UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO
CARRERA DE ARQUITECTURA

DISEÑO URBANO DEL PLAN PARCIAL PARA LA REACTIVACIÓN INTEGRAL DEL BARRIO PATRIMONIAL LA LOMA GRANDE EN EL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

Trabajo de titulación previo a la obtención del
Título de: **ARQUITECTO**

AUTOR: PRISCILA NICOLE DELGADO MATEHUS
TUTOR: VALERIA CAROLINA SANDOVAL SUASNAVAS

Quito - Ecuador
2026





CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Priscila Nicole Delgado Matehus con documento de identificación N° 1722717053 manifiesto que:

Soy el autor y responsable del presente trabajo; y, autorizo a que sin fines de lucro la Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total o parcial el presente trabajo de titulación.

Quito, 26 de Enero del año 2026

Atentamente,



Priscila Nicole Delgado Matehus
1722717053

CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA

Yo, Priscila Nicole Delgado Matehus con documento de identificación No. 1722717053, expreso mi voluntad y por medio del presente documento cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del Proyecto Técnico "Diseño Arquitectónico de un nuevo Terminal Intermodal La Ofelia, en Quito-Ecuador", el cual ha sido desarrollado para optar por el título de: Arquitecto, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En concordancia con lo manifestado, suscribo este documento en el momento que hago la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 26 de enero del año 2026

Atentamente,



Priscila Nicole Delgado Matehus
1722717053

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, Valeria Carolina Sandoval Suasnavas con documento de identificación N° 1719318246, docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación:Diseño de un Nuevo Terminal Intermodal La Ofelia, en Quito-Ecuador realizado por Alexis Paul Cascante Martínez con documento de identificación N° 1727389353, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción Proyecto Técnico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Quito, 26 de enero del año 2026

Atentamente,

Valeria Carolina Sandoval Suasnavas
1719318246

DEDICATORIA

Dedico esta tesis, con profundo cariño y gratitud, a mi abuelita Gla, pilar fundamental de mi vida, por su amor incondicional, su confianza constante y por creer siempre en mí.
A mis padres, Alba y Luis, y a mi hermana Hazel, por su apoyo permanente, paciencia y acompañamiento en cada etapa de este camino.
A mi abuelito Cha, a mi tío Tito quienes han sabido guiar mi camino con disciplina, y a mi tío Eddy, mi ángel de la guarda que hoy me cuida desde el cielo, por ser fuente de inspiración, fortaleza y guía en mi vida. Finalmente, agradezco a mis mascotas, Diana, Chloe, Tessa y Teo, por su compañía incondicional y apoyo silencioso durante cada etapa de este proceso.

Este trabajo es el reflejo de todo lo que me han enseñado y del amor que me sostiene.

AGRADECIMIENTO

Expreso mi profundo agradecimiento a la arquitecta Doris Andrade, directora de carrera, por creer en mí desde el inicio y por su constante apoyo, guía y ejemplo profesional y personal, que han sido fundamentales en mi formación.
A la arquitecta Valeria Sandoval, directora de esta tesis, por su acompañamiento cercano, su paciencia y sus conocimientos, que permitieron dar forma y sentido a este trabajo.
Al arquitecto Vladimir Morales, por confiar en este proyecto y aportar con su valiosa experiencia académica, especialmente en el campo del urbanismo.

ÍNDICE

ÍNDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN 12

ABSTRACT 13

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 14

JUSTIFICACIÓN 15

OBJETIVOS 16
GENERAL 16
ESPECÍFICOS 16

METODOLOGÍA 17

MARCO TEÓRICO 18

ENCUADRAMIENTO TEÓRICO 20
APLICACIÓN DEL MARCO TEÓRICO 20
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN 21

CAP I: Barrios patrimoniales y centros históricos 26
I.1. Bases teóricas 26
I.2. Teorías aplicadas en centros históricos 29
I.3. Bases legales 30
I.4. Comparaciòn de conceptos 36
I.5. Dimensiones de diagnóstico urbano 37
I.6.Conclusiones 41

CAP II: Contexto territorial e histórico 46
II.1. Localización 46
II.2. Entorno inmediato macro: Distrito Metropolitano de Quito 47
II.3. Entorno inmediato meso: Centro Histórico de Quito 48
II.4. Historia del Centro Histórico de Quito 49

CAP III: Referentes 58
III.1.Referentes internacionales y nacionales declarados por la UNESCO como centros históricos patrimoniales 58
III.2.Matriz comparativa 64
III.3.Conclusiones 65

CAP IV: Diagnóstico 70
IV.1. Imagen de la cuidad de Kevin Lynch respecto al barrio 70
IV.2. Eje Físico 72
IV.3. Eje de Movilidad 84
IV.4. Eje Ambiental 96
IV.5. Eje Social y Cultural 104
IV.6. Análisis FODA 121
IV.7. Conclusiones 122

CAP V: Propuesta del Plan Parcial 127
V.1Problemáticas 128
V.2.Matriz de causa, efecto y soluciones 128
V.3.Idea generadora 129
V.4.Eje físico 130
V.5.Eje de movilidad 138
V.6.Eje Ambiental 143
V.7.Eje Social - cultural 148
V.8.Plan masa 154
V.9.Proyectos detonadores e interveciones 156
V.10.Anteproyecto: Parque mirador Francia + Ascensor urbano 168
V.11.Conclusiones y recomendaciones 175

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS 178

LISTA DE FIGURAS 182

RESUMEN

La presente tesis tiene como objetivo la formulación de un Plan Parcial de diseño urbano para la reactivación integral del barrio patrimonial La Loma Grande, ubicado en el Centro Histórico de Quito, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad. A pesar de su alto valor histórico, simbólico y territorial, el barrio enfrenta un proceso progresivo de deterioro urbano caracterizado por la fragmentacion de su morfologia urbana evidenciado por; la debilidad de la movilidad peatonal, la discontinuidad del espacio público y una limitada articulación con los bordes urbanos y nodos estratégicos del Centro Histórico, lo que ha afectado su habitabilidad, cohesión social y apropiación barrial.

La investigación se desarrolla bajo un enfoque mixto (cualitativo–cuantitativo), con un alcance descriptivo–analítico y una orientación proyectual, estructurada bajo un estudio de caso. El diagnóstico urbano se construye a partir de un análisis multiescalar que integra dimensiones físicas, de movilidad, ambientales, sociales y culturales, apoyado en la triangulación de información documental, trabajo de campo, observación directa y encuestas a la población residente. De manera complementaria, se emplean los principios del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) como base analítica de la investigación, a partir de los datos existentes y observables en el barrio, con el objetivo de evidenciar déficits estructurales en variables como la caminabilidad, la conectividad, la mezcla de usos y la calidad del entorno urbano. En este sentido, el DOT no se utiliza como un conjunto de indicadores operativos ni como un modelo normativo de diseño, ni se busca la incorporación directa de sus elementos en la propuesta. Su aplicación se limita a un marco referencial de lectura y diagnóstico, que permite comprender las carencias del barrio y sustentar la necesidad de intervención urbana.

Desde un marco teórico fundamentado en las nociones de patrimonio habitado, ciudad histórica y derecho a la ciudad, la tesis concibe al barrio patrimonial como un sistema urbano vivo, en el que la conservación del patrimonio debe articularse con la mejora de las condiciones de vida, la movilidad sostenible y la permanencia de la población residente, evitando procesos de museificación, exclusión o gentrificación.

Como resultado, se formula el Plan Parcial “Bordes Activos: acupuntura urbana para reconectar el barrio con la ciudad”, el cual propone una estrategia integral de revitalización basada en la recuperación del espacio público, el fortalecimiento de la movilidad activa, la integración de criterios ambientales y la reactivación social y cultural del barrio. La propuesta se estructura mediante un sistema jerarquizado de proyectos detonadores e intervenciones barriales, concebidos para ser implementados de manera progresiva en el corto, mediano y largo plazo.

El plan se materializa a través del desarrollo de un anteproyecto arquitectónico–urbano, correspondiente al proyecto detonador Parque Mirador Francia + Ascensor Urbano, concebido como una infraestructura de conexión que transforma un borde urbano fragmentado en un espacio accesible, articulador y activador de dinámicas sociales, territoriales y paisajísticas.

Finalmente, la tesis demuestra que es posible compatibilizar la conservación del patrimonio urbano con procesos de revitalización contemporánea, proponiendo un modelo de intervención replicable para barrios patrimoniales en contextos latinoamericanos, orientado a garantizar el derecho a la ciudad, fortalecer la identidad barrial y promover una revitalización urbana integral, sensible y sostenible.

Notas:

ABSTRACT

This thesis aims to formulate a Partial Urban Design Plan for the comprehensive revitalization of the historic neighborhood of La Loma Grande, located within the Historic Center of Quito, a UNESCO World Heritage Site. Despite its significant historical, symbolic, and territorial value, the neighborhood is currently experiencing a progressive process of urban deterioration. This condition is primarily characterized by the fragmentation of its urban morphology, manifested in weak pedestrian mobility, discontinuities in public space, and limited articulation with urban edges and strategic nodes of the Historic Center. These factors have negatively affected the neighborhood's habitability, social cohesion, and sense of local appropriation.

The research adopts a mixed-methods approach (qualitative–quantitative), with a descriptive–analytical scope and a project-oriented focus, structured as a case study. The urban diagnosis is developed through a multiscalar analysis integrating physical, mobility, environmental, social, and cultural dimensions. This process is supported by the triangulation of documentary analysis, fieldwork, direct observation, and surveys conducted among the resident population. Complementarily, the principles of Transit-Oriented Development (TOD) are employed as an analytical framework based on existing and observable conditions within the neighborhood, with the aim of identifying structural deficits in variables such as walkability, connectivity, land-use mix, and urban environmental quality. In this context, TOD is not applied as an operational set of indicators nor as a normative design model, nor is its direct implementation pursued in the proposal. Instead, it functions as a referential diagnostic framework, enabling a critical reading of the neighborhood's shortcomings and supporting the need for urban intervention.

Grounded in a theoretical framework based on the concepts of inhabited heritage, historic city, and the right to the city, the thesis conceives the historic neighborhood as a living urban system, in which heritage conservation must be articulated with improved living conditions, sustainable mobility, and the permanence of the resident population, thereby avoiding processes of museification, exclusion, or gentrification.

As a result, the Partial Plan "Active Edges: Urban Acupuncture to Reconnect the Neighborhood with the City" is proposed. This plan advances an integrated revitalization strategy based on the recovery of public space, the strengthening of active mobility, the incorporation of environmental criteria, and the social and cultural reactivation of the neighborhood. The proposal is structured through a hierarchical system of catalytic projects and neighborhood-scale interventions, conceived for progressive implementation in the short, medium, and long term.

The plan is materialized through the development of an architectural–urban preliminary project, corresponding to the catalytic intervention Parque Mirador Francia + Urban Elevator, conceived as a connective infrastructure that transforms a fragmented urban edge into an accessible, articulating, and activating space for social, territorial, and landscape dynamics.

Finally, the thesis demonstrates that it is possible to reconcile urban heritage conservation with contemporary revitalization processes, proposing a replicable intervention model for historic neighborhoods in Latin American contexts, oriented toward guaranteeing the right to the city, strengthening local identity, and promoting comprehensive, sensitive, and sustainable urban revitalization.

Notas:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El barrio patrimonial La Loma Grande, ubicado en el Centro Histórico de Quito, atraviesa un proceso de deterioro urbano que ha debilitado su condición de barrio habitado y ha limitado su integración funcional, espacial y social al sistema urbano del del Centro Historico y por consecuente con la ciudad.

A pesar de su alto valor histórico, simbólico y territorial, el barrio presenta problemáticas estructurales asociadas principalmente a la fragmentación de su morfología urbana, lo que ha impactado negativamente en su habitabilidad y en el desarrollo de sus dinámicas cotidianas.

La problemática central se manifiesta en una desconexión física y funcional del barrio, evidenciada en la debilidad de la movilidad peatonal, la accesibilidad limitada tanto en la estructura interna de recorridos como en su vinculación con el sistema vial, la pérdida de continuidad del espacio público y peatonal, y la escasa articulación con bordes urbanos y nodos estratégicos cercanos, tales como parques, equipamientos y ejes de conexión metropolitana. Esta condición ha restringido la capacidad del barrio para vincularse activamente con otros sectores del Centro Histórico, reforzando su carácter de enclave aislado dentro de la ciudad consolidada de Quito.

