Densidad Poblacional por Barrios - (Hab/Ha)



Fuente: 1990, 2001 y 2010 INEC
Proyecciones 1985, 2018, 2040 – Taller AR0960 – 2018-2

- c. **Predominio de la población femenina residente:** Entre 1990 y 2010 se ha registrado un claro predominio de la población residente del género femenino; sin embargo, la población femenina tiende a disminuir levemente su proporción (Ver Gráfico No.8: Población por genero).

Gráfico No.8: Población por genero

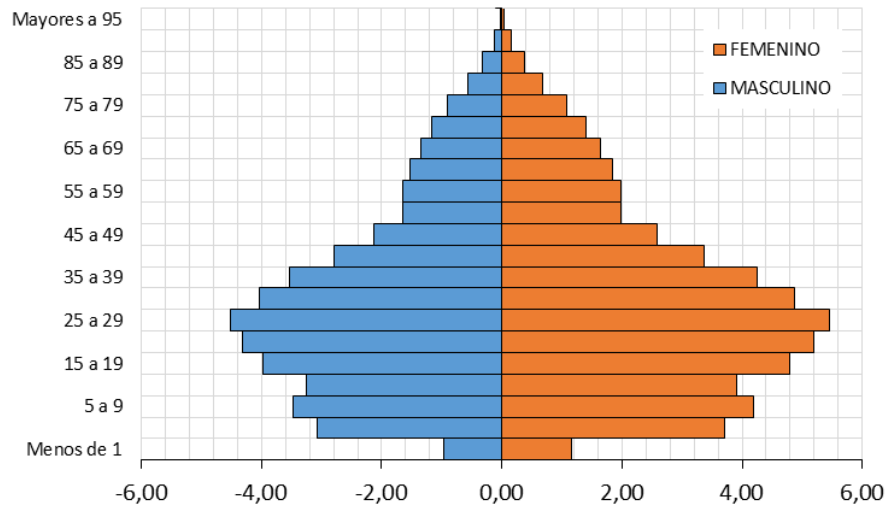


Fuente: 1990, 2001 y 2010 INEC
Elaboración: Taller AR0960 – 2018-2

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

nivel nacional que fue del 35%. (Ver Gráfico No.9: Pirámide de edades 1990 y Gráfico No.10: Pirámide de edades 2010).

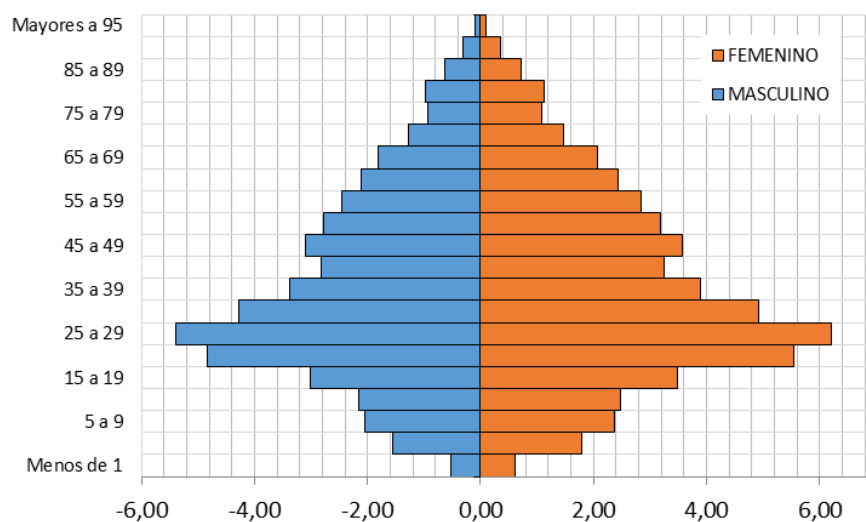
Gráfico No.9: Pirámide de Edades 1990



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

Gráfico No.10: Pirámide de Edades 2010



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

1.1.3.2.- Trazado y Movilidad:

- e. **Bajos niveles de permeabilidad del trazado:** Sin embargo que el 75% de las manzanas del sector son de superficies iguales o menores a 10.000 m² (Ver Anexo No. 7: Tamaño

de manzanas) y que el 61.53% del parcelario tiene superficies iguales o menores a 600 m² y casi el 93% iguales o menores a 1500m² (Ver Anexo No. 8: Tamaño de lotes), apenas el 17.17% de las vías “entran y salen” de “La Mariscal” o tienen continuidad desde el interior del sector hacia el exterior y viceversa (Ver Anexo No. 9: Continuidad del trazado). Esta situación se debe a dos factores: el primero, las avenidas que bordean al sector; esto es: Av. 10 de agosto, Av. 12 de Octubre, Av. Orellana y Av. Patria se han constituido en verdaderos ejes de ruptura del trazado en esta parte de la ciudad, la implantación de corredores exclusivos de transporte en la Av. 10 de agosto y en la Av. 6 de diciembre han fortalecido esa condición; el segundo, la existencia de manzanas que tienen superficies mayores a 10.000 m² tanto al interior de “La Mariscal” como en los barrios exteriores de borde que no han permitido la continuidad de la mayor parte de las vías que nacen o atraviesan el sector en todos los sentidos.

