

Jaime F. Erazo Espinosa, coordinador

Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina



Índice

© De la presente edición:

FLACSO, Sede Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito – Ecuador
Telf.: (593-2) 3238 888
Fax: (593-2) 3237 960
www.flacso.org.ec

Ministerio de Cultura del Ecuador
Avenida Colón y Juan León Mera
Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 2903 763
www.ministeriodecultura.gov.ec

ISBN: 978-9978-67-202-0
Cuidado de la edición: María M. Pessina
Diseño de portada e interiores: Antonio Mena
Imprenta: Crearimagen
Quito, Ecuador, 2009
1ª. edición: abril de 2009

Presentación	9
Introducción	
Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina	11
<i>Jaime F. Erazo Espinosa</i>	
I. VIDA Y GESTIÓN EN LOS CENTROS HISTÓRICOS	
El centro histórico, del concepto a la acción integral	31
<i>Patricia Rodríguez Alomá</i>	
Mediación y concertación para salvar el centro urbano y el medio ambiente de Xochimilco: un patrimonio mundial en peligro en la periferia de México	51
<i>Anne Collin Delavaud</i>	
Plan de manejo del casco histórico de la ciudad de Buenos Aires	73
<i>Silvia M. Fajre</i>	

II. HÁBITAT POPULAR E INCLUSIÓN SOCIAL:
POLÍTICAS Y DERECHOS

**Política de vivienda e inclusión social en Brasil: revisión
histórica y nuevas perspectivas en el gobierno de Lula** 95
Nabil Bonduki

**Reflexiones sobre el derecho a la vivienda
en el Ecuador. Una revisión desde la realidad
urbana y el derecho a la ciudad** 137
Pablo Gago Lorenzo

**Direito à moradia e questão habitacional no Brasil:
o caso da cidade Estrutural** 155
Brasilmar Ferreira Nunes e Inaë Magno da Silva

**Construcción de la vida asociativa: estudio de caso de las
políticas de vivienda social en la comuna de La Pintana** 175
María José Pérez Bravo

III. HÁBITAT POPULAR E INCLUSIÓN SOCIAL:
OTRAS LECTURAS

Medios de vida urbanos y vivienda en Ecuador 195
Diego E. Aulestia Valencia

**El hábitat residencial sustentable como punto de
partida para la construcción de la ciudad** 217
Norma Carnevalli Lobo

**Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales
entre familias de sectores populares y medios residentes
en el área metropolitana de Buenos Aires, Argentina** 233
Ma. Mercedes Di Virgilio

**Integración social en programas habitacionales y
urbanos chilenos como aporte a la integración
social nacional (1996-2006)** 259
Paola Siclari Bravo

IV. TRANSPORTE MASIVO Y MOVILIDAD URBANA

**El derecho a la vida en la movilidad urbana y
el espacio público en América Latina** 293
Ricardo Montezuma

**Metodología para estimar y monitorear reducciones
de gases efecto invernadero en sistemas de transporte
masivo urbano en el marco del Mecanismo de Desarrollo
Limpio del Protocolo de Kyoto** 301
Camilo Rojas García

Diseño urbano para reducir el uso del automóvil 317
Diego Hurtado Vásquez

V. GESTIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS Y DESASTRES

**Los riesgos tecnológicos en el DMQ:
la paradoja del desarrollo urbano y el síndrome
de nuevos escenarios de riesgos y desastres** 345
Jairo Estacio

**Discrepancias institucionales y vulnerabilidad
asociada en el valle de Los Chillos frente al
peligro de lahares del volcán Cotopaxi** 365
Tania Serrano y Florent Demoraes

Degradación, vulnerabilidad y riesgo hidrogeomorfoclimático en áreas urbanas de laderas	381
<i>Othón Zevallos Moreno</i>	
Construcción política de un desastre natural. La inundación de la ciudad de Santa Fe en 2003	407
<i>Silvia Esther Fontana</i>	

Diseño urbano para reducir el uso del automóvil

Diego Hurtado Vázquez*

Resumen

Esta ponencia presenta una propuesta de diseño urbano, que nos ayude a construir ciudades humanas, solidarias, saludables y sostenibles, a través del diseño de espacios para las personas, reduciendo la dependencia del auto privado al mínimo.

Se establece para ello un modelo teórico, el cual es comparado con un ejemplo de urbanización siguiendo las normas vigentes. Con esto nos podemos dar cuenta de todas las ventajas de diseñar para las personas y la no viabilidad de hacerlo para los autos.

Se analiza, además, el cómo podemos aplicar estas reglas del juego en la ciudad construida, tarea que se vuelve más compleja pero a la vez más enriquecedora por todos los factores que se han dado a lo largo del tiempo. Para ello, se realiza un ejemplo teórico de aplicación en un barrio de la ciudad de Quito. Partiendo de un análisis de los problemas del barrio, se plantea una intervención en los espacios públicos, recuperando espacios antes destinados para los autos, para destinarlos al uso de los peatones y los encuentros, y un incremento del uso habitacional sobre terrenos actualmente subutilizados y con todos estos espacios recuperados se esboza una conexión de espacios públicos con dominio de la gente y centros de actividades del barrio con los de los barrios aledaños, de tal manera de lograr conformar una red de espacios comunitarios a escala humana que pueda ir uniendo a la ciudad entera.

En conclusión, el objetivo de esta propuesta es demostrar que otra ciudad es posible, que urge realizarla y que está en nuestras manos, ya que la ciudad como está concebida actualmente ya no es compatible con la sostenibilidad de la vida en el planeta.

Palabras clave: diseño urbano, reducir dependencia del auto, espacios públicos con dominio de la gente, ciudades sostenibles.