Como consecuencia, la fragmentación espacial ha incidido directamente en una disminución de la apropiación del espacio público y del fortalecimiento de la cohesión social, expresada en la subutilización del parque edificado, la reducción de actividades cotidianas en los espacios colectivos y una creciente percepción de inseguridad. Estas dinámicas configuran un círculo de deterioro urbano, en el que la degradación física del entorno y el debilitamiento de las relaciones sociales se refuerzan mutuamente.

En este contexto, La Loma Grande ha visto reducida su capacidad para desempeñar un rol activo como barrio residencial, cultural y social dentro del Centro Histórico de Quito. Como parte de un organismo urbano vivo, en constante transformación y adaptación, el barrio ha quedado al margen de los procesos de revitalización urbana que han reactivado otros sectores de la ciudad, evidenciando un desajuste entre sus dinámicas internas y las lógicas de renovación que operan a escala urbana.La ausencia de una estrategia urbana integral a escala barrial, que articule de manera coherente la movilidad peatonal, el espacio público y la conservación del patrimonio habitado, ha profundizado estas problemáticas, poniendo en riesgo la permanencia de la población residente y la sostenibilidad del patrimonio urbano en el largo plazo.

Notas:

JUSTIFICACIÓN

El barrio La Loma Grande forma parte de los sectores patrimoniales que integran el Centro Histórico de Quito, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1978, y constituye un ámbito de alto valor histórico, urbano y cultural dentro de la estructura de la ciudad. Su valor no se limita a la existencia de edificaciones de interés histórico, sino que se expresa en una estructura urbana que se adapta a una topografía compleja, en una identidad barrial consolidada y en un conjunto de prácticas sociales que, a lo largo del tiempo, han sostenido su condición de patrimonio habitado. Sin embargo, en la actualidad, el barrio evidencia un proceso progresivo de deterioro urbano que compromete tanto la conservación del patrimonio material como la continuidad de las dinámicas sociales y culturales que lo caracterizan.

La pérdida de conectividad interna, la fragmentación del espacio público, la debilidad de la movilidad peatonal y la creciente percepción de inseguridad han incidido de manera directa en las dinámicas sociales, debilitando el sentido de pertenencia y profundizando su rezago frente a otros sectores del Centro Histórico que han sido objeto de mayores procesos de inversión y rehabilitación. Estas condiciones han generado escenarios de vulnerabilidad territorial y social que demandan una intervención integral, sensible al contexto patrimonial y orientada a la reactivación urbana desde una escala barrial.

En este marco, la investigación incorpora el Estándar de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) como una herramienta de diagnóstico urbano de carácter referencial, utilizada con fines analíticos y académicos para identificar brechas estructurales en materia de accesibilidad, movilidad activa, diversidad de usos y calidad del entorno urbano.

En este sentido, el DOT se asume como un marco orientador, útil para vincular principios de movilidad sostenible y estructura urbana con la propuesta proyectual, sin que la investigación se enfoque en explicar, aplicar o certificar el estándar en sí mismo. La tesis no persigue la obtención de una categoría DOT para el barrio, sino que utiliza algunos de sus principios como la prioridad a la movilidad activa, la integración de usos y la mejora del espacio público como insumos conceptuales para la formulación de estrategias urbanas.
De manera complementaria, estos principios se traducen de forma exploratoria en criterios morfotipológicos y espaciales, tales como densidades, alturas, mixtura de usos y configuración del espacio público, sin constituir un desarrollo normativo del estándar.

Desde una perspectiva institucional, el estudio se articula con los lineamientos del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2024–2033, el cual promueve la reactivación integral de áreas patrimoniales mediante la mejora de la movilidad sostenible, la recuperación del espacio público y el fortalecimiento del tejido social. En este contexto, el Plan Parcial propuesto se concibe como un instrumento técnico–proyectual que integra el análisis urbano con estrategias de diseño, evitando intervenciones aisladas y apostando por una visión territorial coherente y de largo plazo.

Asimismo, la investigación reconoce el rol fundamental de la población residente en la conservación del patrimonio, promoviendo la recuperación del espacio público y del parque edificado como mecanismos para fortalecer la cohesión social, el arraigo comunitario y la apropiación barrial. De esta manera, la propuesta busca contribuir a la permanencia de los habitantes, evitando procesos de desplazamiento y gentrificación excluyente, y reafirmando el concepto de patrimonio como una construcción viva y habitada.

Finalmente, esta tesis pretende aportar un modelo de intervención urbana replicable para barrios patrimoniales en situación de vulnerabilidad, tanto en el Centro Histórico de Quito como en otros contextos latinoamericanos. A través de una aproximación proyectual, estratégica y multiescalar, el Plan Parcial: BORDES ACTIVOS: Acupuntura urbana para reconectar el barrio con la ciudad, de la Loma Grande se fundamenta en la necesidad de garantizar el derecho a la ciudad, revalorizar el patrimonio urbano y promover entornos más seguros, inclusivos y sostenibles, integrando criterios de movilidad, espacio público y cohesión social sin someter la propuesta a la aplicación estricta de estándares normativos.

Notas:

OBJETIVOS

OBJETIVO
GENERAL

Desarrollar un Plan Parcial de revitalización urbana para el barrio la Loma Grande, orientado a mejorar la conectividad interna, recuperar el uso y la apropiación del espacio público, fortalecer la identidad barrial y garantizar una mejor calidad de vida para sus habitantes, en coherencia con los criterios de preservación patrimonial.

OBJETIVOS
ESPECÍFICOS

1. Diagnosticar

Diagnosticar las condiciones urbanas y patrimoniales del barrio la Loma Grande, mediante el análisis de su morfología, movilidad, espacio público y estructura social, identificando los factores que condicionan su revitalización y las particularidades que diferencian la intervención en un entorno patrimonial dentro del Centro Histórico de Quito.

2. Definir

Definir lineamientos y estrategias de diseño urbano que mejoren la conectividad interna y promuevan la movilidad activa, incorporando criterios de sostenibilidad, accesibilidad universal y seguridad peatonal.

3. Integrar

Integrar las estrategias de diseño con mecanismos de gestión participativa y de articulación territorial, priorizando la recuperación del espacio público y su conexión con otras áreas del Centro Histórico y de la ciudad, para promover espacios de encuentro, cohesión social y reactivación urbana sostenible.

Notas:

METODOLOGÍA

Enfoque y tipo de investigación

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque mixto (cualitativo–cuantitativo), con un alcance descriptivo–analítico y una orientación proyectual, cuyo objetivo principal es la elaboración de un Plan Parcial para la reactivación integral del barrio La Loma Grande, en el Centro Histórico de Quito. Se trata de una investigación proyectual, orientada a la generación de una propuesta urbana fundamentada en el análisis riguroso del territorio, y de un estudio de caso, centrado en la comprensión del barrio como unidad urbana singular dentro del sistema patrimonial del Centro Histórico.
El diseño de investigación es no experimental, sin manipulación de variables, basado en el análisis de condiciones existentes, y se apoya en la triangulación metodológica entre análisis documental, trabajo de campo y observación directa.

Población y muestra

La investigación contempla dos tipos de población:

- Población humana

Incluye residentes del barrio, comerciantes, usuarios frecuentes, líderes barriales y técnicos municipales. Se prevé la aplicación de encuestas a un mínimo de 100 personas, seleccionadas mediante muestreo no probabilístico por conveniencia, con distribución territorial por calles y sectores principales del barrio}

- Población física (urbana–patrimonial

Comprende la estructura urbana del barrio: manzanas, lotes con valor patrimonial, calles principales, ejes de actividad, espacios públicos, áreas verdes y equipamientos. La muestra física se define mediante criterios de representatividad morfológica, intensidad de uso, estado de conservación y relevancia patrimonial.

Técnicas e instrumentos de recolección de información

Se emplean fuentes primarias y secundarias:

- Fuentes primarias: encuestas presenciales, observación directa in situ, levantamientos urbanos, registros fotográficos, fichas morfológicas por manzana y calle.
- Fuentes secundarias:planes urbanos vigentes, normativas patrimoniales municipales y nacionales, inventarios de bienes patrimoniales, catastros, bibliografía académica e imágenes satelitales

Herramientas de análisis y representación

- Análisis social: encuestas, hojas de cálculo, gráficos estadísticos.
- Análisis espacial: ArcGIS para mapas temáticos, densidades, usos del suelo y análisis morfológico; Google Earth Pro para verificación histórica.

- Diseño y representación: SketchUp y Revit para modelado urbano; Illustrator, Photoshop e InDesign para planos, diagramas e infografías

Técnicas de análisis de datos

- Análisis cualitativo: interpretación de percepciones ciudadanas, análisis temático de problemáticas sociales, triangulación social–espacial–histórica
- Análisis espacial y morfológico: lectura del tejido urbano, identificación de patrones de uso del suelo, procesos de densificación, deterioro y transformación.
- Síntesis multiescalar:escala territorial (Centro Histórico), escala barrial, escala de calle y manzana, escala de nodos críticos.

Procedimiento metodológico

El proceso se estructura en las siguientes fases:

- Revisión teórica y conceptual
- Selección y análisis de casos de estudio comparados
- Diseño de instrumentos de recolección (encuestas y fichas).
- Trabajo de campo y levantamiento urbano.
- Procesamiento y análisis de datos sociales y espaciales.
- Diagnóstico integral urbano, patrimonial y social.
- Definición de criterios y objetivos de intervención.
- Elaboración del Plan Parcial: lineamientos, zonificación y proyectos detonantes
- Validación técnica y normativa.
- Redacción y diseño del documento final.

Notas:

MARCO TEÓRICO

Patrimonio habitado y ciudad histórica

La comprensión contemporánea de los centros históricos ha superado el enfoque tradicional centrado exclusivamente en la conservación monumental, incorporando una visión integral del patrimonio urbano como una construcción social en la que confluyen el espacio físico, las prácticas cotidianas y la memoria colectiva. Desde esta perspectiva, el patrimonio deja de concebirse como un objeto estático para entenderse como un proceso dinámico, continuamente resignificado por las comunidades que lo habitan

El concepto de patrimonio habitado reconoce que el valor patrimonial de la ciudad histórica no reside únicamente en la materialidad arquitectónica ni en la antigüedad de sus edificaciones, sino en la permanencia activa de la población residente, cuyas prácticas sociales, culturales y económicas sostienen la vitalidad del tejido urbano (Carrión, 2010; Choay, 2007). En este sentido, el barrio histórico se concibe como una unidad urbana viva, sujeta a transformaciones constantes, donde la conservación patrimonial debe articularse con la mejora de las condiciones de habitabilidad, accesibilidad y calidad de vida

Choay (2007) advierte que conservar el patrimonio no implica congelar el pasado, sino permitir que continúe formando parte de la vida cotidiana, evitando procesos de museificación y exclusión social. Esta postura crítica se complementa con los planteamientos de Rem Koolhaas en Cronocaos, donde se cuestiona la conservación acrítica del patrimonio y se propone una lectura más flexible del tiempo urbano, capaz de admitir transformación, adaptación y coexistencia de capas históricas diversas. Asimismo, en Delirious New York, Koolhaas plantea la ciudad como un artefacto cultural en constante mutación, lo que permite reinterpretar los centros históricos no como piezas intocables, sino como territorios activos de producción urbana contemporánea.

Desde una perspectiva crítica, Lefebvre (1991) introduce el concepto de derecho a la ciudad, entendido como el derecho colectivo de los habitantes a producir, apropiarse y transformar el espacio urbano. En barrios patrimoniales como la Loma Grande, este principio resulta fundamental para orientar estrategias de revitalización que prioricen la permanencia social, la justicia espacial y la apropiación cotidiana del patrimonio, frente a dinámicas de desplazamiento y gentrificación excluyente.