- f. **Altos niveles de accesibilidad peatonal al transporte público:** El área de estudio registra una muy buena accesibilidad peatonal desde las partes interiores de los barrios -centroides- hacia las vías por las cuales circula el transporte público. La generalidad de los recorridos peatonales se encuentra dentro del rango de 300 a 400 metros lineales. Sin embargo que se considera excesiva accesibilidad, en tanto que contamina innecesariamente el medio ambiente del sector, le otorga muy buenas oportunidades para su rehabilitación urbana como una centralidad atractiva para la vivienda y el empleo (Ver Anexo No. 10: Accesibilidad peatonal al transporte público).
- g. **Deficiente calidad y cantidad de aceras para la movilidad peatonal:** Casi el 50% de las aceras se encuentran en mal estado y casi la totalidad de ellas no tiene las dimensiones reglamentarias (88.25%). Es decir, tienen dimensiones que no favorecen la accesibilidad universal y la vida en el espacio público. Las aceras se han convertido en verdaderos laberintos, producto de la instalación de quioscos de comercio, de la destrucción de sus niveles de construcción y su destrucción para la adecuación de rampas de ingreso de vehículos a predios privados frentistas, del uso abusivo de estos espacios públicos para la exhibición de productos de almacenes, de la instalación de mojoneros para evitar que los autos ocupen las aceras, de la instalación de publicidad excesiva, de la instalación inapropiada de señales de tránsito, etc. Esta situación disminuye la posibilidad de desarrollar la vida en el espacio público, de los encuentros sociales en el espacio público necesarios para la vida en comunidad y deteriora la imagen urbana (Ver Anexo No. 11: Cumplimiento Reglamentario de Aceras y Anexo No. 12: Calidad de Aceras).
- h. **Más de la mitad la infraestructura para la movilidad en bicicleta es ineficiente:** Sin embargo que este sector constituye uno de los más servidos de la ciudad con ciclovías, más del 52% de ellas son compartidas con autos privados y públicos, lo que las vuelve inseguras. Esta situación viene afectando al interés de usar las ciclovías, es evidente la falta de uso o el poquísimos crecimiento de los flujos en bicicleta (Ver Anexo No. 13: Red de Ciclovías).

- i. **Importante oferta transporte público para acceder al sector y viceversa; y, limitaciones de ese sistema para la movilidad transversal:** En su condición de enlace de la movilidad de superficie entre el Centro Histórico y el Centro Urbano Moderno de "La Carolina", "La Mariscal" está provista de seis (6) rutas longitudinales -norte/sur-, mientras que para el cruce transversal del sector -este/oeste- solamente existen tres (3) rutas de transporte público. Se estima que la demanda de movilidad longitudinal será absorbida significativamente en la futura operación del Metro de Quito, mientras que la demanda de movilidad transversal debe resolverse considerando que hacia los costados este y oeste de "La Mariscal" se asientan las más grandes universidades del DMQ. En todo caso se requiere implantar un sistema de transporte público que vaya más a tono la necesidad de mejorar las condiciones medio ambientales del centro urbano de la ciudad (Ver Anexo No.14: Transporte público)
- j. **Excesivas facilidades para la movilidad en auto particular:** Efectivamente, prácticamente por la totalidad de las vías del sector pueden circular los autos particulares. Estas vías atienden gran parte del crecimiento indiscriminado de autos privados que circulan en la macro-centralidad urbana de Quito y de la falta de una política pública que priorice los desplazamientos o la movilidad peatonal, en bicicleta y en transporte público. En horas pico hay saturación vehicular o atascos -incremento de tiempos de viaje y pérdidas económicas que afectan a la mayoría de los viajes o desplazamientos diarios-. En conjunto, esta situación genera una percepción de congestión, de contaminación ambiental y de deterioro de la imagen urbana, especialmente en las vías longitudinales (Ver anexo No. 15: Vías y Auto Particular).
- k. **Inmensa oferta de espacios para el estacionamiento de autos privados:** Que igualmente contribuye a proveer de facilidades a la movilidad en auto particular. La oferta total de estacionamientos actual es de 7.563 unidades, que está compuesta por 3.400 unidades en las calzadas de las vías - casi la totalidad en la denominada Zona Azul- y por 4163 unidades en patios o terrenos privados en los que se oferta el servicio de estacionamiento por horas (Ver Anexo No. 16: Estacionamientos). Si se considera que el estacionamiento en vía pública tiene una baja rotatividad -1.5 veces por día- y que el estacionamiento en patios tiene una rotatividad de más o menos 3 veces por día, entonces la oferta de estacionamiento del sector representa el ingreso con destino "La Mariscal" de aproximadamente 18.000 autos día o lo que es lo mismo, 18.000 habitantes temporales. Si el 80% de los visitantes que ingresan al sector por trabajo, compras de diverso tipo, gestiones, etc. (72.000 personas) lo hacen a pie o por transporte público, entonces la población residente temporal por día -de lunes a viernes- sería de más o menos 90.000 habitantes por día; esto es de casi 12 veces la población residente estimada para el 2018 - 6.862 habitantes-.