* Coordinador del colectivo ciudadano Quito para Todos. Arquitecto con maestría en Arquitectura, mención Diseño Urbano. Correo electrónico: diegohur2001@yahoo.com

Objetivo

El objetivo es que con los criterios de diseño urbano expresados en esta ponencia, podamos llegar a diseñar o modificar barrios en los cuales el uso del automóvil sea restringido al mínimo necesario y de esa manera recuperar gran cantidad de espacio público para otras actividades con dominio de las personas.

Entendamos como mínimo necesario, el que los automóviles de los habitantes, usuarios y de algunos visitantes, puedan llegar desde las vías colectoras o arteriales en forma lenta y segura hasta los lotes o cerca de ellos, tengan la posibilidad de aparcarse y salir del barrio de la misma manera.

El diseño a escala humana

La distancia de la caminata

¿Cual sería el tamaño máximo de una urbanización si es que queremos que las personas a su interior caminen y no usen los autos? Varios estudios indican que la mayoría de personas están dispuestas a caminar hasta una parada de autobús si es que estas no están a más de 300m, a partir de esta distancia, el número decrece significativamente. Con el mismo criterio podemos afirmar, que las personas caminarán al interior de la urbanización, si la mayoría de distancias no son mayores a 300m. De esto podemos concluir que la urbanización debería tener un radio máximo de 300m. Sin embargo, este podría tener cierta flexibilidad, siempre tomando en cuenta, que la mayoría de los trayectos a pie, se realizarían dentro del radio de 300m. Por lo tanto una urbanización debería tener alrededor de 36ha de superficie y sus lados no ser mayores de 600m de largo.

Equipamiento y actividades

Los ciudadanos deben tener la posibilidad de realizar el mayor número de actividades al interior de su barrio. Mientras más equipamiento y actividades tengamos a la mano menos necesitaremos usar el automóvil.

Conexión con el resto de la ciudad.

Por vías colectoras o arteriales, que lo conecten con el resto de barrios y sitios de la ciudad. Por estas vías deberá pasar el transporte colectivo, el cual tendrá una o más paradas que sirvan al barrio. La distancia desde cualquier punto del barrio hasta la parada de autobuses más cercana, no deberá ser mayor de 300m, y el espacio de las paradas y sus alrededores deberá tener un tratamiento especial, pues al tratarse de una puerta de ingreso al barrio, deberá tener su importancia y su atractivo, para que la población del barrio se sienta cómoda, se identifique con ella y la utilice. Deberá ser una de las plazas principales del barrio. El transporte colectivo que sirva al barrio, deberá ser parte de la red de interconexión de transporte urbano de la ciudad, de tal manera que desde este punto de partida se pueda acceder a cualquier destino en la ciudad, con el costo de un solo pasaje.

Espacios que creen comunidades

La sola disminución del uso del automóvil es importantísima para conseguir los objetivos aquí planteados, pero no es suficiente.

Además hace falta crear las condiciones necesarias para que los nuevos espacios y los espacios recuperados sean ricos en actividades, de tal manera que la población se identifique con ellos y los use.

Porque si tenemos espacios exteriores de gran calidad, la gente los utilizará, y generará que en estos se den muchas actividades compartidas, lo que a su vez permitirá que los habitantes de los barrios se conozcan y creen nexos que fortalezcan la vida del barrio.

Que la calle, la plaza y el parque vuelvan a ser una extensión del hogar, que vuelvan a ser espacios que creen y fortalezcan las comunidades, que sean espacios de encuentro y no tan solo de flujo. En donde niños, adolescentes, jóvenes, adultos y tercera edad, tengan su espacio de actividades. En donde se juegue, se compre, se venda, se trabaje, se baile, se exponga, se descansa, se corra, se pasee, se observe, se aprenda, se enseñe, se estudie, se comparta, se ría, se grite, se llore, se cante, se coma, se duerma, se ame, se transporte, etc.

El espacio público debe en esencia preservar el medio ambiente circundante, la presencia de las personas sobre la de las máquinas, y su acceso debe ser para todos sin ninguna restricción, poniendo énfasis en los discapacitados, niños y adultos mayores.

Para lograr todo esto es necesario cambiar las normas actuales por unas que lo permitan y una total y efectiva participación ciudadana en el diseño de sus espacios públicos.

Normas que permitan cumplir los sueños de los habitantes

En las ciudades actuales, estamos llenos de normas, ordenanzas, leyes, que prohíben hacer un montón de cosas pero no nos dan pautas elementales para enriquecer nuestros espacios y con ello la vida de las urbes.

Tenemos clarísimo el caso de Quito, en donde, las normas y ordenanzas al respecto son varios cientos de hojas, indicando inclusive hasta de que tamaño debe ser una puerta para entrar al baño, pero no nos guían para poder configurar un entorno saludable, armonioso, democrático, y que genere actividades y por lo tanto sea sostenible en el tiempo.

Además las normas actuales nos están obligando a crear ciudades como las que vivimos con todos los problemas que hemos analizado. Basada en la lógica del automóvil, la norma es favorable a los accesos vehiculares y los parqueaderos, en detrimento de los peatones, otros medios de transportes y los espacios verdes.

Por lo tanto hay que replantear la normativa actual por algo más simple, que vaya de acuerdo al sentido común y con miras a un gran objetivo, mejorar la calidad de vida generando una ciudad más humana.

Si tenemos normas claras y sencillas, que respondan a las expectativas de los ciudadanos de una ciudad mejor, no necesitaremos mayor control ni planificación al interior de los barrios, pues esta fluirá con naturalidad. La planificación municipal puede entonces restringirse al trazado de las vías colectores y arteriales, a los parques sectoriales y urbanos, a las zonas de reserva, y al equipamiento sectorial y urbano. El resto lo crearán los ciudadanos con toda su diversidad.

La urbanización para los ciudadanos

Lo siguiente es un ejemplo teórico, sobre papel, sin accidentes topográficos, como modelo ilustrativo. No intenta ser más que un punto de partida, que pueda ser mejorado, criticado, completado, o cambiado, pero manteniendo su esencia.