Espacio público, identidad barrial y cohesión social

El espacio público constituye un elemento estructurante de la ciudad, al funcionar como soporte físico y simbólico de la vida social, el intercambio cultural y la construcción de identidad colectiva. Más allá de su dimensión formal, el espacio público se define por su capacidad de albergar relaciones sociales, prácticas cotidianas y expresiones culturales que fortalecen el sentido de pertenencia y ciudadanía.
Borja y Muxí (2003) señalan que el espacio público es el lugar donde se materializa la ciudadanía, en tanto posibilita el encuentro, la visibilidad social y el ejercicio efectivo de los derechos urbanos. En esta línea, la calidad del espacio público se encuentra directamente relacionada con su nivel de uso y apropiación social; factores como la escala humana, la continuidad peatonal, la diversidad de actividades y la percepción de seguridad influyen de manera decisiva en la vitalidad urbana (Gehl, 2011).

Jacobs (1961) destaca que la mezcla de usos y la presencia constante de personas en el espacio público generan condiciones de vigilancia natural denominados "ojos en la calle" que fortalecen la seguridad urbana y la cohesión social.
En barrios históricos, la degradación del espacio público suele traducirse en una disminución de la actividad social, el debilitamiento del tejido comunitario y la pérdida de apropiación barrial, reforzando procesos de abandono urbano. Por ello, la recuperación y activación del espacio público se configura como una estrategia central para la revitalización integral de estos sectores.

Notas:

Desde una lectura más contemporánea, los espacios patrimoniales pueden interpretarse como heterotopías urbanas (Foucault), es decir, lugares de tensión entre lo simbólico, lo cotidiano y lo excluido, donde se manifiestan conflictos entre conservación, uso social y transformación. Esta condición refuerza la necesidad de intervenciones que reconozcan el espacio público no solo como soporte físico, sino como escenario de negociación social y cultural.

Movilidad urbana sostenible, movilidad activa y Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

La movilidad urbana sostenible constituye un eje fundamental de la planificación urbana contemporánea, al proponer un cambio de paradigma frente a los modelos de ciudad centrados en el automóvil.
Este enfoque prioriza los modos de transporte no motorizados y colectivos, con el objetivo de reducir los impactos ambientales, mejorar la equidad territorial y garantizar el acceso universal a la ciudad (Banister, 2008).

En contextos históricos, la movilidad adquiere un rol estratégico, ya que incide directamente en la conservación del patrimonio construido, la experiencia urbana y la habitabilidad de los barrios tradicionales. La movilidad activa peatonal y ciclista se reconoce como un componente clave para la revitalización de áreas centrales, al favorecer recorridos de corta distancia, dinamizar la economía local y fortalecer la apropiación del espacio público (Gehl, 2013).

El enfoque de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) propone estructurar la planificación urbana en torno al transporte público y la movilidad activa, promoviendo entornos compactos, conectados, diversos y de uso mixto que reduzcan la dependencia del automóvil (Calthorpe, 1993).
Estudios recientes sistematizan este enfoque como una metodología integral que articula transporte, forma urbana y diseño del espacio público (Vega, Balcázar & Guerra, 2023).

Como herramienta operativa, el Estándar DOT desarrollado por el ITDP (2017) permite evaluar la calidad urbana a partir de principios como caminabilidad, conectividad, accesibilidad al transporte público, mezcla de usos, densidad adecuada y reducción del espacio destinado al vehículo privado. En la presente investigación, el DOT no se aborda como objeto central de estudio, sino como marco referencial y herramienta diagnóstica, utilizada para identificar brechas urbanas y reforzar la lectura crítica del territorio.

En barrios patrimoniales complejos como La Loma Grande, estos principios se traducen de manera exploratoria en criterios espaciales y morfotipológicos densidades, alturas, mixtura de usos y jerarquización del espacio público que orientan la formulación del Plan Parcial, sin constituir una aplicación normativa exhaustiva del estándar.

El Plan Parcial como instrumento de revitalización urbana

El Plan Parcial se configura como un instrumento de planificación urbana intermedia que permite articular políticas metropolitanas con intervenciones a escala barrial, resultando especialmente pertinente en contextos históricos. Su enfoque integral posibilita coordinar acciones sobre espacio público, movilidad, usos del suelo y gestión urbana, incorporando la participación ciudadana como eje estructural del proceso (Carrión, 2016).
Desde esta perspectiva, el Plan Parcial se concibe como una herramienta estratégica para la revitalización del patrimonio habitado, al permitir la formulación de lineamientos claros que orienten tanto la intervención física como los procesos sociales, económicos y culturales del territorio. A diferencia de intervenciones aisladas, promueve una visión sistémica del barrio, fortaleciendo la identidad barrial y garantizando una conservación patrimonial vinculada a la vida cotidiana de sus habitantes.

Notas:

Notas:

"Conservar no es congelar el pasado, sino permitir que siga formando parte de la vida cotidiana."
— Françoise Choay

Notas:

CAPÍTULO I

CAP I: Barrios patrimoniales y centros históricos

I.1. Bases teóricas

I.1.1. CONCEPTOS PATRIMONIALES

Patrimonio

El patrimonio se entiende como el conjunto de bienes, prácticas y valores, de carácter tangible e intangible, heredados del pasado y reconocidos socialmente por su relevancia histórica, cultural y simbólica. Su valoración no se limita a la antigüedad o excepcionalidad formal, sino que incorpora los procesos sociales mediante los cuales una comunidad atribuye sentido y establece responsabilidades colectivas para su conservación y transmisión intergeneracional. En este marco, el patrimonio es una construcción social dinámica, sujeta a reinterpretaciones permanentes según los contextos históricos y territoriales (Prats, 1997; Choay, 2007). En el contexto urbano, el patrimonio adquiere una dimensión territorial al integrarse con la morfología, la memoria colectiva y los usos sociales del espacio, lo que demanda enfoques de gestión que superen la protección de objetos aislados y prioricen la comprensión sistémica del entorno construido.

Patrimonio de la Humanidad

El Patrimonio de la Humanidad corresponde a bienes culturales y naturales reconocidos por la UNESCO por poseer un valor universal excepcional, es decir, una relevancia que trasciende el ámbito local o nacional y constituye un legado común de la humanidad. Esta categoría se fundamenta en criterios que valoran la autenticidad, integridad y representatividad histórica y cultural de los bienes, así como su adecuada protección y gestión a largo plazo (UNESCO, 1972). En Ecuador, la declaratoria del Centro Histórico de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1978 sitúa a los barrios tradicionales que lo integran, como La Loma Grande, dentro de un marco internacional de protección, en el cual las intervenciones urbanas deben ajustarse a criterios de conservación que armonicen la preservación del patrimonio con las demandas actuales de habitabilidad y desarrollo urbano.

Patrimonio cultural

El patrimonio cultural comprende el conjunto de manifestaciones materiales e inmateriales generadas por las sociedades a lo largo del tiempo, entre las que se incluyen edificaciones, tejidos urbanos, tradiciones, prácticas sociales, saberes y expresiones simbólicas. La UNESCO señala que estas manifestaciones no son estáticas, sino que se transforman y recrean de manera permanente a partir de la interacción entre las comunidades y su entorno, lo que reafirma su carácter vivo y dinámico (UNESCO, 2003). Desde una perspectiva urbana y social, el patrimonio cultural se constituye como un recurso clave para la construcción de identidad y cohesión social, al vincular la memoria histórica con el territorio y las prácticas cotidianas. En los barrios tradicionales, esta relación se expresa tanto en la configuración arquitectónica y del espacio público como en las dinámicas comunitarias que sostienen la vida barrial (García Canclini, 1999).

Barrio Patrimonial

El barrio patrimonial se concibe como una unidad urbana que concentra valores históricos, arquitectónicos, urbanísticos y sociales, reconocidos colectivamente como parte fundamental del patrimonio cultural de la ciudad. A diferencia de los monumentos considerados de manera aislada, el valor patrimonial del barrio reside en la continuidad de su tejido urbano, su estructura vial, la relación entre los espacios públicos y privados, así como en la permanencia de prácticas sociales y culturales tradicionales (Carrión, 2010). En el caso de la Loma Grande, su condición de barrio patrimonial se fundamenta en su ubicación dentro del Centro Histórico de Quito, en una morfología urbana adaptada a la topografía, en la presencia de edificaciones de valor histórico y en la persistencia de dinámicas comunitarias que fortalecen su identidad barrial. Desde esta perspectiva, el barrio puede entenderse como un paisaje cultural vivo, en el que la conservación patrimonial debe abordarse de forma integral, incorporando tanto la dimensión física del entorno construido como la dimensión social y simbólica que le otorga sentido.



BIENES DE VALOR HISTÓRICO



PROTECCIÓN INTERNACIONAL



VALOR Y TRADICIÓN IDENTIDAD COLECTIVA



ÁREA HISTÓRICA PROTECCIÓN LOCAL

Figura 01.Delgado, N. (2025). Diagramas de conceptos patrimoniales.

Notas:

I.1.2. GRADOS DE INTERVENCIÓN APLICABLES AL PATRIMONIO

Los grados de intervención urbana y arquitectónica constituyen categorías fundamentales para la gestión del patrimonio construido, ya que **permiten definir el nivel de transformación admisible sobre un bien o un conjunto urbano, en función de sus valores históricos, culturales y sociales.** Aunque en la práctica estos términos suelen emplearse de manera indistinta, desde una perspectiva técnica y académica presentan **diferencias conceptuales y operativas sustanciales** (Rojas, 2012; UNESCO, 2011). En términos generales, la renovación urbana se asocia a procesos de **sustitución del tejido existente**, **la rehabilitación prioriza la recuperación funcional** de edificaciones conservando su configuración esencial, y **la revitalización** propone un enfoque integral orientado a **restituir la vitalidad física, social y económica** de los sectores intervenidos, sin menoscabar sus valores patrimoniales.

RENOVACIÓN

Sustitución de áreas deterioradas por nuevas edificaciones; pérdida del tejido original.

Alcance

Transformación total del entorno.

REHABILITACIÓN

Recuperación de estructuras existentes conservando su morfología y valor histórico.

Alcance

Mejora funcional sin alterar identidad.

REVITALIZACIÓN

Enfoque integral que combina conservación, participación social y dinamización económica.

Alcance

Renovación física y social equilibrada.



Figura 02.Delgado, N. (2025). Diagramas de grados de intervención aplicables al patrimonio

Notas:

I.1.3. REVITALIZACIÓN URBANA EN BARRIOS PATRIMONIALES

La revitalización urbana se entiende como un proceso integral de **transformación social, económica y espacial** que busca revertir el deterioro físico y funcional de áreas urbanas consolidadas. Este enfoque no se limita a la restauración del entorno edificado, sino que **promueve la reactivación de la vida barrial, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental** a largo plazo (Rojas, 2012). En contextos patrimoniales, la revitalización adquiere una dimensión especial, pues **debe equilibrar la conservación del valor histórico con las demandas contemporáneas de habitabilidad, movilidad y uso social del espacio** (UNESCO, 2011). Según Choay (2007), la revitalización urbana se configura como una estrategia que articula la preservación del patrimonio con la adaptación funcional de la ciudad, con el fin de evitar que los centros históricos se transformen en espacios vacíos o destinados únicamente al turismo. A diferencia de los procesos de renovación o rehabilitación, la revitalización **se orienta hacia una visión integral:** combina la restauración física con la reactivación social y económica, incorporando la participación ciudadana como elemento clave de sostenibilidad (Carrión, 2016).