El estacionamiento en las calzadas de las vías va en desmedro de la calidad y cantidad de aceras para la movilidad peatonal y/o en bicicleta y revela la inexistencia de una política urbana y/o una infraestructura que desincentive en uso del auto privado en los desplazamientos al interior de la ciudad y especialmente en la macro-centralidad del

DMQ. En conjunto, esta situación genera una percepción de congestión, de contaminación ambiental y de deterioro de la imagen urbana, especialmente en La Mariscal.

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

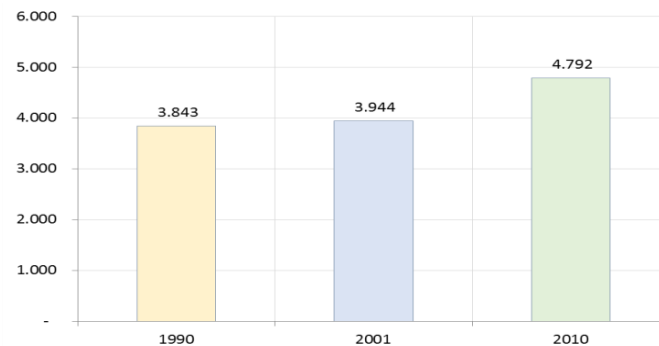
1.1.3.3.- Usos del suelo:

- m. **Predominio de uso de suelo Comercial/Servicios en el parcelario:** Se estima que la esta situación tiene origen en PUOS - históricamente vigente; el que, prácticamente en todos los usos de suelo residenciales urbanos y múltiples permiten la implantación, aparentemente discriminada, de usos comerciales y servicios (99,29% de los Usos Pormenorizados). Esta situación resultaría coherente con la función y usos de suelo predominantes en la macro-centralidad urbana del DMQ de la que La Mariscal forma parte; sin embargo, en algunas partes del área de estudio se evidencia la tendencia hacia la mono-funcionalidad como resultado de los intereses o afanes rentistas que ofrece el mercado del suelo en la ciudad. Mientras que en el PUOS se establece implícitamente que los usos comerciales y de servicios no pueden existir sino por compatibilidad en los usos residenciales R2, R3 y Múltiples, actualmente el casi el 30% de los lotes tienen usos exclusivamente comerciales y de servicios de distinta escala. En efecto, según el PUOS vigente más del 70% de los lotes deberían tener usos residenciales y en realidad, según el levantamiento de campo, alcanzan apenas el 45,62 %. Dicho de otra manera, el 54.38 de los lotes del sector tienen usos comerciales, de servicios o de equipamiento (**Ver Anexo No. 17: Usos de Suelo**).

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

- n. **Crecimiento polarizado de la oferta de vivienda particular:** Para el 2010, el parque de vivienda se ha incrementado en un 25 % con respecto al de 1990 (**Ver Gráfico No.11: Crecimiento de viviendas particulares**); sin embargo, este incremento se ha producido polarizadamente, en el 20% de los barrios de “La Mariscal” -Barrios: "Simón Bolívar" y "Colón (2)"-.

Gráfico No.11: Crecimiento de Viviendas Particulares.



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

El crecimiento de las viviendas particulares en el sector ha sido fundamentalmente en el tipo INEC de “Departamentos en casa o edificio”: en 1990 este tipo representó el 56% del total de las viviendas particulares en el sector, en 2001 el 65.90% y para el 2010 llegó a ser del 74.90%. Es evidente la paulatina disminución de las viviendas INEC tipo “Casa - Villa” –en 1990 fue de 35.26% y para el 2010 19.89%-, esta situación se corresponde con el -igualmente paulatino- destino de las antiguas viviendas unifamiliares para comercio y servicios (Ver Cuadro No.1: Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo y Gráfico No 12: Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo):