Cualquier aplicación en la práctica deberá ser mucho más rica, adaptada a la riqueza del paisaje circundante y con la variedad física y cultural que caracterice a sus habitantes. Sin embargo puede servir de base para diseñar y crear nuevos barrios, para rediseñar los existentes y juntos ir creando una nueva ciudad.

Para facilitar el ejemplo, se ha tomado un escenario ficticio de 560m de largo por 550m de ancho, con una superficie total de 30,8 hectáreas. Esto para mantener la distancia de la caminata a su interior como máximo a trescientos metros. En el mismo escenario, vamos a desarrollar dos urbanizaciones, una de acuerdo a las normas vigentes que la llamaremos “urbanización para los ciudadanos” y la otra con gran riqueza de espacios públicos con dominio de las personas que la llamaremos “urbanización para los ciudadanos”, que es la que veremos a continuación.

Las condiciones de partida serán las mismas. Los lotes tendrán 200m² con un frente de 10m por 20m de fondo. Esta comparación nos permitirá apreciar las ventajas de la opción apropiada y las falencias de la tradicional.

El siguiente ejemplo puede ser mejorado y enriquecido de distintas maneras, tan solo se ha escogido manzanas regulares por facilidad ilustrativa.

Las calles locales

En la Figura podemos ver el modelo de calle local propuesto. Estas tendrán 10 metros de ancho y serán en un solo sentido con veredas a ambos lados de dos metros cincuenta centímetros, un carril para autos de tres metros de ancho y un carril para parqueo de dos metros de ancho.

De esta forma conseguiremos tener más del 50% del espacio de la vía destinado a los peatones y menos del 50% restante a los autos, evitando de esta manera el dominio del espacio público por parte de los automotores.

El cruce del sendero peatonal será continuo por lo que los autos para atravesarlo deberán subir una rampa reduciendo la velocidad.

La manzana

Podemos ver el módulo de manzana, de 100m por 100m, rodeada de calles locales vehiculares de 10m de ancho, tendrá 38 lotes de 10m de frente por 20m de fondo.

Podemos apreciar en el centro de la manzana un espacio abierto a manera de plaza de 20m por 60m. Esta plaza central será el espacio de actividades pasivas y o activas de los habitantes de la manzana.

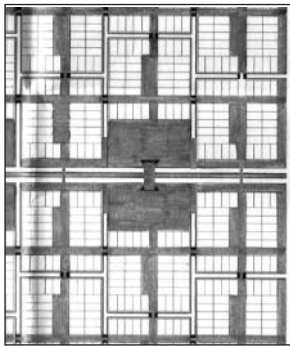
La manzana verde

Desde otro punto de vista, en la Figura 3 podemos apreciar como un sistema de calles verdes, nos conforma una manzana en cuyo interior tenemos una vía vehicular central con dos ramales en forma de T. Los circuitos peatonales son continuos mientras que las calles vehiculares se cortan en los cruces para reducir la velocidad de circulación de los autos, los cuales para atravesarlo tienen que subir por rampas, accediendo en forma lenta y segura a los lotes, priorizando totalmente al peatón. Por estas calles vehiculares podrán circular con seguridad las bicicletas, e inclusive jugar los niños. Este sistema de calles verdes conformará al interior del barrio una red de espacios públicos a manera de un parque lineal.

Las plazas de ingreso al barrio

Es una plaza que debe destacarse de las demás, puesto que será la puerta de entrada al barrio. Además será el espacio de nexo inmediato con el barrio vecino y con el resto de la ciudad.

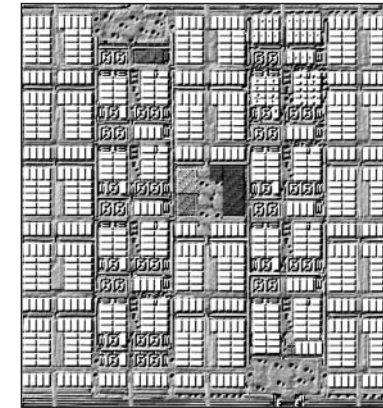
En la Figura podemos apreciarla, ubicada junto a una vía arterial. En el parterre central se ubicará la parada de autobuses que servirá a los dos barrios. El cruce hacia la parada de autobús se lo podrá realizar manteniendo un nivel continuo que una las dos plazas y la parada de transporte colectivo, en ese caso los automóviles pasarían por debajo por un paso deprimido.

Conexión entre barrios

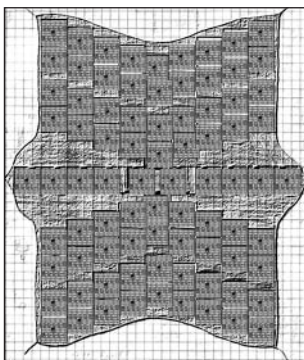
Frente a cada plaza de ingreso al barrio, al otro lado de la vía, deberá existir otra plaza de ingreso a otro barrio de similares características, dando de esta manera continuidad al circuito peatonal y de bicicletas a lo largo de la ciudad.

Varias manzanas hacen el barrio

En la Figura podemos apreciar a toda la urbanización, limitada en 550m por vías arteriales, arriba y abajo del gráfico y en 560m por vías colectoras al lado derecho e izquierdo del gráfico. Las manzanas han sido colocadas alternadamente, evitando de esta manera los cruces de calles vehiculares. Se facilita en cambio el cruce continuo en ambos sentidos a los senderos peatonales. Junto a las vías arteriales, tenemos dos espacios de 50m por 120m, que conforman las plazas de ingreso al barrio. En estas estarán ubicadas las paradas de autobuses.