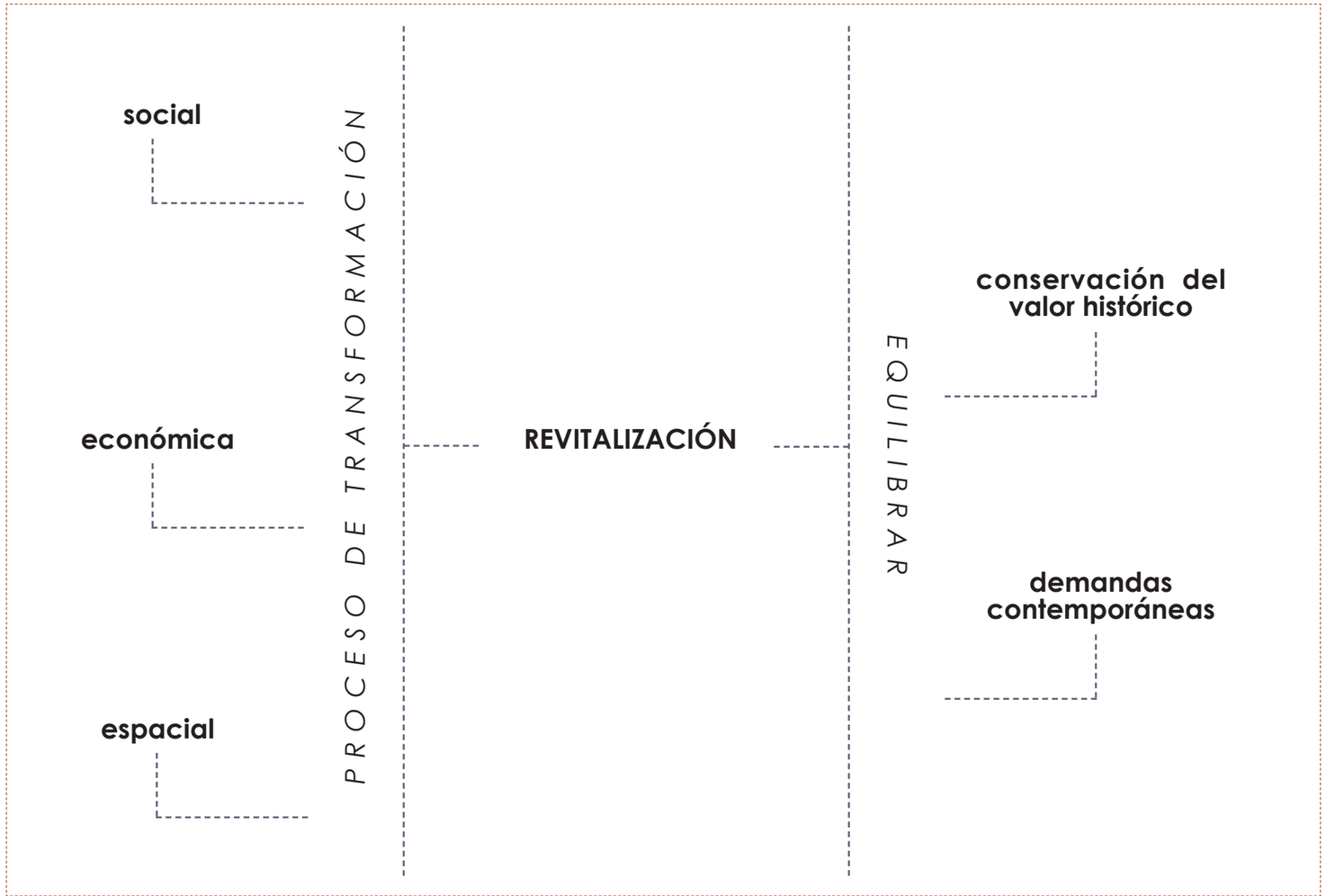
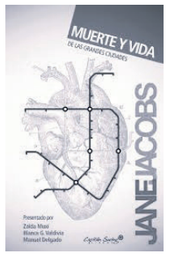


Figura 03. Delgado, N. (2025). Mapa conceptual sobre la revitalización

Notas:

I.2. Teorías aplicadas en centros históricos

TEORÍA	AUTOR - AÑO	POSTULADOS PRINCIPALES	APLICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS
La muerte y vida de las grandes cuidades 	**Jacobs, J. (1961)**	Jane Jacobs plantea una crítica a la planificación urbana modernista, defendiendo **la diversidad de usos, la alta densidad, la mezcla funcional y la actividad constante en el espacio público** como factores esenciales para la vitalidad urbana. Introduce el concepto de "ojos en la calle", destacando la seguridad generada por la presencia activa de personas en el espacio urbano (Jacobs, 1961).	En los centros históricos, esta teoría fundamenta la conservación del tejido urbano tradicional y la promoción de usos mixtos (residencial, comercial, cultural), **evitando la museificación y favoreciendo barrios vivos, socialmente activos y seguros.**
La imagen de la cuidad 	**Lynch, K. (1960)**	Kevin Lynch sostiene que **la calidad urbana depende de la capacidad de los habitantes para percibir, reconocer y organizar mentalmente la ciudad.** Propone cinco elementos estructurantes de la imagen urbana: caminos, bordes, distritos, nodos e hitos, los cuales permiten construir mapas mentales claros y legibles (Lynch, 1960).	En centros históricos, esta teoría es clave para identificar hitos patrimoniales, ejes históricos y nodos simbólicos, **fortaleciendo la identidad urbana**, la orientación peatonal y la valorización del paisaje urbano histórico.
La ciudad de los 15 minutos 	**Moreno, C. (2016)**	La ciudad de los 15 minutos propone un modelo urbano **basado en la proximidad**, donde los **servicios esenciales**; trabajo, educación, salud, comercio y recreación, se encuentren accesibles a pie o en bicicleta en un tiempo máximo de 15 minutos. El enfoque prioriza sostenibilidad, equidad social y calidad de vida (Moreno, 2016).	Aplicada a centros históricos, esta teoría refuerza su rol como **centralidades urbanas**, promoviendo la recuperación de vivienda, el comercio de proximidad y la reducción de la dependencia del automóvil, en coherencia con la escala peatonal histórica.
Espacios compartidos (shared spaces) 	**Hamilton-Baillie, B. (2008)**	El enfoque de espacios compartidos propone la eliminación o reducción de segregaciones rígidas entre peatones, ciclistas y vehículos, **priorizando el comportamiento social, la negociación visual y la convivencia en el espacio público**. Se fundamenta en la percepción de riesgo compartido para mejorar la seguridad y la calidad urbana (Hamilton-Baillie, 2008).	En contextos históricos, los espacios compartidos permiten recuperar calles y plazas como espacios cívicos, respetando su morfología original, reduciendo el dominio vehicular y **reforzando la experiencia urbana y patrimonial del peatón.**

Notas:

I.3. Bases legales

I.3.1. BASES INTERNACIONALES

Las bases legales internacionales constituyen el marco normativo de referencia para la protección, conservación y gestión de los centros históricos, orientando las políticas públicas, los planes urbanos y las intervenciones arquitectónicas en contextos patrimoniales. Estos instrumentos establecen principios vinculados a la salvaguarda del valor cultural, la integridad urbana, la participación social y la sostenibilidad del desarrollo urbano.

CARTA DE WASHINGTON - Para la conservación de los centros históricos

La Carta de Washington, establecida por ICOMOS *(International Council on Monuments and Sites)* en 1987, **define principios para la conservación de ciudades y áreas urbanas históricas**, resaltando el valor cultural integral, la relación entre arquitectura, espacio público y tejido urbano, y la necesidad de integrar la conservación en la planificación territorial y el desarrollo socieconómico.

CONTEXTO Y ORIGEN

Surge como una **ampliación de los principios de la Carta de Venecia** (1964), que se centraba principalmente en monumentos individuales, incorporando ahora la escala urbana y territorial. Su objetivo principal es **establecer criterios internacionales para la conservación, gestión e intervención en ciudades históricas vivas,** reconociendo que estas no son museos, sino espacios habitados y en constante transformación.

CONCEPTO DE CUIDAD HISTÓRICA

La Carta entiende la ciudad histórica como un conjunto inseparable, compuesto por:

- Edificaciones y monumentos
- Espacios públicos (calles, plazas, parques)
- Tejido urbano y parcelario
- Relación con el paisaje natural y cultural
- Actividades sociales, económicas y culturales

La conservación no se limita a los edificios, sino que abarca la estructura urbana y la vida cotidiana.

INTERVENCIONES URBANAS SEGÚN LA CARTA

La Carta establece que toda intervención debe:

- Estar precedida por estudios históricos, sociales y urbanos
- Ser reversible, cuando sea posible
- Respetar la lectura histórica del lugar
- Diferenciar claramente lo nuevo de lo antiguo, sin imitación falsa

Se aceptan nuevas arquitecturas, siempre que:

- Dialoguen con el contexto
- Mantengan la escala y el carácter del entorno
- No compitan visual ni simbólicamente con el patrimonio existente

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

1. Valor cultural integral

La Carta enfatiza que el valor patrimonial no reside solo en la arquitectura aislada, sino en la interacción entre elementos físicos, sociales y culturales.
Esto incluye:

- Morfología urbana
- Escala y volumetría
- Materiales y técnicas constructivas tradicionales
- Usos históricos del suelo

2. Autenticidad e integridad

Se deben evitar intervenciones que:

- Alteren el trazado urbano original
- Rompan la escala del entorno
- Introduzcan usos incompatibles
- Falsifiquen la historia del lugar

La autenticidad no implica inmovilidad, sino una evolución respetuosa del carácter histórico.

3. Conservación integrada

Implica:

- Incorporar la conservación del patrimonio en los planes de ordenamiento territorial
- Vincularla al desarrollo social y económico
- Evitar que la conservación genere exclusión o abandono

La conservación debe mejorar la calidad de vida de los habitantes, no desplazarla.

4. Participación comunitaria

Reconoce a los habitantes como actores clave en la conservación.Promueve:

- Participación ciudadana en decisiones urbanas
- Respeto a los usos y tradiciones locales
- Fortalecimiento del sentido de pertenencia

Este principio es clave para evitar procesos de gentrificación y pérdida de identidad barrial.

APLICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

En la práctica, la Carta de Washington se utiliza como base para:

- Normativas de protección patrimonial
- Planes especiales de centros históricos
- Regulación de usos del suelo
- Control de alturas, densidades y materiales
- Lineamientos para rehabilitación y reutilización adaptativa

EN CONTEXTOS LATINOAMERICANOS

- Proteger barrios históricos vivos
- Regular la renovación urbana
- Equilibrar turismo, vivienda y comercio
- Evitar la museificación del centro histórico

ICOMOS
international council on monuments and sites

Figura 04. Delgado, N. (2025). Infografía de la Carta de Washington basado en (ICOMOS. (1987). Carta de Washington para la conservación de ciudades y áreas urbanas históricas. International Council on Monuments and Sites.)

Notas:

ESTANDAR DOT - Desarrollo Orientado al Transporte

El Estándar DOT promueve el derecho de todas las personas a acceder plenamente a la ciudad, garantizando la posibilidad de desplazarse de manera segura a pie o en bicicleta, así como de alcanzar destinos lejanos mediante una red de transporte público eficiente, frecuente, rápida y asequible. A simismo, impulsa la posibilidad de desarrollar una vida urbana de calidad sin dependencia del automóvil. De igual manera, el Estándar defiende el acceso equitativo a oportunidades, educación, servicios y recursos urbanos, a través de opciones de movilidad gratuitas o de bajo costo.

¿QUÉ ES?

- Metodología creada por ITDP para orientar proyectos urbanos hacia la movilidad sostenible.
- Evalúa aspectos de movilidad, equidad, accesibilidad y calidad de espacio público.
- Busca ciudades compactas, caminables y seguras.

CATEGORÍAS DOT 2017

ESTÁNDAR DOT ORO
86 – 100 PUNTOS

Premia los proyectos de desarrollo urbano que fungen como líderes globales en todos los aspectos del desarrollo urbano orientado al transporte, movilidad en bicicleta y peatonalidad.

ESTÁNDAR DOT PLATA
71 – 85 PUNTOS

Reconoce a los proyectos que cumplen con la mayoría de los objetivos de mejores prácticas.

ESTÁNDAR DOT BRONCE
56 – 70 PUNTOS

El Estándar DOT Bronce identifica a los proyectos que satisfacen algunos de los objetivos de mejores prácticas.