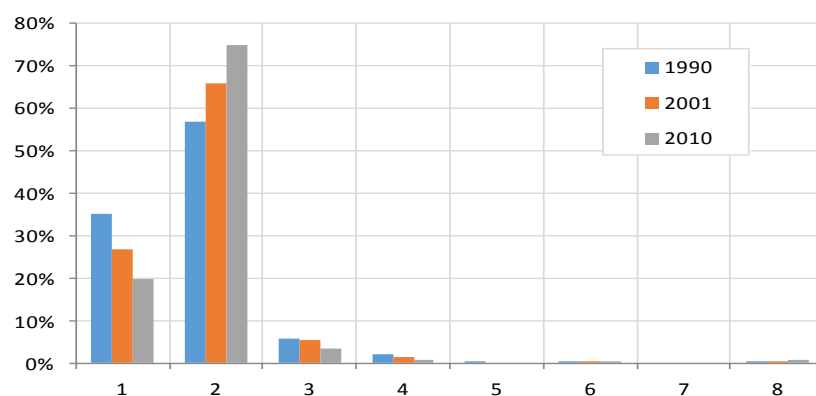
Cuadro No. 1: Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo

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

Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

Gráfico No.12: Crecimiento de Viviendas Particulares por Tipo



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

- o. **Importante déficit de equipamientos públicos a nivel barrial y sectorial:** La Mariscal forma parte de la denominada macro-centralidad urbana de Quito y del DMQ, en ella se asienta una buena parte de equipamientos de carácter zonal, de ciudad y hasta metropolitanos, públicos y privados, cuya accesibilidad eventualmente resulta compleja para la población local. Desde las reflexiones teóricas desarrolladas en el Taller se ha establecido que para alcanzar el desarrollo espacial equitativo de la ciudad contemporánea resulta estratégico fortalecer la vida de la comunidad a nivel barrial. Volver al barrio como estrategia para contribuir en la construcción efectiva del “derecho a la ciudad”; de allí que, se ha investigado fundamentalmente la dotación de equipamientos a nivel barrial y en algunos casos la necesidad de algunos equipamientos, que desde la perspectiva del Régimen del Suelo Vigente para el DMQ son necesarios a nivel sectorial.

En el área de estudio, los equipamientos públicos de escala barrial son insuficientes o no existen, especialmente de Bienestar Social, Educación, y Cultura. Esta situación refleja los desequilibrios espaciales de la metrópoli, expresa la inequidad social, afecta a las posibilidades de cohesión social y a la construcción de identidades a nivel barrial; y, contribuye a la migración de la población hacia la periferia de la ciudad, especialmente hacia los valles ([Ver Anexo No. 19: Equipamientos existentes](#), [Ver Anexo No. 20: Equipamientos Barriales Faltantes](#) y [Ver Anexo No. 21: Equipamientos Sectoriales Faltantes](#))

- p. **Insuficiente cantidad de espacio público para plazas cívicas o culturales y para parques:** Las únicas plazas cívicas y/o de expresión social, política y cultural de Quito se ubican en el Centro Histórico. El desarrollo urbano del área de estudio no contempló la necesidad de estos espacios públicos, algunos de sus roles han sido asumidos por los centros comerciales; especialmente, como los de lugares de encuentro, “para ver y ser vistos”. En el imaginario ciudadano la únicas "Plaza" que existen en La Mariscal es la "Plaza Foch", las que, aun cuando su aparición en el tejido urbano fue pensado desde la necesidad de espacios culturales -plaza cultural- evidentemente, cumple fines exclusivamente comerciales. Debido a que el territorio se ha ocupado con urbanizaciones

y lotizaciones que históricamente y por distintos motivos, no solamente que no hicieron sus obras de urbanización -las hizo el Municipio- sino que además, no dejaron los espacios necesarios para la habilitación de parques barriales. Sin embargo, el área de estudio se relaciona directamente con un gran parque, de escala de ciudad o metropolitana, “El Ejido”, el que no atienden las necesidades y la escala de parques barriales, en los que sus habitantes puedan socializar, recrearse, y construir vida en comunidad. Este déficit estaría aportando en la construcción de comunidades barriales sin cohesión social.

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

1.1.3.4.- Ocupación del Suelo:

- q. **La mayor parte del parcelario está ocupado con retiro frontal:** Efectivamente, el 84% de las edificaciones construidas en el parcelario de “La Mariscal” han mantenido su forma original de ocupación con retiro frontal; sin embargo, casi el 30% de estas edificaciones han ocupado el retiro frontal en planta baja y/o en planta baja y plantas altas- como resultado del proceso de transformación de un sector originalmente residencial y con retiro frontal -ciudad jardín- en un sector comercial y de servicios, cuyas edificaciones buscan el contacto directo con la calle para el mejoramiento de su potencial económico-comercial (Ver Anexo No. 23: Forma de Ocupación del Suelo Actual).
- r. **Sobre-ocupación del suelo en Planta Baja:** El 73 % de los lotes se encuentran ocupados con edificaciones de superficies mayores a las permitidas por la zonificación correspondiente según el PUOS vigente. Esto porque construir más en planta baja siempre será más económico que construir en otros pisos. Lastimosamente, la sobre ocupación del suelo en planta baja contribuye a disminuir la calidad ambiental de la ciudad, disminución de aire y luz en los ambientes interiores y particularmente la capacidad de absorción de aguas lluvias (Ver Anexo No.24: Intensidad de Ocupación del Suelo en Planta Baja)
- s. **Alta subocupación del índice total de ocupación del suelo vigente:** El 83,40 % de los lotes del sector no han alcanzado a la plena ocupación del suelo según la zonificación asignada por el PUOS vigente; y, el 60,40% del parcelario no ha ocupado más del 50% del potencial edificable según el PUOS vigente (Ver Anexo No. 25: Intensidad de Ocupación del Suelo Total). Evidentemente, esta situación es el resultado de la falta de

una política de gestión municipal que incentive la plena ocupación de la ciudad central y se expresa formalmente en el mayoritario incumplimiento de la altura edificable reglamentaria (PUOS) en las parcelas, un perfil urbano anárquico y la sensación de desorden y de deterioro de la imagen urbana. En todo caso, aporta en la disminución progresiva de la densidad poblacional de esta parte de Quito. La reproducción de esta tendencia de ocupación a nivel barrial, sectorial y zonal también contribuye al crecimiento extensivo de la ciudad, una forma espacial que agudiza y hasta genera los grandes conflictos de la movilidad en el DMQ y la demanda de grandes inversiones públicas y privadas - pérdidas económicas- para la construcción de nueva infraestructura de equipamientos y servicios para la población que se asienta en la periferia y los valles.

1.1.3.5.- Patrimonio edificado:

- t. **Inventario de edificaciones histórico-patrimoniales desactualizado:** El inventario de las edificaciones patrimoniales del DMQ legalmente emitido por el Municipio del DMQ fue realizado entre 1992-1998. Desde entonces se vienen realizando actualizaciones que no han modificado esencialmente el inventario de “La Mariscal”; entonces, actualmente, el sector tiene 189 edificaciones patrimoniales inventariadas. El presente estudio propone: por un lado, la eliminación de 22 edificaciones -de las 189- por cuanto se considera no reúnen las condiciones para mantenerse como patrimonio histórico edificado; y, por otro lado, la incorporación de 42 edificaciones más al inventario de 1991, en vista que se considera poseen singulares características morfológicas arquitectónicas y urbanísticas. En síntesis, se propone que La Mariscal contenga y conserve 209 edificaciones patrimoniales (**Ver Anexo No. 26: Patrimonio edificado**).

La mayor parte de las edificaciones inventariadas por el municipio se encuentran en buen estado (**Ver Anexo No. 27: Estado de las patrimonio inventariado**). Esto se debería al interés ciudadano mayoritario en el cumplimiento de las disposiciones municipales. Aun se observan pretensiones de abandono y destrucción, aparentemente intencionada, del patrimonio edificado ante la posibilidad de alcanzar mayor rentabilidad inmobiliaria.

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

6.- Conclusiones:

1.1.3.6.- Problemas generales de “La Mariscal”:

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

1. Medio físico favorable para el desarrollo de la vida urbana.
2. Fuerte tendencia a la disminución de la población total residente.
3. Trazado que facilita la permeabilidad y legibilidad internas del sector.
4. Reducida conectividad vial hacía el entorno urbano inmediato y viceversa.
5. Sistema de movilidad desarticulado y con predominio del uso del auto privado.
6. Pérdida de residencialidad en la mayor parte del sector.
7. Sobreocupación del suelo en planta baja y subocupación del suelo en altura.
8. Inventario de edificaciones histórico-patrimoniales desactualizado y falta de gestión para la protección de las edificaciones inventariadas.

1.1.4.- Síntesis de la propuesta urbana (Propuesta conceptual y Espacial):

1.1.4.1. Objetivos generales:

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

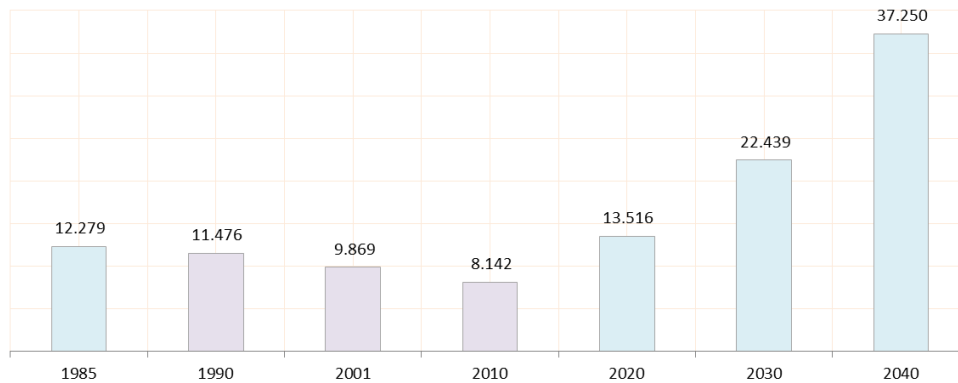
1.1.4.2. Visión de futuro:

Para el 2040, "La Mariscal" será: Un modelo de "ciudad compacta" en el Distrito Metropolitano de Quito; en el que, mediante la ocupación eficiente del suelo, vivirán alrededor de 37.000 habitantes. Una centralidad turística-residencial, con usos de suelo y equipamientos sociales y públicos que potencien y sostengan su identidad urbana y la buena vida de su población residente, el disfrute de la población visitante, en un ambiente de diversidad social, económica y cultural. Con un sistema de movilidad que privilegie el uso del transporte público, en bicicleta y la movilidad peatonal, con un patrimonio histórico edificado rehabilitado sosteniblemente para el desarrollo de actividades sociales, económicas y/o culturales.

1.1.4.3.-Estrategias generales:

1. La organización general del espacio del sector será en consideración del patrimonio histórico edificado.
2. Rediseñar los espacios públicos –que aprovechan la topografía, que generen microclimas para evitar la radiación solar y que favorezcan la seguridad ambiental de la población.

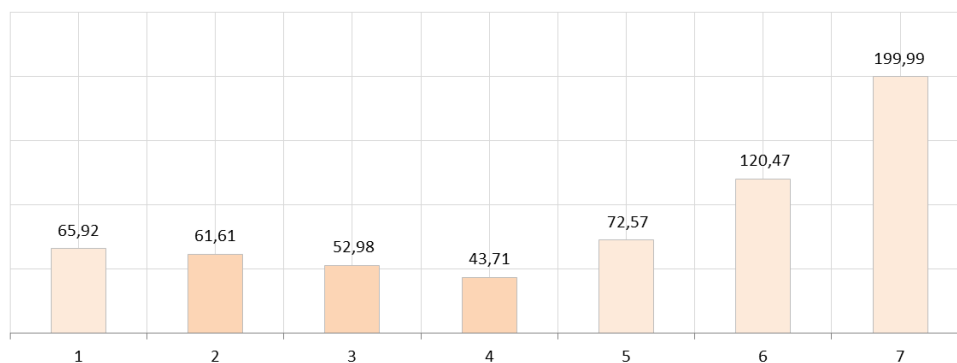
Gráfico No.13: Población propuesta 2040



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

Gráfico No.14: Densidad poblacional propuesta 2040



Fuente: INEC

Elaborado por el Taller AR0960 -2018-2

3. Re-densificar el sector con nueva población, asentada fundamentalmente en los barrios que rodean a la "ZONA" o centro urbano lúdico, de tal manera que "La Mariscal" alcance una población de alrededor de 37.000 habitantes y densidad poblacional promedio de 200 hab/ha, mediante el rediseño de los usos de suelo y su intensidad de ocupación (Ver Gráfico No.13: Población propuesta 2040; y , ver Gráfico No. 14: Densidad poblacional propuesta 2040).
4. Crear nuevos tramos de vías en zonas donde la morfología del trazado es ineficiente, que disminuyan el tamaño de manzanas que tienen superficies mayores de los 10.000

m2 para aportar a la optimización de la escala humana y el mejoramiento pleno de su accesibilidad y permeabilidad en sentido longitudinal y transversal