Varios barrios juntos tenemos una ciudad



En la Figura podemos apreciar a los barrios unidos por las plazas de ingreso. Los barrios han sido colocados alternadamente, teniendo, en el sentido horizontal, una continuidad de las vías arteriales, mientras que en el sentido vertical, las vías colectoras, se cortan al llegar a las arteriales. De esta manera los automotores podrán movilizarse fluidamente a lo largo de la ciudad, tan solo con semáforos sincronizados en los encuentros de vías. Cada dos barrios, podemos encontrar un parque sectorial.

En una ciudad configurada de esta manera no sería necesario utilizar el automóvil, sin embargo se garantiza su acceso en forma lenta y segura hasta los lotes.

Dimensiones: Radio de acción alrededor de 3km. Aproximadamente 35km². Del tamaño de una ciudad como Portoviejo.

Población: Entre 450.000 a 900.000 habitantes con un máximo de cuatro plantas.

Espacio público de los ciudadanos: Existe una red de espacios públicos y espacios verdes que abarca la ciudad entera y que comienza desde el interior de la manzana.

Si sumamos los parques urbanos, más los parques sectoriales, las plazas de ingreso a los barrios y las calles verdes y corazones de manzanas, tenemos que alrededor del 50% de la superficie total de la ciudad está destinado a espacio público para las personas entre áreas verdes, espacios recreativos y lugares de encuentro, esto sin contar las calles locales que por

su configuración funcionan también como espacios públicos de los ciudadanos.

Circulación por frecuencia de uso en el modo de transportarse: bicicleta, transporte colectivo, caminata, automóvil. La mayoría de trayectos serán menores a 4km, fáciles de hacerlos en bicicleta.

Una ciudad sostenible es posible pensar en estas condiciones; los parques sectoriales pueden ser sitios de huertos, frutales y jardines, además de contar con equipamiento deportivo y bosques. La configuración del espacio urbano, facilita sistemas de reciclaje, y aprovechamiento de energías renovables y descentralizadas, que funcionen de manera eficiente.

Diseñando de acuerdo a las ordenanzas actuales

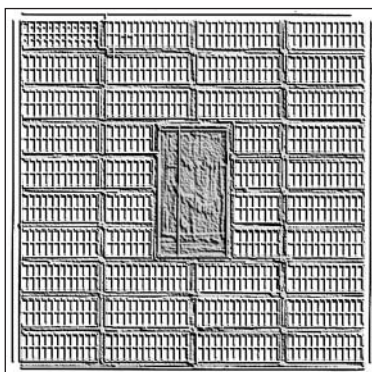
Vamos a realizar el mismo ejemplo de diseño, en el mismo terreno, con los mismos límites, pero esta vez siguiendo las ordenanzas vigentes en la actualidad y luego enfrentemos los resultados.

La ordenanza específica 16m de ancho mínimo de vía para calles locales de hasta 400m de largo, aclarando que si es más de 400m, el ancho de la vía deberá ser consultado en la Dirección de Planificación, pues podría necesitarse mayor ancho. Como esta es más de 400m supondremos que convencemos a los técnicos de la Dirección de Planificación para que no nos hagan ensancharla y nos permitan dejarla de 16m de ancho ya que con esto es suficiente y sobra.

Como la norma nos exige dejar un área verde y de recreación que tenga una superficie mínima equivalente al 10% de la superficie útil del terreno (202.016m² descontando vías) y que esta esté concentrada en un solo sitio y no en varias partes. Se ha dejado en el centro del barrio un espacio de 102 m de ancho por 208m de largo, 21216m² de superficie, equivalente al 10,5% del área útil, para que se cumpla esta exigencia, pero equivalente tan solo al 6,89% del área total real del terreno. El resultado lo podemos ver en la Figura 8.

La urbanización de los ciudadanos

Al centro el espacio destinado para áreas verdes y recreativas, de acuerdo a la ordenanza vigente. Pintado en gris, el espacio destinado para vías, de acuerdo a la ordenanza vigente que exige vías de 16m de ancho mínimo con veredas de tan solo 2m de ancho a cada lado de la vía. Las dos vías junto al parque y que son más cortas tienen 14m de ancho. Por estas vías tan generosas podrán transitar velozmente todos los automotores que quieran.



Comparación cuantitativa entre las dos urbanizaciones:

Urbanización de los ciudadanos:

Número de lotes 904,

Superficie de lotes: 180.800m² (58,7%)

Espacios verdes y recreativos: 82.200m² (26,7%)

Calles locales: 45.000m² (14,6%)

Total: 308.000m² (100%)

Urbanización de los ciudadautos:

Número de lotes 904

Superficie de lotes: 180.800m² (58,7%)

Espacios verdes y recreativos: 21.216m² (6,89%)

Calles locales: 105.984m² (34,41%)

Total: 308.000m² (100%)

Los resultados son abrumadores y no dejan discusión. En la urbanización para los autos, del total de la superficie de calles locales, la cantidad destinada para aceras es inferior al 25%. En cambio en la urbanización para las personas, del total de la superficie destinada para calles locales, la cantidad destinada para aceras es superior al 50%. Si sumamos el parque central más espacio de aceras, tenemos que en la urbe para autos el total destinado a las personas es de alrededor del 15% de la superficie total y el espacio destinado para los autos queda en alrededor del 26%. En cambio en la urbe para las personas, el espacio destinado para estas pasa a ser de alrededor del 34% y el espacio destinado a los autos queda tan solo en alrededor del 7%.

Igual o mejor rentabilidad del suelo

La rentabilidad del suelo no tiene que disminuir. Al contrario puede aumentar, y cito esto porque esta es una de las mayores preocupaciones que tienen los inversionistas cuando se les exige dejar espacios verdes y recreativos. En este ejemplo podemos ver claramente el cómo podemos conseguir el mismo o mayor número de lotes, reduciendo el espacio desperdiciado en calles locales para uso de los automóviles y cuadruplicando el espacio público con dominio de las personas. Podemos notar que hemos entregado demasiado espacio a los automotores, al urbanizar de acuerdo a las normas vigentes, en comparación con la riqueza de espacio público si urbanizamos para el dominio de las personas.