PRINCIPIOS DOT 2017

CAMINAR – 15 puntos

Objetivo A: Entorno peatonal seguro y accesible
- Vías peatonales - 3 pts
- Cruces peatonales - 3 pts

Objetivo B: Entorno activo y vibrante
- Fachadas activas - 6 pts
- Fachadas permeables - 2 pts

Objetivo C: Entorno cómodo
- Sombra y refugio - 1 pt

PEDALEAR – 5 puntos

Objetivo A: Red ciclista segura
- Red ciclista - 2 pts

Objetivo B: Estacionamiento seguro
- Estaciones seguras - 1 pt
- Biciclleteros en edificios - 1 pt
- Acceso a bicicletas - 1 pt

CONECTAR – 15 puntos

Objetivo A: Rutas peatonales y ciclistas continuas
- Cuadras pequeñas – 10 pts
- Conectividad – 5 pts

TRANSPORTAR
Requisito obligatorio

Objetivo A: Transporte público accesible a pie
- Distancia a estación más cercana

MEZCLAR – 25 puntos

Objetivo A: Usos mixtos y servicios cercanos
- Usos complementarios – 8 pts
- Servicios locales – 3 pts
- Áreas de juego – 1 pt

Objetivo B: Diversidad demográfica e ingresos
- Vivienda asequible – 8 pts
- Preservación de vivienda – 3 pts
- Preservación de negocios – 2 pts

DENSIFICAR –15 puntos

Objetivo A: Alta densidad residencial
- Densidad – 7 pts
- Comparación con mejores prácticas – 8 pts

COMPACTAR–10 puntos

Objetivo A: Desarrollo junto a áreas urbanas existentes
- Sitio urbano – 8 pts

Objetivo B: Viajar a pie es fácil
- Opciones de transporte – 2 pts

CAMBIAR – 15 puntos

Objetivo A: Minimizar espacio para autos
- Estacionamiento frente a la vía – 1 pt
- Densidad de accesos vehiculares – 1 pt
- Área de vialidades – 6 *pts*

ELEMENTOS APLICADOS

- Conectividad peatonal (mejora de veredas, accesibilidad universal)
- Usos mixtos (vivienda, comercio, cultura)
- Acceso al transporte público (conexión Trolebús y transporte colectivo)
- Espacio público de calidad (plazas, parques, calles de encuentro)
- Seguridad vial y urbana (iluminación, prioridad peatón)

Figura 05. Delgado, N. (2025). Infografía del estándar DOT basado en (ITDP. (2017). Estándar de Desarrollo Orientado al Transporte. Institute for Transportation & Development Policy.)

Notas:

I.3.2. BASES NACIONALES

El marco legal ecuatoriano define lineamientos precisos para la protección, conservación, gestión y puesta en valor del patrimonio cultural, incluyendo los centros históricos y las áreas urbanas patrimoniales. Estas disposiciones reconocen al patrimonio como un bien de interés público, estrechamente vinculado al derecho a la identidad cultural, la memoria colectiva y el desarrollo territorial sostenible.

LEY ORGÁNICA DE CULTURA - LOC

La Ley Orgánica de Cultura (LOC) fue **promulgada en 2016 por la Asamblea Nacional del Ecuador** con el objetivo de consolidar un marco normativo integral para la **protección, gestión y promoción de la cultura y el patrimonio cultural del país.**

Esta ley reconoce al patrimonio cultural (material e inmaterial) como un bien estratégico del Estado, fundamental para la identidad nacional, la cohesión social y el desarrollo sostenible.

PATRIMONIO CULTURAL SEGÚN LA LOC

La ley adopta una visión amplia e integral del patrimonio cultural, que incluye:

- Patrimonio material: centros históricos, edificaciones patrimoniales, conjuntos urbanos, monumentos.
- Patrimonio inmaterial: saberes, tradiciones, prácticas sociales, usos del espacio, festividades.
- Relación con el territorio: el patrimonio se entiende como parte activa del entorno urbano y social.
- Esto es clave para los centros históricos, ya que no se los concibe solo como conjuntos arquitectónicos, sino como espacios vivos.

IMPORTANCIA PARA EL URBANISMO Y LA ARQUITECTURA

En el ámbito urbano-arquitectónico, la Ley Orgánica de Cultura:

- Sustenta planes especiales de centros históricos
- Respaldada legalmente proyectos de rehabilitación
- Permite integrar patrimonio, movilidad, espacio público y vivienda
- Es clave para proyectos de renovación urbana con enfoque social

En ciudades como Quito, esta ley se articula con:

- Ordenanzas metropolitanas
- Planes de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)
- Normativas específicas del Centro Histórico

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

1. Conservación y salvaguarda
La LOC establece como obligación del Estado:
- Conservar y proteger el patrimonio cultural
- Prevenir su deterioro, destrucción o uso inadecuado
- Regular las intervenciones físicas y funcionales

Toda actuación sobre bienes patrimoniales debe estar técnicamente justificada y normada.

2. Participación ciudadana
La ley promueve activamente:
- La participación de la ciudadanía en la gestión cultural
- El reconocimiento de las comunidades como custodias del patrimonio
- Procesos de corresponsabilidad entre Estado y sociedad

3. Corresponsabilidad institucional
Se establece una articulación clara entre:
- Gobierno central
- Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD)
- Instituciones técnicas y académicas

En centros históricos, los municipios juegan un rol clave en:
- Control del uso del suelo
- Normativas urbanas patrimoniales
- Planes especiales de manejo y conservación

APLICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

La Ley Orgánica de Cultura regula directamente la gestión integral de los centros históricos, orientando:

Intervenciones en bienes patrimoniales
- Rehabilitación y restauración de edificaciones
- Reutilización adaptativa con usos compatibles
- Control de alteraciones morfológicas y volumétricas

Control de usos del suelo
- Regular actividades que puedan afectar el valor patrimonial
- Compatibilizar vivienda, comercio, turismo y cultura
- Evitar usos que generen deterioro físico o social, este aspecto es clave para enfrentar procesos como: abandono, gentrificación, tristificación excesiva

Articulación con el desarrollo urbano sostenible
- Regeneración urbana
- Reactivación económica local
- Mejora de la calidad de vida
- Inclusión social

El patrimonio deja de ser una carga normativa y se convierte en un recurso para el desarrollo urbano sostenible.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

Figura 06. Delgado, N. (2025). Infografía de la carta de la Ley Orgánica de Cultura basado en (Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Ley Orgánica de Cultura. Registro Oficial)

Notas:

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (2008)

La Constitución de 2008, elaborada por la Asamblea Constituyente, introduce un cambio sustancial en la forma de entender el patrimonio cultural, al **reconocerlo como un derecho colectivo vinculado directamente con la identidad cultural de los pueblos y nacionalidades del Ecuador.**

El patrimonio cultural deja de ser únicamente un objeto de conservación técnica y pasa a ser un derecho ciudadano, con implicaciones sociales, territoriales y políticas.

PATRIMONIO CULTURAL COMO DERECHO COLECTIVO

De acuerdo con el **artículo 21,** el Estado garantiza el derecho de las personas a:

- Conservar su identidad cultural
- Acceder, crear y difundir expresiones culturales
- Proteger y fortalecer el patrimonio cultural en todas sus formas

Esto implica que los centros históricos **no son solo espacios protegidos, sino territorios de ejercicio de derechos culturales.**

PATRIMONIO CULTURAL TANGIEBLE E INTANGIBLE

La Constitución reconoce explícitamente:

- Patrimonio tangible: edificaciones, centros históricos, bienes arquitectónicos, espacios urbanos.
- Patrimonio intangible: tradiciones, saberes, prácticas sociales, usos del espacio, memoria colectiva.

Este enfoque integral es clave para entender los centros históricos como:
- Espacios físicos
- Escenarios de vida social y cultural
- Lugares de memoria activa



IMPLICACIONES URBANAS Y TERRITORIALES

Desde una perspectiva urbana, la Constitución:

- Sustenta legalmente la protección de centros históricos
- Exige que la planificación territorial respete los valores culturales
- Obliga a integrar el patrimonio en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial

Esto conecta directamente el urbanismo, la arquitectura y la gestión patrimonial.

OBLIGACIONES DEL ESTADO Y LA SOCIEDAD

La Constitución establece responsabilidades claras tanto para el Estado como para la ciudadanía.

Obligaciones del Estado

En los artículos 377 al 380, se determina que el Estado debe:

- Proteger, conservar y restaurar el patrimonio cultural tangible e intangible
- Prevenir su deterioro, pérdida o destrucción
- Promover políticas públicas para su gestión integral
- Garantizar el acceso equitativo al patrimonio cultural

Deberes ciudadanos

El artículo 83 señala como deber de las personas:

- Respetar y cuidar el patrimonio culturalContribuir a su preservación
- Esto refuerza el principio de corresponsabilidad social, fundamental para la gestión de centros históricos habitados.

APLICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

En la práctica, la Constitución permite y exige:

- Regulación de intervenciones arquitectónicas y urbanas
- Protección del trazado urbano y morfología histórica
- Conservación del espacio público como bien cultural
- Reconocimiento de los usos sociales y culturales tradicionales
- Evitar procesos de exclusión, desplazamiento o pérdida de identidad

En ciudades como Quito, este marco constitucional es la base para:
- Ordenanzas metropolitanas patrimoniales
- Planes especiales del Centro Histórico
- Políticas de rehabilitación urbana con enfoque social

IMPORTANCIA PARA EL URBANISMO Y LA ARQUITECTURA

Para el análisis urbano y arquitectónico, la Constitución:

- Proporciona sustento legal a proyectos de conservación
- Justifica la intervención pública en centros históricos
- Refuerza el enfoque de patrimonio como derecho, no solo como objeto
- Permite integrar patrimonio, espacio público, vivienda y movilidad

Figura 07. Delgado, N. (2025). Infografía de la constituciòn de la Repùblica del Ecuador, 2008 basado en (Asamblea Constituyente, 2008, arts. 21, 83, 377–380)

Notas:

I.3.3. BASES LOCALES

Las bases legales locales constituyen el nivel operativo de aplicación de las políticas nacionales e internacionales en el territorio. En el caso del Distrito Metropolitano de Quito, los instrumentos de planificación urbana establecen lineamientos específicos para la gestión del suelo, la movilidad, la protección del patrimonio y el desarrollo integral del Centro Histórico de Quito (CHQ), reconocido como Patrimonio Cultural de la Humanidad

PMDOT – Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2023–2033)

El Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial es el instrumento de planificación fundamental para la gestión territorial del GAD municipal del Distrito Metropolitano de Quito. Orienta y determina acciones e intervenciones del sector público y privado en el nivel local y urbanas y rurales. Este instrumento parte del conocimiento y análisis de las características de cada territorio, de los intereses y necesidades de su población; además, se complementa con la propuesta del alcalde electo, a través de su Plan de Gobierno (PGA). su cumplimiento promueve el desarrollo sostenible. Se circunscribe en la totalidad del territorio distrital, incluyendo sus áreas

¿QUÉ ES?

- Instrumento oficial de planificación del DMQ.
- Sostenibilidad territorial y ambiental
- Equidad social
- Movilidad y competitividad urbanaarantiza el derecho a la ciudad y el uso sostenible del territorio.

EJES PMDOT

Eje: Hábitat, seguridad y convivencia ciudadana



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Eje: Trabajo, economía, producción, emprendimiento e innovación en el Distrito Metropolitano de Quito



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Eje: Bienestar, derechos y protección social



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Eje: Movilidad Sostenible



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Eje: Territorio Intercultural y Ecológico



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Eje: Gestión Metropolitana



Fuente: *ODS, 2024.*
Elaboración: *GAD DMQ, 2024*

Figura 08. Delgado, N. (2025). Infografía del PMDOT 2024-2033 basado en (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2023–2033. Quito: MDMQ.)

Notas:

Plan Parcial para el Desarrollo Integral del Centro Histórico de Quito

El Plan Parcial para el Desarrollo Integral del Centro Histórico de Quito es un instrumento específico de planificación urbana que forma parte del sistema de ordenamiento territorial del Distrito Metropolitano de Quito.

Su finalidad es regular, orientar y controlar las intervenciones urbanas, arquitectónicas y funcionales dentro del Centro Histórico de Quito (CHQ), área reconocida como Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO.

Este plan actúa como un instrumento técnico–normativo de escala intermedia, articulando las políticas nacionales de patrimonio con la gestión urbana local.

ENFOQUE INTEGRAL DEL CENTRO HISTÒRICO

El Plan Parcial concibe al CHQ como:

- Un conjunto urbano histórico vivo
- Un espacio residencial, cultural, turístico y económico
- Un territorio con alto valor simbólico, social y patrimonial

No se plantea una conservación estática, sino una revitalización integral, compatible con la vida contemporánea.