5. Conservar el sistema de transporte público que opera hacia las avenidas principales: 10 de agosto, Amazonas, 6 de Diciembre, 12 de Octubre, Orellana, Colón, Patria y eliminar el que opera por la Av. 9 de octubre.
6. Estructurar un sistema de movilidad en sentido longitudinal y transversal, que privilegie el transporte público (buses ecológicos), el transporte en bicicleta y la movilidad peatonal: 4.1.- Recorrido Transversal Universitario: que se desarrollará por las avenidas Isabela Católica, calles Veintimilla-Darquea, y avenidas América y Colón. 4.2.- Recorrido Longitudinal: que se desarrollará por las avenidas Amazonas, prolongación de la calle San Salvador, Avenidas República, 6 de diciembre y Patria.
7. El sistema de movilidad en sentido longitudinal y transversal propuesto, se complementará con cuatro (4) Estaciones Intermodales ubicados: la Primera, en los terrenos de la universidad Central hacia la Av., América, junto a la parada del metro; la Segunda, en el terreno ubicado en la intersección suroeste de las avenidas Eloy Alfaro y República, diagonal a la parada del metro ""La Pradera""; la tercera, en los terrenos ubicados entre las universidades Católica y Politécnica en la intersección de las calles Isabela Católica y Mena Caamaño; y , la Cuarta, lo más próxima a la parada del metro en el parque ""El Ejido""
8. Construcción de un viaducto en la Av. "Patria", entre la 12 de octubre y 10 de agosto (Incluye la eliminación del "Puente del Guambra"), que permita una mejor integración espacial entre el parque "El Ejido" y "La Mariscal"; y, de un viaducto en el tramo de la "10 de agosto" entre la Av. "Eloy Alfaro" y "Patria" con fines de mejorar la relación espacial entre ""La Mariscal"" y ""Santa Clara"...La ejecución de estas propuestas serán evaluadas económica y socialmente.
9. Organización de pares viales en sentido longitudinal y trasversal del sector.
10. Convertir a todas las vías del Centro Turístico ""La Zona"" (Veintimilla, Colón, Amazonas y 6 de Diciembre) en vías peatonales, en las que solamente podrán ingresar autos de servicio y/o emergencias.
11. Las demás vías locales serán para la movilidad peatonal predominantemente (ensanchamiento de aceras y eliminación de "Zona Azul) y permitirán la circulación de autos particulares.
12. **Uso de Suelo:** 10.1. En el parcelario ubicado hacia las avenidas de borde del sector, el uso de suelo será MULTIPLE -50% vivienda y 50% comercio/servicios-; hacia las avenidas que atraviesan el Sector será MULTIPLE ESPECIAL -60% vivienda y 40 % comercio/servicios-. 10.2. En la "ZONA", entre la Av. Amazonas y 6 de

Diciembre y Calles Cordero y Veintimilla, se propone TRATAMIENTO ESPECIAL (20% VIVIENDA Y 80 % DE COMERCIO Y SERVICIOS). 10.3. Para el sector comprendido entre Veintimilla, 18 de septiembre, Amazonas y 6 de Diciembre) se propone RESIDENCIAL URBANO 3 (40% VIVIENDA Y 60% COMERCIO Y SERVICIOS). 10.4. En el resto del parcelario, se propone "RESIDENCIAL 2" (80% vivienda y 20 % comercio) ...y, los terrenos en los que se implantarán los equipamientos tendrán regulaciones resultantes de su naturaleza y sus relaciones con el entorno (ver plano de Usos de Suelo Propuesto). 10.5. Proveer de equipamientos al sector, de manera prioritaria equipamientos de carácter barrial que propenda a mejorar las condiciones de vida, fortalecer la identidad y la comunidad a nivel barrial y hasta sectorial (Ver Anexo No.28: Matriz de Equipamientos Propuestos).

13. **Ocupación de suelo:** 11.1. Hacia todas las avenidas la forma de ocupación será sobre línea de fábrica; la forma de ocupación hacia las vías locales será de dos formas: 1.1. Pareadas en los lotes posteriores de las manzanas con frente a las avenidas y 1.2.- Aislada en los corazones de los barrios. 11.2. Hacia las avenidas, la altura de edificación máxima será la distancia entre bloques (Ancho de las vías + retiros frontales), pudiendo escalonarse en los pisos superiores para el caso de lotes con profundidades que así lo permitan. En la "ZONA" la altura máxima será de 3 pisos (La morfología urbana de esta zona será objeto de un proyecto especial urbanístico) (Ver plano de Alturas de Edificación y Ocupación de Suelo Propuestos).
14. Consolidando la forma de ocupación de suelo sobre línea de fábrica en los barrios o conjuntos urbanos donde hay una clara tendencia en este sentido. Rescate y protección de la forma de ocupación de suelo aislada en los barrios o conjuntos urbanos donde hay una clara tendencia en este sentido.
15. Avanzar hacia la ciudad Compacta, mediante la creación de políticas urbanas que prioricen la plena ocupación de La Mariscal y que generen normativas especiales que incentiven la construcción del saldo edificable en esta parte de la ciudad y de su altura de edificación. Normativas que se deben construir en procura de democratizar el acceso o el derecho a la centralidad urbana por parte de la más amplia diversidad socio-económica de la población.
16. Fortalecer la política urbana para incentivar y estimular la preservación y el cuidado de estas/os edificaciones y/o conjuntos urbanos

1.1.5.- Bibliografía:

- Villagrasa, Joaquín, 1991, "El estudio de la morfología urbana", Geo-Crítica, 92, marzo, 1991.
- Castells, Manuel, 1974, "La Cuestión Urbana", Editorial: Siglo XXI Editores, 2012, México D.F.