El costo del asfalto es de 10 a 40 veces más que el del área verde. Esta diferencia la podemos invertir en buenos pavimentos para la circulación peatonal y las plazas, así como en mobiliario urbano, iluminación, arborización y paisajismo.

Si tenemos un promedio de 7000 habitantes por cada urbanización, tendremos que en el caso de la urbe para los autos, los espacios públicos con dominio de las personas llegan a 3m² por habitante, mientras que en el caso de la urbe para las personas, estos llegan a 11,56 m² por habitante, sin considerar las aceras y los parques sectoriales, lo que valora mucho más cualquier urbanización de este tipo.

Esto en cuanto a diferencias cuantitativas entre los dos ejemplos, con esto las diferencias cualitativas se hacen fácilmente evidentes.

Algo que queda muy claro es que el problema no es de los urbanizadores, sino de las ordenanzas que obligan a dejar tanto espacio a favor del uso del automóvil, en lugar de garantizar espacios públicos de encuentro y de esta manera enriquecer la vida del barrio. Como hemos visto en el ejemplo analizado, esto es posible, incluso para lotes pequeños.

Diferencias cualitativas entre las dos urbanizaciones

- En la urbanización para los ciudadautos:

Vías locales anchas y largas tornándolas inseguras, fáciles de convertirse en vías de tráfico de paso.

La prioridad la tiene el automóvil, los cruces de las vías por parte de los peatones son peligrosos (doce metros), difícil para niños pequeños, discapacitados o ancianos.

La calle sirve totalmente para circular en automóvil, un poco para circular los peatones y nada más. No facilita ninguna otra actividad y aumenta la necesidad del automóvil. Se vuelve un espacio hostil.

No existe posibilidad de un sendero exclusivo de bicicletas, caminata o transporte alternativo al interior del barrio.

Pobreza de espacio público con dominio de la gente. Existe tan solo un sitio concentrado equivalente al 6,89% del área total del terreno, rodeado de vías anchas, de difícil apropiación por parte del vecindario. En este espacio cabe una cancha semiprofesional de fútbol, de 25m por 50m, dos de basketball, dos de voleibol, una de tenis, y un parque infantil, para ser utilizados por 7000 habitantes.

Poco espacio destinado, veredas en las vías locales, menos del 25% del área de la vía, estableciendo con esto el dominio del automóvil sobre el espacio público.

Existen demasiados cruces (25), lo que la vuelve peligrosa incluso para los vehículos.

Insegura. Alta posibilidad de robos, ya que existen vías rápidas de escape.

No existe posibilidad de crear vida de barrio, ni conseguir identidad barrial. Difícil crear nexos entre los vecinos, ya que los espacios públicos se limitan a los de circulación, y a un parque para pocos usuarios.

Costosa y de alto impacto ambiental. Basta comparar la alta cantidad de asfalto, versus las áreas verdes.

Difícil participación ciudadana. Si los vecinos no se conocen ni se identifican con el barrio en que viven, difícilmente participan.

Dificulta las actividades al aire libre. Por la sensación de inseguridad producida por la vía vehicular ancha y la vereda angosta. Peligrosa para los niños, lo que limita su libertad y su posibilidad de aprendizaje.

Difícil arborizar en las aceras, ya que en los dos metros de ancho que estas tienen, estorban dificultando más la circulación peatonal. Imposible crear espacios de encuentro y sitios de actividades.

No hay apropiación del espacio público. El espacio público es de todos y es de nadie. Difícil que lo cuiden y lo mantengan.

Pésima calidad de vida, con posibilidades de empeorar en el corto plazo.

- En la urbanización para los ciudadanos:

Las calles locales son angostas, lo suficiente para solo permitir el acceso de las personas al barrio y no el tráfico de paso.

Siempre tienen prioridad el peatón y los transportes alternativos, ya que el cruce entre estos con las calles locales, así lo permiten.

Disminuye la necesidad de automóvil. Al interior del barrio se vuelve innecesaria. Sin embargo a su vez, permite acceder en forma lenta y segura y proporciona aparcamiento a un buen número de autos (a más de uno por familia). La calle se vuelve amigable y se transforma en otro espacio público con dominio de las personas.

Dificulta el uso del automóvil, facilita la caminata y el uso de la bicicleta.

Gran riqueza de espacios públicos con dominio de las personas, en donde se puede generar diversidad de actividades. Tenemos 23 plazas al centro de las manzanas, con potencial para igual número de canchas deportivas y parques infantiles, además tenemos dos grandes plazas de ingre-

so al barrio, mayores que las anteriores, la plaza central, un gran parque lineal conformado por 100 plazas más pequeñas, donde debido a su tamaño, tienen potencial de abarcar parques infantiles, espacios de reunión, mini-canchas deportivas, juegos de mesa, jardines, patios de actividades, etc. Aceras de 10m de ancho a lo largo de las vías arteriales que permiten actividades seguras frente a la vía arterial. Una pista de trote, caminata, ciclismo, patinaje o de paseo de 5km de largo, si es que recorremos todos los circuitos de la urbanización.

Las aceras suman más del 50% de la superficie de las calles locales, lo que le devuelve al peatón el dominio sobre estas, volviéndolas seguras.

No existen cruces de vías vehiculares, tan solo encuentros en "T", lo que disminuye considerablemente la posibilidad de colisión entre autos.

Segura. La seguridad al interior del barrio es mejor en todos los sentidos, pues aparte de reducir casi totalmente la posibilidad de accidentes automovilísticos, también reduce la posibilidad de robos, ya que no existen vías de escapes, además la conformación de plazas y circuitos con dominio de las personas, permite un mayor control y cuidado por parte del vecindario. Es más fácil la organización barrial, en el ámbito de calles o manzanas.