IMPORTANCIA PARA LA GESTIÒN PARA EL CENTRO HISTÒRICO

El Plan Parcial:

- Es la base técnica para la toma de decisiones urbanas
- Regula proyectos públicos y privados
- Sustenta legalmente procesos de rehabilitación
- Garantiza la protección del Valor Universal Excepcional del CHQ

Sin este instrumento, la gestión del Centro Histórico carecería de coherencia territorial y control patrimonial.

APLICACIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS

Un eje central del Plan es fortalecer el CHQ como:

- Espacio de vida cotidiana
- Centro de identidad y memoria colectiva
- Escenario de prácticas culturales y comunitarias

Se reconoce que la conservación patrimonial solo es viable si el centro histórico sigue siendo habitado, usado y apropiado socialmente.

COMPONENTES PRINCIPALES REGULADOS POR EL PLAN

Uso y ocupaciòn del suelo

El Plan Parcial:

- Define usos permitidos, condicionados y prohibidos
- Prioriza usos compatibles con la función residencial, cultural y social
- Controla actividades que puedan generar deterioro físico o social

Busca equilibrar:

- Vivienda
- Comercio local
- Turismo
- Equipamientos culturales y comunitarios

Intervención en bienes patrimoniales

Establece criterios diferenciados según:

- Grado de protección patrimonial
- Valor arquitectónico, urbano y simbólico
- Estado de conservación del inmueble

Las intervenciones deben:

- Respetar la morfología, tipología y materialidad histórica
- Diferenciar lo nuevo de lo antiguo
- Contar con sustento técnico y aprobación institucional

Preservación del tejido urbano histórico

El Plan protege:

- El trazado urbano colonial y republicano
- La parcelación histórica
- La relación entre edificación y espacio público
- La escala y volumetría del conjunto urbano

Esto evita:

- Demoliciones indiscriminadas
- Alteraciones morfológicas irreversibles
- Proyectos incompatibles con el entorno histórico

Espacio público

El espacio público es considerado un elemento estructurante del patrimonio urbano. El Plan promueve:

- Recuperación de plazas, calles y atrios
- Mejora de la accesibilidad universal
- Priorización del peatón
- Revalorización del espacio como lugar de encuentro social

Movilidad

El Plan Parcial regula la movilidad con un enfoque patrimonial:

- Control del tráfico vehicular
- Priorización de la movilidad peatonal
- Integración con transporte público
- Reducción de impactos ambientales y vibracionales sobre bienes patrimoniales
- La movilidad se entiende como parte del derecho al centro histórico.

Actividad económica y revitalización

El Plan impulsa:

- Reactivación económica local
- Comercio tradicional y de proximidad
- Actividades culturales y creativas
- Turismo cultural regulado
- Todo ello con el objetivo de:
- Evitar el abandono del CHQ
- Reducir la gentrificación
- Mantener población residente

CRITERIOS DE INTERVENCIÒN URBANA Y ARQUITECTÒNICA

El Plan establece:

- Lineamientos claros para rehabilitación y reutilización adaptativa
- Restricciones de altura, volumen y ocupación
- Parámetros de diseño acordes al contexto histórico
- Normas específicas según subzonas del CHQ

Esto permite intervenciones contemporáneas controladas, sin afectar la integridad del conjunto urbano.

Figura 09. Delgado, N. (2025). Infografía del Plan Parcial para el desarrollo integral del Centro Històrico de Quito basado en (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). Plan parcial para el desarrollo integral del Centro Histórico de Quito.)

Notas:

I.3.4. RELACIÓN CON EL MARCO NORMATIVO VIGENTE

La formulación del Plan Parcial para el barrio patrimonial La Loma Grande se inscribe dentro del marco normativo nacional y local que regula el ordenamiento territorial y la gestión del suelo en el Ecuador, particularmente la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo (LOOTUGS) y el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) del Distrito Metropolitano de Quito.

En este contexto, los planes parciales se reconocen como instrumentos de planificación urbana de escala intermedia, orientados a desarrollar y operacionalizar las determinaciones de los planes de mayor jerarquía, adaptándolas a las condiciones específicas del territorio (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016).

La LOOTUGS establece los principios fundamentales del ordenamiento territorial, entre los que se destacan la función social y ambiental del suelo, el derecho a la ciudad, la equidad territorial y la sostenibilidad, los cuales orientan la presente propuesta. De acuerdo con esta normativa, los planes parciales permiten precisar el modelo territorial definido a escala cantonal mediante criterios técnicos, sociales y ambientales que respondan a las particularidades físicas, culturales y urbanas del área de intervención (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016). En concordancia con ello, el Plan Parcial para La Loma Grande se concibe como un instrumento técnico que articula la planificación estratégica con la intervención urbana concreta, sin contradecir los lineamientos establecidos a nivel superior.

Por su parte, el **Plan de Uso y Gestión del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito define el modelo de ocupación del suelo, la estructura urbana y las directrices generales de uso y edificabilidad para el Centro Histórico y sus barrios patrimoniales (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2020).** La propuesta desarrollada asume estas disposiciones como marco de referencia, respetando las regulaciones relativas a la protección del patrimonio edificado, la morfología urbana, la jerarquía vial y la preservación de los valores paisajísticos y culturales del sector. No obstante, el plan parcial no se limita a una aplicación literal de dichas determinaciones, sino que plantea una interpretación crítica y contextualizada del modelo normativo, entendiendo que la complejidad del barrio exige ajustes a una escala más próxima a la dinámica cotidiana de sus habitantes.

En este sentido, la propuesta adopta una postura que combina la conservación del componente urbanístico definido por el PUGS con una reinterpretación estratégica de sus lineamientos, especialmente en lo referente al patrimonio, la movilidad y la estructura urbana. En el ámbito patrimonial, **se prioriza un enfoque de patrimonio habitado, que reconoce el valor del tejido urbano no solo en su dimensión material, sino también en las prácticas sociales, la permanencia de la población residente y la apropiación del espacio urbano (Carrión, 2010; Choay, 2007).** En relación con la movilidad, el plan profundiza los criterios establecidos por el PUGS mediante la promoción de la movilidad activa, la accesibilidad universal y la mejora de la conectividad barrial con los sistemas urbanos mayores, en coherencia con los principios de movilidad urbana sostenible.

Finalmente, en términos de estructura urbana, **se propone una relectura de los bordes, vacíos y ejes internos del barrio como oportunidades de articulación espacial, social y ambiental,** en concordancia con los principios de ciudad compacta, inclusiva y sostenible promovidos por la planificación urbana contemporánea (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2020).

En síntesis, el Plan Parcial para la Loma Grande se presenta como una propuesta normativamente consistente y técnicamente propositiva, que no contradice el marco vigente, sino que lo desarrolla y complementa **a través de una lectura crítica y situada del territorio.** Esta aproximación permite traducir los objetivos generales del ordenamiento territorial en estrategias y proyectos concretos, orientados a la revitalización integral del barrio, al fortalecimiento de su identidad patrimonial y a la mejora de las condiciones de habitabilidad y accesibilidad urbana, en coherencia con el marco legal y de planificación vigente (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016; Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2020).

Notas:

I.4. Comparación de conceptos

I.4.1. USO DE SUELO Y VITALIDAD BARRIAL

El uso del suelo constituye un componente estructurante en la configuración de la vitalidad barrial. Una combinación equilibrada de funciones residenciales, comerciales, culturales y recreativas propicia una vida urbana activa y diversa, fortaleciendo el sentido de pertenencia y la cohesión social (Jacobs, 1961). Esta vitalidad se expresa en la ocupación continua del espacio público, la interacción entre habitantes y visitantes, y la permanencia de actividades a lo largo del día. Para Jane Jacobs (1961), **la vitalidad urbana se sustenta principalmente en tres factores: la mezcla de usos, la densidad poblacional y la diversidad de actividades**, elementos que favorecen calles seguras, dinámicas y atractivas, y que sostienen una dinámica social constante.

Desde una perspectiva complementaria, Gehl (2010) amplía este enfoque al señalar que la calidad del espacio público, en términos de escala humana, confort y estética, incide directamente en la frecuencia de uso y en la percepción de bienestar colectivo. En el contexto latinoamericano, la vitalidad barrial se encuentra estrechamente vinculada al comercio local, a la informalidad económica y a la vida comunitaria, factores que consolidan procesos de revitalización basados en la convivencia cotidiana, donde el espacio público se convierte en un escenario de encuentro e intercambio cultural (Carrión, 2016).

En este sentido, los barrios patrimoniales se sostienen en su capacidad de mantener actividades productivas y sociales que garanticen la permanencia de la población residente. El uso mixto del suelo constituye la base de la vitalidad barrial, ya que permite que los procesos de revitalización trasciendan la mejora física del entorno y aseguren la continuidad social y económica de las comunidades que otorgan sentido al patrimonio.

I.4.3. USO DE SUELO Y VITALIDAD BARRIAL

La gentrificación es uno de los efectos más notorios de los procesos de revitalización mal gestionados. Se define como la **transformación de barrios populares o deteriorados mediante la llegada de nuevos residentes con mayor poder adquisitivo, lo que incrementa los precios del suelo y desplaza a la población original** (Glass, 1964; Smith, 2002).

En los barrios patrimoniales, este fenómeno se asocia al aumento del valor turístico y a la especulación inmobiliaria. Entre las causas más comunes de la gentrificación en áreas patrimoniales destacan la inversión pública en infraestructura, la promoción turística, la rehabilitación sin control social y la falta de políticas de vivienda accesible (Delgadillo, 2016). Estas acciones, **si bien mejoran la imagen urbana, tienden a excluir a las poblaciones tradicionales, generando una pérdida de diversidad social y cultural.** La relación entre turismo y gentrificación es compleja: el turismo puede convertirse en una oportunidad económica si se gestiona responsablemente, pero también puede desencadenar procesos de sustitución social. Para evitarlo, se requiere fomentar el turismo sostenible y comunitario, que distribuya los beneficios entre los residentes locales y promueva la conservación del patrimonio inmaterial (UNWTO, 2019). Ejemplos en América Latina evidencian los riesgos de priorizar la lógica turística sobre la habitacional.

El Centro Histórico de Quito, tras su declaratoria como **Patrimonio Cultural de la Humanidad** (UNESCO, 1978), ha experimentado un **proceso de museificación parcial,** enfocado principalmente en la restauración monumental de iglesias, plazas y fachadas, orientadas al turismo y los eventos culturales. En este contexto, sectores como **La Ronda** fueron **rehabilitados como corredores culturales** con cafés, talleres y galerías, **pero perdieron parte de su vida residencial tradicional** (Carrión, 2002; Kingman, 2006; Municipio de Quito, 2020). Casos similares se observan en otros centros históricos de la región. En La Candelaria (Bogotá), la rehabilitación patrimonial y turística transformó las antiguas viviendas en museos, hostales y cafés culturales, configurando un paisaje de "memoria museificada". En Lastarria (Santiago de Chile), la revalorización patrimonial derivó en un corredor cultural y gastronómico con fuerte orientación turística. De igual forma, San Blas (Cusco), originalmente un barrio artesanal y popular, ha sido objeto de gentrificación turística, donde hostales boutique, galerías y cafés sustituyen las viviendas tradicionales. En todos estos casos, **el patrimonio habitado se configura como la verdadera garantía de sostenibilidad urbana**, al preservar la relación viva entre la memoria, el espacio y la comunidad. En contraposición, un patrimonio orientado exclusivamente al turismo corre el riesgo de convertirse en un escenario descontextualizado, donde la autenticidad y la diversidad social se ven amenazadas por procesos de exclusión y desplazamiento. En este sentido, **la revitalización patrimonial debe trascender la conservación física de los bienes** para incorporar políticas de control del mercado inmobiliario, programas de vivienda social y mecanismos efectivos de participación ciudadana que aseguren el derecho a permanecer en el barrio. Solo mediante esta integración de dimensiones sociales, culturales y urbanas, **el patrimonio podrá ser realmente vivido y no únicamente visitado** (Carrión, 2016; Hernández, 2010).