- Lefebvre, Henry, 1974, "La Producción de Espacio", Editorial Capitán Swing Libros SL, 2013, Madrid.
- Pradilla Cobos, Emilio, 2012, "la Economía y las formas urbanas en América Latina", en Blanca Rebeca Ramírez Velásquez y Emilio Pradilla Cobos (Comps.), Teorías sobre la ciudad en América Latina, tomo I, Universidad Autónoma Metropolitana, México DF, México, 2013.
- Moudon, A. V. (1997), "Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban morphology*", 1(1), 3-10.
- Samuels, Ivor. (2005). Conzen's last bolt: Reflections on 'Thinking about Urban Form'. *Urban Morphology*. 9. 136-144.
- Hoyos, Gonzalo, (2009), "Study on the world heritage preservation system in Quito City, Ecuador : improvement of the world heritage preservation system in Quito City based on the experience of Ecuador (Cuenca City) and Japan (Nara and Kyoto Cities)", Mie University.
- Fierro, Gustavo, (2016), "Hacia la construcción de la Política Urbana en el Ecuador... el caso de la planificación urbana de Quito: 1980-2014", Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, IIP- Programa de Posgrado: Planificación Local Y regional, diciembre de 2015.
- Capel, Horacio, (2002), *La morfología de las ciudades. Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Vol. 37. Ediciones del Serbal, SA, 2002.
- Administración Municipal 2005-2009, "Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito-2000-2020", Revisión 2006-2010, Sustitución de la ordenanza No.004, Quito, Ecuador.
- Administración Municipal 2009-2014, (2009), "Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022", Ordenanza No. 0171, del 30 de diciembre del 2011, Quito, Ecuador.
- Asamblea Nacional Constituyente, (2008), "Constitución de la República del Ecuador 2008", publicada en el Registro Oficial # 449, del 20 de agosto de 2008, Quito, Ecuador.
- Administración Municipal 1988-1992, (1988), "El Plan del Distrito Metropolitano de Quito", 1988-1992, Programas: 1) Programa de Gobierno Municipal, 2) Programa de desarrollo Económico y Social; y, 3) Programa de Desarrollo Espacial Metropolitano, Quito, Ecuador.
- Administración Municipal 2001-2005, (2001), "Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito Metropolitano de Quito", Ordenanza de Zonificación No.004, del 13 de noviembre del 2001, Quito Ecuador.
- Administración Municipal 1978-1983 (1981), "Plan Quito, Esquema Director 1980", Municipio de Quito, Aprobado en enero de 1981, Ordenanza No. 1092, Segunda Edición Editorial Mantilla Hurtado S.A., Quito, Ecuador.
- Pérez, G., 1921, "Historia de la Arquitectura en la República del Ecuador", Revista "La Gaceta de América", Año 1, No. 3; París, Imprenta Vertongen, 1921.

- Radiconcini, G., 1912, “La ciencia y el Arte de la Construcción en Quito”, Anales de la Universidad Central, Quito, Año 1, Nueva serie, Noviembre 1912, No.5, Quito, 1912
- ¹ Notaría Segunda Cantón Quito, 1922, “Contrato de Compra Venta entre The Anglo French Pacific Syndicated Limited y The Farms Company”, Escritura Pública.
- Concejo Municipal, 1922, Acta 5 de enero de 1922, Copiador de actas 1921-1922, Archivo Histórico Municipal, Quito, 1922
- Archivo Histórico Municipal, 1927, Catastro de la Propiedad Urbana, Municipio de Quito, Quito, 1927.
- Sosa, Cecilia y otros, 1988, “Conformación y Transformaciones Urbano Arquitectónicas del sector Mariscal Sucre 1922-1988”, Universidad Central del Ecuador, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Serie, Tesis de Grado, No. 7, Quito, 1988.

Quito, julio 2018

BIBLIOGRAFÍA:

- Castells, Manuel, 1974, "La Cuestión Urbana", Editorial: Siglo XXI Editores, 2012, México D.F.
- Harnecker, Marta, 1976, “Los conceptos elementales del materialismo histórico”, Ediciones Siglo veintiuno editores, S.A, Octava edición, Madrid, España.
- Lefebvre, Henry, 1974, "La Producción de Espacio", Editorial Capitán Swing Libros SL, 2013, Madrid.
- Pradilla Cobos, Emilio, 2012, "la Economía y las formas urbanas en América Latina", en Blanca Rebeca Ramírez Velásquez y Emilio Pradilla Cobos (Comps.), Teorías sobre la ciudad en América Latina, tomo I, Universidad Autónoma Metropolitana, México DF, México, 2013.
- Moudon, A. V. (1997), "Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban morphology*", 1(1), 3-10.
- Samuels, Ivor. (2005). Conzen's last bolt: Reflections on 'Thinking about Urban Form'. *Urban Morphology*. 9. 136-144.