Fácil de conseguir identidad barrial. La conformación de plazas al interior de las manzanas, facilita que se creen nexos, permitiendo aumentar las actividades comunitarias al aire libre y facilitando la vida de barrio.

Es económica y de bajo impacto ambiental, ya que disminuye considerablemente el uso del asfalto y pavimento a favor de las áreas verdes.

Totalmente democrática, la práctica de la democracia se puede conseguir en el ámbito de manzana, al tener un representante por cada manzana, al consejo de la comunidad, es decir conseguiríamos una relación muy directa de cualquier vecino con las autoridades del barrio y por medio de estas con las autoridades de la ciudad. De esta manera pueden participar todos los ciudadanos.

Facilita el aprendizaje, la conformación del espacio permite el acceso a todos sus rincones facilitando el aprovechamiento de las actividades que se realizan al aire libre y al interior, enriqueciendo el aprendizaje. Ideal para los niños.

Fácil de arborizar y equipar, crear espacios verdes, jardineras, equipamiento deportivo, bancos de jardín, pérgolas, glorietas, hitos, piletas, es-

culturas, monumentos, juegos infantiles, toldos, portales, juegos de mesa, mesas de café, bancas para ver pasar, plazoletas, hamacas, lámparas, faroles, senderos peatonales, senderos de bicicletas, el club de los niños y cualquier elemento que pueda enriquecer el espacio, facilitar los encuentros y generar actividades.

Permite una fácil apropiación del espacio público. Esto a su vez facilita su mantenimiento, el cual se puede incentivar con premios o multas según el caso, ya que es fácil responsabilizar a los vecinos de cada manzana.

Alta calidad de vida. Todo lo anteriormente citado garantiza al interior de una urbanización de este tipo una altísima calidad de vida.

El gran problema es que pese a todas estas ventajas, una urbanización de este tipo no puede ser aprobada por la actual legislación municipal y por lo tanto no podría ejecutarse. En cambio la urbanización para los autos es la que cumple las ordenanzas vigentes y por lo tanto la que sí puede ejecutarse.

Trabajando sobre la ciudad construida

El ejemplo de urbanización que hemos visto en el capítulo anterior es la aplicación de criterios de diseño y normas enunciados anteriormente en este texto. Podemos darnos cuenta que con una visión y metas claras de cual es la ciudad que queremos, podemos crear barrios y ciudades con una alta calidad de vida. Sin embargo, este ejemplo es fácil de aplicar cuando se está trabajando sobre algo nuevo, sobre algo que no está construido y podemos empezar de cero. Si trabajamos sobre la ciudad construida, la tarea se vuelve más compleja. En esta es importante la participación de los habitantes y usuarios del barrio, pues nadie mejor que ellos para decidir sobre sus espacios. También son importantes los referentes históricos del barrio y la dinámica de las actividades a su interior.

A continuación veamos cuáles serían los pasos a seguir para que con la aplicación de estos criterios podamos transformar nuestros barrios actuales:

Primero debemos ubicar el barrio con sus límites históricos y o accidentes topográficos. Analizar si estos límites son fuertes e identifican al barrio.

Luego analizaremos las vías que funcionan como colectoras y arteriales en el barrio. Podríamos analizar si realmente cumplen esta función, si son las adecuadas o podría existir otra alternativa. Si la distancia entre estas no sobrepasa los 600m o si están muy seguidas. Si no podríamos replantearlas. Realizado esto, estaremos delimitando al barrio.

Una vez delimitado el barrio, estudiaremos los espacios públicos a su interior, incluyendo, calles, plazas, plazoletas y parques si es que existen. Analizaremos como funcionan, y si pueden ser mejorados y enriquecidos.

Trabajaremos en las calles locales. Empezaríamos analizando si realmente cumplen la función de calles locales, y si no, habría que devolverles esa cualidad perdida. Para ello podríamos ensanchar las aceras, peatonizar ciertas calles, o crear plataformas continuas. En estas calles tendremos la oportunidad de recuperar espacio público para el encuentro convirtiéndose en plazas, plazoletas, salones urbanos, parques infantiles. Siempre debemos tomar en cuenta el permitir la accesibilidad lenta en auto al mayor número de lotes.

Veremos la posibilidad de crear centros de barrio. Analizaremos si las plazas y parques que existan o que creamos al interior del barrio cumplen esta función y si están configurados de manera de generar actividades a su alrededor, si no lo hacen replantearlos.

Ubicaremos el equipamiento, los sitios de interés y de actividades al interior del barrio y crearemos circuitos de conexión con prioridad peatonal, entre estos sitios, las plazas y las paradas de transporte colectivo. Analizaremos la factibilidad de dotar de equipamiento completo al barrio.

Analizaremos la situación del transporte colectivo que sirva al barrio, si tenemos paradas identificables, accesibles a distancias de caminata y si existe carril exclusivo y si no plantear el sitio de las paradas y si es posible con carril exclusivo.

Ubicados los mejores sitios en donde podrían estar las paradas, pensar en la posibilidad de crear plazas o plazoletas de ingreso al barrio, diseñar los espacios alrededor de las paradas para que sean puertas de ingreso al barrio. Si ya existe algo así, mejor, esto nos dará la pauta para la ubicación de la parada.

La Larrea

El Barrio Larrea nace a comienzos de siglo, como una prolongación de la ciudad histórica, teniendo como ejes articuladores el antiguo camino a Cotocollao, hoy 10 de Agosto y la calle Vargas. Los límites del área de estudio se completan con la Calle Briceño al sur y la Av. Pérez Guerrero al norte. La superficie aproximada del barrio es de 41 hectáreas de las cuales 292.400m² son manzanas, y 120.000m² el 29% son vías vehiculares.

Los sectores del barrio

En el barrio se pueden diferenciar claramente cuatro sectores.

El sector uno, el más antiguo de todos y que comprende las manzanas que van desde la calle Antonio Ante hasta la calle Bogotá.