I.4.2. PATRIMONIO HABITADO VS PATRIMONIO TURÌSTICO

El patrimonio urbano puede entenderse desde dos dimensiones complementarias: como **patrimonio habitado**, vinculado a la **vida cotidiana** de los residentes, y como **patrimonio turístico**, asociado al consumo **cultural y económico.**

El patrimonio habitado mantiene la función residencial y comunitaria original de los barrios, donde los habitantes son custodios de la memoria y las prácticas culturales. En contraste, el patrimonio turístico orienta el espacio patrimonial hacia la atracción de visitantes y la generación de ingresos económicos (Carrión, 2016; Bandarin & Van Oers, 2012).

La sostenibilidad patrimonial depende del equilibrio entre ambas dimensiones. Cuando **predomina la orientación turística,** los barrios tienden a experimentar procesos de **gentrificación, pérdida de identidad y desplazamiento de los residentes tradicionales.** En cambio, el mantenimiento del **uso residencial favorece la continuidad de la vida comunitaria y la conservación del patrimonio** vivo (UNESCO, 2011; García, 2018). Preservar la función habitacional en los centros históricos es esencial para **mantener su vitalidad y evitar su "museificación".** Esto implica implementar políticas que regulen el alquiler de corto plazo, fomenten la vivienda asequible y apoyen las economías locales. De este modo, la revitalización no se reduce únicamente a la **conservación material**, sino que abarca la **dimensión social y simbólica del territorio** (Rojas, 2012).

Notas:

I.5. Dimensiones de diagnóstico urbano

I.5.1 EJE FÍSICO

Espacio público en barrios patrimoniales

El espacio público constituye un componente estructural de los barrios patrimoniales, ya que articula la dimensión física, social, cultural y simbólica del patrimonio urbano. Plazas, calles, escalinatas y atrios no solo cumplen funciones de circulación y encuentro, sino que representan escenarios donde se construye la memoria colectiva, la identidad local y la vida comunitaria (Gehl, 2011; Borja & Muxí, 2003).

Desde una perspectiva patrimonial, **el espacio público no puede ser entendido únicamente como soporte físico, sino como un sistema de relaciones sociales e históricas que se ha consolidado a lo largo del tiempo.** Según Rapoport (1990), la forma urbana tradicional responde a patrones culturales específicos, lo que explica por qué los espacios públicos en barrios históricos presentan escalas humanas, recorridos peatonales y una fuerte apropiación social, características que los diferencian de los espacios urbanos contemporáneos planificados bajo lógicas funcionalistas. **En los barrios patrimoniales, el espacio público cumple un rol fundamental en la conservación de la autenticidad urbana**, entendida como la coherencia entre el trazado, la morfología, los usos y las prácticas sociales históricas (ICOMOS, 1987). La Carta de Washington subraya que la protección de las ciudades históricas debe considerar tanto los elementos construidos como los espacios abiertos, reconociendo que estos últimos son esenciales para mantener la estructura y el significado cultural del conjunto urbano (ICOMOS, 1987).

Asimismo, el **espacio público** en contextos patrimoniales es un **elemento clave para la habitabilidad y la cohesión social**.
Gehl (2011) sostiene que la calidad del espacio público se mide por su capacidad para fomentar actividades sociales, permanencia y uso cotidiano, aspectos que resultan determinantes para evitar procesos de abandono o museificación en centros y barrios históricos.
En este sentido, la vitalidad del espacio público contribuye a que los barrios patrimoniales se mantengan como espacios vivos y funcionales. Desde el enfoque del derecho a la ciudad, Borja y Muxí (2003) destacan que e**l espacio público es un bien colectivo que garantiza la inclusión social, la accesibilidad y la equidad urbana.** En barrios patrimoniales, este principio adquiere especial relevancia, ya que las intervenciones deben **equilibrar la conservación del patrimonio con las necesidades contemporáneas de movilidad, accesibilidad universal y uso social del espacio, evitando procesos de gentrificación y exclusión.**
En síntesis, el espacio público en barrios patrimoniales actúa como un articulador entre conservación y desarrollo urbano, siendo un elemento estratégico para la preservación de la identidad histórica, la activación social y la sostenibilidad urbana. Su adecuada gestión requiere enfoques integrales que reconozcan tanto su valor patrimonial como su función social contemporánea (Gehl, 2011; ICOMOS, 1987).

Espacio público y cohesión social

El espacio público se configura como el escenario esencial de la vida colectiva y de la expresión ciudadana. Borja y Muxí (2000) lo conciben como el ámbito donde se materializa el derecho a la ciudad, entendido como la capacidad de habitar, usar y transformar el territorio de manera equitativa. En los barrios patrimoniales, estos espacios adquieren un valor particular al actuar como depositarios de la memoria urbana y como catalizadores de la interacción social.
La calidad del espacio público influye directamente en la cohesión social, al fomentar el encuentro, la confianza y la identidad común (Gehl, 2010). Una plaza activa, una calle peatonal segura o un parque cultural no solo ofrecen bienestar físico, sino que también generan vínculos simbólicos entre los habitantes. En este sentido, la revitalización urbana debe priorizar el diseño de espacios públicos inclusivos, accesibles y diversos que respondan tanto a las necesidades contemporáneas como a la preservación de la identidad local. Autores como Montgomery (2003) y Landry (2008) plantean que **el espacio público puede actuar como activador cultural, es decir, como un elemento capaz de dinamizar la vida urbana mediante actividades** creativas, ferias, eventos o expresiones artísticas comunitarias.
Estos activadores fortalecen el tejido social, promueven la participación ciudadana y contribuyen al desarrollo económico local. Un ejemplo emblemático de esta visión se encuentra en el Centro Histórico de Cuenca, donde la rehabilitación de plazas y ejes culturales ha impulsado la apropiación ciudadana, el turismo sostenible y la economía creativa local (Dirección de Áreas Históricas de Cuenca, 2020). En Quito, programas impulsados por el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) han vinculado la recuperación del espacio público con la promoción de actividades barriales y ferias artesanales, fortaleciendo la cohesión social en sectores como San Roque, San Marcos. (IMP, 2020). **El espacio público en contextos patrimoniales debe concebirse como una red de interacción y memoria, donde la planificación física se complementa con la gestión cultural y social.** La cohesión barrial surge cuando estos espacios se integran a la vida cotidiana, propiciando convivencia, diversidad y sostenibilidad urbana.

Notas:

I.5.2 EJE DE MOVILIDAD

Caminabilidad y movildiad sostenible

La caminabilidad constituye uno de los **pilares fundamentales de la movilidad sostenible** y un indicador clave de la calidad urbana, al reflejar la capacidad del entorno para promover desplazamientos peatonales seguros, cómodos y atractivos. Desde el enfoque de la movilidad sostenible, **caminar no solo representa un modo de transporte de bajo impacto ambiental, sino una práctica urbana que incide directamente en la salud, la equidad social, la vitalidad económica y la cohesión comunitaria** (Banister, 2008; Litman, 2020). Autores como Gehl (2011, 2013) sostienen que las **ciudades** diseñadas a **escala humana** favorecen la **permanencia, la interacción social y la apropiación del espacio público,** elementos esenciales para una movilidad centrada en las personas. En este sentido, la caminabilidad depende de factores como la accesibilidad universal, la seguridad vial, el confort ambiental, el atractivo del paisaje urbano y la diversidad de usos del suelo. Lynch (1960) complementa este enfoque al señalar que los **entornos urbanos legibles**, donde el peatón puede orientarse con facilidad, fortalecen el sentido de pertenencia y la experiencia positiva del espacio.

En **barrios patrimoniales**, la caminabilidad adquiere una dimensión adicional al convertirse en un medio para la valorización del patrimonio edificado y cultural. **El caminar permite una lectura pausada del paisaje histórico**, fomenta el contacto directo con la arquitectura y activa la memoria colectiva del lugar (Jacobs, 1961). Asimismo, la priorización del peatón contribuye a la reducción del tránsito motorizado, disminuyendo la contaminación, las vibraciones y el deterioro físico de las edificaciones históricas (UN-Habitat, 2013).En el contexto latinoamericano, la caminabilidad ha sido utilizada como estrategia de revitalización urbana en centros históricos, mediante la implementación de zonas peatonales, calles compartidas y corredores culturales. Experiencias en ciudades como Cusco,Cartagena o Puebla demuestran que la mejora del entorno peatonal impulsa el comercio local, el turismo cultural responsable y la vida comunitaria, generando un equilibrio entre movilidad, conservación y habitabilidad (Rojas, 2012; BID, 2018).

Movilidad en barrios patrimoniales

Los barrios patrimoniales presentan condiciones morfológicas, espaciales y simbólicas particulares que requieren **enfoques diferenciados de movilidad urbana**. Calles estrechas, tramas irregulares, alta concentración de bienes patrimoniales y fuerte carga histórica limitan la circulación vehicular intensiva y, al mismo tiempo, favorecen los desplazamientos a pie y otros modos de movilidad activa. Según la recomendación sobre el paisaje urbano histórico de la UNESCO (2011), la gestión de áreas históricas debe priorizar la conservación de los valores patrimoniales, garantizando al mismo tiempo la habitabilidad y la accesibilidad.
En este marco, la movilidad sostenible se convierte en una herramienta estratégica para compatibilizar la protección del patrimonio con las necesidades contemporáneas de desplazamiento, acceso a servicios y dinamización urbana. Cervero (2013) plantea que **en centros históricos la movilidad debe enfocarse en la accesibilidad más que en la velocidad, priorizando recorridos cortos, conectados y multimodales.** La reducción del protagonismo del automóvil privado permite recuperar el espacio público para el peatón, mejorar la seguridad vial y fortalecer la vida barrial. Asimismo, Jacobs (1961) destaca que **las calles activas y caminables promueven la vigilancia natural, la apropiación ciudadana y el sentido de comunidad,** aspectos fundamentales para la sostenibilidad social de los barrios patrimoniales. En este sentido, la movilidad sostenible debe concebirse como un medio para fortalecer la permanencia de los habitantes, la economía local y el derecho a la ciudad, más que como una intervención meramente técnica o estética.

Estándar DOT y su aplicación en barrios patrimoniales

Este enfoque parte del principio de que l**as ciudades deben diseñarse para las personas y no para los automóviles**, alineándose con los postulados de la movilidad sostenible y la planificación urbana contemporánea. El DOT **se estructura en ocho principios: caminar, pedalear, conectar, transitar, mezclar, densificar, compactar y conservar.**
En el contexto de los barrios patrimoniales, estos principios adquieren un carácter específico, ya que deben adaptarse a la escala histórica, la morfología urbana y los valores culturales del entorno. En particular, los principios de **caminar y conectar** resultan fundamentales, al promover i**nfraestructura peatonal continua, segura y accesible**, así como una adecuada **permeabilidad urbana** entre nodos patrimoniales, espacios públicos y sistemas de transporte público.
Asimismo, los principios de **mezclar, densificar y compactar** permiten **optimizar el uso del suelo** mediante la integración de vivienda, comercio, cultura y servicios, evitando la expansión urbana y fortaleciendo la vida barrial. El principio de **conservar**, por su parte, incorpora la **sostenibilidad ambiental y patrimonial como ejes centrales** del desarrollo urbano, garantizando que las intervenciones respeten la integridad del tejido histórico (BID & WRI, 2019).
En ciudades como Quito, la aplicación del Estándar DOT resulta especialmente relevante en el Centro Histórico y barrios adyacentes como la Loma Grande, donde los procesos de revitalización deben equilibrar movilidad sostenible, uso mixto del suelo y conservación patrimonial. Estrategias como la implementación de rutas peatonales patrimoniales, corredores ciclistas de baja velocidad, mejora del transporte público y reutilización adaptativa de edificaciones históricas permiten reforzar la vitalidad urbana y reducir la presión vehicular. Según Cruz y Rodríguez (2021), la evaluación del DOT en centros históricos debe incorporar variables específicas como la permanencia de la población residente, la compatibilidad entre usos turísticos y habitacionales y la preservación del tejido urbano tradicional. De este modo, el Estándar DOT se consolida no solo como una herramienta de movilidad, sino como un instrumento integral de gestión urbana y patrimonial orientado a la sostenibilidad.