El sector dos, que es el área menos consolidada y que comprende las manzanas que van desde la calle Bogotá hasta la calle Santiago.

El sector tres, que es el del extremo norte y que comprende las manzanas que van desde la calle Santiago hasta la Av. Pérez Guerrero, originalmente de lotes más grandes y casas con retiro frontal.

Y el sector cuatro, el de más reciente creación que se encuentra en el extremo sur, y que comprende las manzanas que van desde la calle Antonio Ante hasta la calle Briceño, en donde predominan los edificios de altura y el uso de oficinas privadas.

Los usos

Sin tomar en cuenta el sector cuatro, el de Santa Prisca, en donde predomina el uso de oficinas sobre todos los demás usos, tenemos que del total del volumen edificado en los otros sectores, el 29,6% está destinado a vivienda; el 17,62% destinado a comercio; 4,5% destinado a hoteles; 5,03% destinado a bancos; 17,56% a oficinas privadas; 16,91% destinado a administración pública; 7,93% destinado a equipamiento y un 1,37% a otros usos. Podemos ver claramente que predominan las activi-

dades terciarias sobre el de vivienda, lo que implica un paulatino cambio en los usos del barrio a través del tiempo, ya que en sus inicios el barrio era de carácter residencial.

La población del barrio ha decrecido

- Censo de 1990: 4356 habitantes.
- Censo del 2001: 3627 habitantes.

Los problemas

De acuerdo a encuestas realizadas directamente a pobladores del barrio tenemos que el 80% de los pobladores coinciden en señalar a la contaminación ambiental y a la inseguridad como los principales problemas y el 50% señalan al incremento de la zona roja como problema. Los propietarios tratan de vender las casas y los arrendatarios de buscar otras alternativas. Así tenemos que el 64% de los habitantes son arrendatarios y con una permanencia de 2 a 5 años.

Conclusión

Podemos concluir que el barrio se encuentra en proceso de deterioro y que este tiende a acelerarse, por lo que urge entrar en un proceso de rehabilitación. Además de que tiene un gran volumen de obra edificada 481.197m² y una muy buena red de infraestructura y servicios lo que ya implica una valoración y que al momento está siendo subutilizada. (Según el censo del año 90, el sector cuenta con un índice general de servicios básicos del 91.3%).

Como objetivo general de la rehabilitación del barrio se plantea:

Crear las condiciones necesarias para que la gente vuelva a vivir en el barrio, con una meta en donde más del 50% del volumen edificado sea destinado a vivienda. Como estrategia a seguir para conseguir el objetivo se plantea:

- Mejorar la calidad del espacio público y el medio ambiente
- Crear un centro de barrio que sea nexo de unión del mismo y de los sectores aledaños.
- Crear edificaciones con uso prioritario de vivienda en los terrenos subutilizados.

Para mejorar la calidad del espacio público y el medio ambiente se plantea:

Eliminar la circulación de transporte colectivo al interior del barrio

Esto se enmarca dentro de los proyectos de la DMT. El sistema Trolebús por la 10 de Agosto, por el lado oriental, el sistema del corredor de la Vargas y Av. América al occidente, la central de transferencia de Miraflores, con la conexión con la Av. Pérez Guerrero, Patria y Av. Universitaria por el lado Norte, nos garantizarían un excelente sistema de transporte colectivo a la periferia del barrio si es que llegara a ejecutarse totalmente. Adicional a esto, urge la salida de buses interparroquiales e interprovinciales que tiene sus terminales al interior del barrio.

Priorizar la circulación peatonal al interior del barrio

Para esto se consideran los siguientes factores. Tener una relación directa entre las paradas del sistema Trolebús, con las paradas del corredor de la

América y el de la Av. Pérez Guerrero. Conectividad con los barrios aledaños y polos de atracción y la continuidad de los circuitos peatonales permitiendo la interconexión hacia el interior del barrio.

Tomando en cuenta esto, se considera tres corredores peatonales principales transversales:

El primero que une la parada del Trolebús de La Alameda, con el Colegio Mejía, para esto se propone la peatonización de la calle Arenas, con la visual de la escalinata del colegio Mejía y el rediseño de la Plaza de la República para integrarla mayormente a las actividades circundantes. Con esto se estaría logrando una excelente conexión y accesibilidad con el sector Legislativo-Judicial, el Parque de La Alameda, el Colegio Mejía y el Antiguo Hospital Militar. Además mediante la integración peatonal desde este sector con los pasajes Farget y San Luis, se conseguiría una excelente conexión con el sector de Santa Prisca y el Banco Central y a través de San Blas, con el Centro Histórico.

El segundo corredor transversal propuesto es el de la calle Bogotá, haciéndola peatonal hasta la calle Venezuela en el Plaza Benito Juárez, en donde se encuentra ubicada la Iglesia del Perpetuo Socorro en el Barrio América. Se formaría con esto una gran plaza de ingreso al barrio, entre el espacio que queda entre el edificio del IESS y el Banco del Pichincha, que se abriría luego hacia el nuevo centro del barrio a crear. Este corredor nos permitiría una excelente conexión entre el Parque de El Ejido, el sector central del barrio y el Barrio América.

El tercer corredor transversal propuesto es el que uniría la parada de autobuses a crear en el eje de la Av. Pérez Guerrero, a la altura de la Manuel Larrea subiría por la 18 de Septiembre en donde se ensancharían sus aceras hasta el Hospital del IESS y la estación de transferencia a ser creada detrás de este. Hay que estudiar la forma de conectar la 18 de septiembre con su lado en el barrio La Mariscal ahora perjudicada debido al viaducto existente.

Mejorar la circulación peatonal por la periferia, calles, Santa Prisca, Vargas, América, 10 de Agosto y Pérez Guerrero. La mayoría de ellas permiten el ensanchamiento de las aceras.

Crear un eje longitudinal en la calle Manuel Larrea, que una todo el Barrio y permita la conexión desde el centro de Barrio a crear con los

otros sectores, ya que esta es la única calle que lo atraviesa totalmente, esta también nos permite un ensanchamiento de las aceras, permitiendo el flujo de autos en el sentido norte-sur.

El resto de calles interiores permitirán el flujo de autos en un solo sentido por un carril de 3m de ancho, tendrán un sitio de parqueo tarifado a un lado de 2m de ancho y el resto de espacio será dedicado a los peatones. Casi todas las calles al interior tienen un ancho de 12m, esto nos permite dejar siete metros de aceras, es decir 3,5 a cada lado para los peatones. Esto nos garantiza la prioridad del peatón y su dominio sobre el espacio público, así como una posible arborización e implementación de mobiliario urbano. Además nos garantiza un completo acceso pero limitado lento y seguro de vehículos livianos a todos los rincones del barrio e igualmente espacio suficiente para parqueo. Actualmente tenemos casi un 30% de la superficie total del barrio, destinado para la circulación.

Crear un centro de barrio que sea nexo de unión de los moradores y usuarios del barrio y de los barrios aledaños

Para esto se propone lo siguiente: crear una plaza dividida por la calle Manuel Larrea en dos partes, la primera más vinculada al sector administrativo, junto al IESS y la segunda más vinculada a la “vida de barrio” en la manzana frente a la escuela Espejo, entre las calles Manuel Larrea al oriente, la Caracas al norte, la Versalles al occidente y la Bogotá al sur. Esto con la finalidad de crear un gran espacio público integrador de las actividades al aire libre. Este centro del barrio se complementaría y se vería reforzado con la presencia de la Escuela Espejo, como centro educativo y cultural del barrio, y con la creación de un centro administrativo barrial, ubicado en la planta baja de una de las nuevas edificaciones a construir. En los subsuelos de las plazas y de las edificaciones nuevas se plantea la creación de parqueaderos, (sobre todo, debido a que en esta parte se concentra la mayor cantidad de edificios administrativos, caso del IESS, bancos y otros).

Edificar en los terrenos subutilizados, con prioridad en el uso de la vivienda y con esto incrementar su población y mejorar el rendimiento del suelo

Para ello se propone una intervención directa en el sector dos del barrio, en donde el 53% de su superficie está baldía o subutilizada. Del total de superficie edificada en este sector, el 68% está ocupado por administración pública, el 11,8% por vivienda y el 20,2 % por comercio.

Esto lo vuelve la zona más conflictiva y en donde cualquier solución sería de mayor influencia, para la rehabilitación total del barrio. Para lograr este objetivo se propone incrementar en 15.000 m² la superficie a construir destinada a vivienda, en 6000 m² la superficie a construir destinada a comercio, y a 4000m² la superficie de parqueo.

Estos serán realizados en los terrenos baldíos y subutilizados con edificaciones en cuatro plantas, siendo la primera planta destinada a comercio y las otras tres a vivienda, generando de esta manera vida junto a la plaza central del Barrio. Con esto estaríamos aumentando en alrededor de 800 los habitantes del barrio.

Creación de redes de espacios públicos

En la Figura 9 podemos ver como se nos conforma un flujo continuo de dominio peatonal, que recorre diferentes espacios públicos y centros de actividades, formando de esta forma una red.

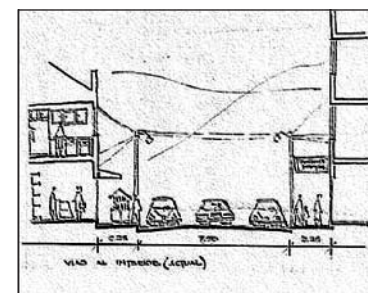
En la parte izquierda, de arriba hacia abajo, tenemos el antiguo Hospital Militar, sobre el cual existen algunas ideas de convertirlo en un centro cultural, baja bordeando el colegio Mejía, hasta encontrarse con el sector de Santa Prisca, el Banco Central, San Blas, el Centro Histórico, la Plaza de la República, el Parque de La Alameda y el sector Judicial Legislativo en donde existen algunas ideas de construir un gran centro cívico.

Hacia el centro, tenemos la calle Bogotá uniéndose desde arriba hacia abajo, la Plaza Benito Juárez en el Barrio América, la Plaza Espejo a crear en el centro del Barrio Larrea, el IESS, la Av. 10 de Agosto, el Parque de El Ejido, el sector de la Casa de La Cultura y el Parque del Arbolito.

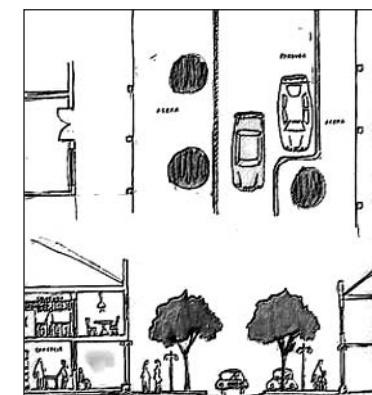


Hacia la derecha tenemos la calle 18 de Septiembre y la Av. Pérez Guerrero con amplias aceras, uniendo Miraflores, el Hospital del Seguro, la Universidad Central y el Barrio de La Mariscal.

Uniendo el barrio tenemos a la calle Manuel Larrea con amplias aceras que permitan colocar mobiliario urbano y arborización.



Vías al interior actual



Vías al interior propuesta

Bibliografía

- Alexander, Christopher, Sara Ishikawa, Murray Silverstein et al. (1980). *Un lenguaje de Patronos*. Barcelona: Editorial Gustavo Pili.
- Girardet, Herbert, (1992). *Ciudades. Alternativas para una vida urbana sostenible*. Madrid: Celeste Ediciones.
- Hurtado, Diego. (2004). *¿Ciudadanos o ciudadautos? Problemas del uso irracional del automóvil*. Quito: Ciudad.