Notas:

I.5.3. EJE AMBIENTAL

Paisaje urbano y sistemas naturales en barrios patrimoniales

El paisaje urbano en los barrios patrimoniales es el resultado de la interacción histórica entre el medio natural y las transformaciones antrópicas, configurando un sistema complejo donde el entorno construido, la topografía, los cursos de agua y los espacios verdes adquieren un valor cultural, ambiental y simbólico. De acuerdo con la UNESCO (2011), el paisaje urbano histórico **integra componentes naturales y culturales, superando la noción de patrimonio aislado para comprender la ciudad como un sistema vivo en permanente evolución.**
En este contexto, los sistemas naturales como ríos y quebradas han desempeñado un rol estructurante en la localización, el crecimiento y la organización espacial de los asentamientos históricos. **Su presencia definió trazados urbanos, límites físicos, áreas productivas y espacios de encuentro, contribuyendo a la identidad del paisaje y a la relación simbólica entre la ciudad y la naturaleza** (Rojas, 2012). Sin embargo, los procesos de urbanización acelerada del siglo XX tendieron a invisibilizar estos elementos, canalizándolos o transformándolos en infraestructuras residuales, lo que provocó una ruptura entre la ciudad histórica y sus sistemas ecológicos.

Actualmente, la revalorización del paisaje urbano patrimonial reconoce a los sistemas naturales como **infraestructuras verdes y azules esenciales para la sostenibilidad urbana, la resiliencia climática y la calidad de vida.** Integrar ríos y quebradas en la planificación urbana permite recuperar la memoria ambiental del territorio, fortalecer la identidad local y generar nuevos espacios públicos de uso colectivo (UN-Habitat, 2013).

Ríos, quebradas y bordes como estructuradores del espacio urbano

Los ríos y quebradas constituyen elementos estructurantes del paisaje urbano, actuando como corredores ecológicos, límites físicos y potenciales ejes de articulación urbana. Kevin Lynch (1960) identifica **los bordes** como uno de los elementos fundamentales de la imagen urbana, **entendidos como líneas de separación o transición entre áreas con características distintas.** En barrios patrimoniales, estos bordes pueden funcionar tanto como barreras físicas u oportunidades para generar continuidad espacial y social.
En diversas ciudades, la recuperación de ríos urbanos ha demostrado su capacidad para reconectar áreas históricas fragmentadas, mejorar las condiciones ambientales y reactivar el espacio público. Casos como el río Cheonggyecheon en Seúl, el río Medellín en Colombia o el río Manzanares en Madrid evidencian cómo l**a renaturalización y puesta en valor de los cursos de agua puede transformar antiguos bordes degradados en ejes ambientales, culturales y de movilidad activa** (Novotny et al., 2010; UN-Habitat, 2013). En contextos patrimoniales, la integración de ríos y quebradas debe abordarse con criterios de escala, conservación y compatibilidad paisajística.
La proximidad a estos sistemas naturales puede fortalecer la caminabilidad, generar recorridos paisajísticos y articular redes de espacios públicos, siempre que se respeten las condiciones ecológicas y el valor histórico del entorno (Gehl, 2013). De este modo, **los bordes dejan de ser límites excluyentes para convertirse en espacios de transición y conexión entre la ciudad histórica y su entorno natural.**

El río Machángara como eje ambiental y oportunidad de integración con el Centro Histórico de Quito

El río Machángara ha **sido históricamente uno de los principales sistemas hídricos de Quito y un elemento estructurante del valle donde se asentó la ciudad.** Durante el periodo prehispánico y colonial, el río y sus quebradas asociadas cumplieron funciones productivas, paisajísticas y simbólicas, vinculando el asentamiento urbano con su entorno natural. No obstante, los procesos de urbanización, industrialización y canalización progresiva transformaron al Machángara en un borde degradado, asociado a contaminación, inseguridad y fragmentación urbana.
Actualmente, el río Machángara representa una oportunidad estratégica para la recuperación ambiental y la integración del Centro Histórico con sectores aledaños. Su cercanía a áreas patrimoniales permite plantearlo como un eje ambiental que articule corredores verdes, rutas peatonales y ciclistas, y espacios públicos de carácter paisajístico, contribuyendo a la mejora de la calidad ambiental y a la conectividad urbana.

Experiencias internacionales demuestran que l**a reactivación de ríos urbanos puede convertirse en un catalizador de revitalización social y urbana, siempre que se priorice el enfoque ecosistémico y la inclusión social** (UN-Habitat, 2013). Desde el enfoque del paisaje urbano histórico, la recuperación del río Machángara debe considerar tanto su valor ambiental como su dimensión cultural y social, integrándolo a la estructura urbana patrimonial sin generar procesos de desplazamiento o pérdida de identidad barrial (UNESCO, 2011). De esta manera, el Machángara puede dejar de ser un límite residual para consolidarse como un borde activo y un eje ambiental que refuerce la relación entre naturaleza, patrimonio y ciudad.

Notas:

I.5.4. EJE SOCIAL Y CULTURAL

Conectividad cultural y estructura del espacio público

La conectividad cultural se entiende como la **articulación funcional, simbólica y social entre los distintos espacios urbanos**: plazas, calles, equipamientos y nodos culturales, que permiten la circulación de personas, prácticas sociales y expresiones colectivas dentro de la ciudad. En contextos patrimoniales, esta conectividad adquiere un valor estratégico, ya que posibilita la integración entre los espacios históricos y las dinámicas contemporáneas de uso, garantizando la continuidad cultural del territorio (Montgomery, 2003). Este concepto trasciende la mera conexión física, **incorporando dimensiones intangibles como la identidad urbana, la memoria colectiva y las prácticas culturales que dotan de significado al espacio público.** Lynch (1960) sostiene que una ciudad legible y culturalmente conectada es aquella donde los ciudadanos pueden desplazarse entre hitos, ejes y plazas reconociendo su historia y estructura, lo que fortalece el sentido de pertenencia y la apropiación del entorno.

En los barrios patrimoniales, la conectividad cultural se materializa a través de redes de espacios públicos interrelacionados, que permiten recorrer el territorio de forma coherente y accesible. Calles históricas, plazas, pasajes, iglesias, museos, talleres artesanales y viviendas tradicionales conforman un **entramado urbano que integra el patrimonio material e inmaterial,** promoviendo la vitalidad barrial y la permanencia de actividades culturales cotidianas (Richards & Marques, 2012).

Espacio público como soporte de identidad y revitalización urbana

El espacio público en barrios patrimoniales cumple una función estructural **como escenario de la vida social, cultural y simbólica.** Más allá de su condición física, actúa como soporte de prácticas colectivas, manifestaciones culturales y relaciones sociales que refuerzan la identidad del lugar. Jacobs (1961) señala que los espacios públicos activos y diversos favorecen la interacción social, la seguridad urbana y la apropiación ciudadana, elementos esenciales para la sostenibilidad de los centros históricos.

Desde la planificación urbana contemporánea, la conectividad cultural a través del espacio público se reconoce como una estrategia de revitalización urbana sostenible. Evans (2009) afirma que la activación cultural de calles y plazas contribuye a la recuperación de áreas degradadas, al impulsar la economía creativa, el turismo cultural responsable y la reutilización de espacios subutilizados. En este sentido, el espacio público **deja de concebirse como un simple soporte físico para convertirse en un medio de cohesión social y expresión cultural.** La articulación de rutas culturales, ejes peatonales y secuencias de espacios públicos permite conectar hitos patrimoniales y fortalecer la experiencia urbana, promoviendo una movilidad sostenible y una relación más estrecha entre los habitantes y su entorno histórico.

Gestión y gobernanza para la conectividad cultural en el Centro Histórico

La gestión y gobernanza constituyen elementos fundamentales para garantizar la sostenibilidad de los procesos de revitalización en barrios patrimoniales. La gestión participativa implica la incorporación activa de habitantes, comerciantes, colectivos culturales e instituciones en la toma de decisiones sobre la conservación y transformación del territorio (Borja & Muxí, 2000). Este enfoque **permite que las intervenciones respondan a las necesidades reales del contexto y fortalece la apropiación social de los proyectos.** Bandarin y Van Oers (2012) destacan que la gestión participativa del patrimonio urbano refuerza el sentido de pertenencia y legitima las políticas públicas, al reconocer al patrimonio como un recurso vivo y habitado.

En América Latina, experiencias como las desarrolladas en el Centro Histórico de Cuenca evidencian que la colaboración entre instituciones públicas y ciudadanía puede generar m**odelos exitosos de rehabilitación habitacional, activación cultural y fortalecimiento de la identidad local** (IMP, 2020).La gobernanza urbana en contextos patrimoniales no debe limitarse a procesos de consulta, sino que debe promover mecanismos de cogestión, seguimiento y evaluación de los proyectos.

Herramientas como talleres barriales, mesas intersectoriales y presupuestos participativos fortalecen la gobernanza local y la equidad territorial (Montaner & Muxí, 2011). De este modo, la conectividad cultural y el espacio público se consolidan como ejes de transformación urbana sostenibles, donde **el patrimonio se preserva a través de su uso, apropiación y gestión colectiva.**

Notas:

I.6. Conclusiones

1

El espacio público se consolida como el principal articulador entre conservación patrimonial y vida cotidiana

2

La vitalidad barrial en contextos patrimoniales depende directamente de la mezcla equilibrada de usos del suelo

3

Los procesos de revitalización patrimonial mal gestionados tienden a reproducir dinámicas de gentrificación y desplazamiento social

4

El equilibrio entre patrimonio habitado y patrimonio turístico constituye una condición indispensable para la sostenibilidad urbana de los barrios históricos.

5

La revitalización de barrios patrimoniales requiere un enfoque integral que articule espacio público, movilidad, uso del suelo y participación ciudadana

Notas:

Notas:

"La ciudad es la memoria colectiva de sus habitantes."
— Aldo Rossi

Notas:

CAPÍTULO II

CAP II: Contexto territorial e histórico

II.1. Localización

La ciudad de Quito, capital de la República del Ecuador, se ubica en la región andina de América del Sur, dentro de la provincia de Pichincha, sobre la cordillera de los Andes. Se emplaza a una altitud promedio de 2.850 metros sobre el nivel del mar, lo que la posiciona entre las capitales más altas del mundo, condición que influye de manera directa en su clima, topografía, estructura urbana y dinámicas socioambientales (Carrión & Erazo, 2016). Su proximidad a la línea ecuatorial le confiere, además, una localización estratégica en el contexto latinoamericano, tanto desde una perspectiva político-administrativa como cultural e histórica (Pérez, 2018).

Quito se desarrolla en un valle longitudinal delimitado por laderas, quebradas y volcanes, situación que ha condicionado históricamente un crecimiento urbano de carácter lineal, así como la configuración de su sistema vial y de sus centralidades. En este marco territorial, el Centro Histórico de Quito (CHQ) ocupa una posición central y simbólica, consolidándose como el núcleo fundacional de la ciudad y el principal referente patrimonial del país. El barrio La Loma Grande forma parte de este sistema urbano histórico, localizado en el sector suroriental del CHQ, y mantiene una estrecha relación espacial, funcional y cultural con el núcleo histórico central.



Figura 10. Delgado, N. (2025).Diagramas de localización y población.

Notas:

II.2. Entorno inmediato macro: Distrito Metropolitano de Quito

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) es la unidad político-administrativa que integra la ciudad de Quito y su área de influencia metropolitana. Fue oficialmente **constituido en 1993 y abarca una extensión aproximada de 423.000 hectáreas, lo que lo convierte en uno de los distritos metropolitanos más extensos de América Latina** (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2018).Quito fue fundada en 1534 sobre vestigios de asentamientos prehispánicos de origen inca, consolidándose durante el período colonial como un importante centro administrativo, religioso y cultural. Su Centro Histórico es reconocido como uno de los mejor conservados de la región, motivo por el cual fue **declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1978,** siendo una de las primeras ciudades del mundo en recibir esta distinción (UNESCO, 1978).

El valor patrimonial del DMQ se expresa en la riqueza arquitectónica, urbana y artística del Centro Histórico, destacándose conjuntos monumentales como los monasterios de San Francisco y Santo Domingo, así como la iglesia y el colegio de la Compañía de Jesús, representativos de la Escuela Quiteña y del barroco latinoamericano, donde convergen influencias europeas e indígenas (UNESCO, s.f.).

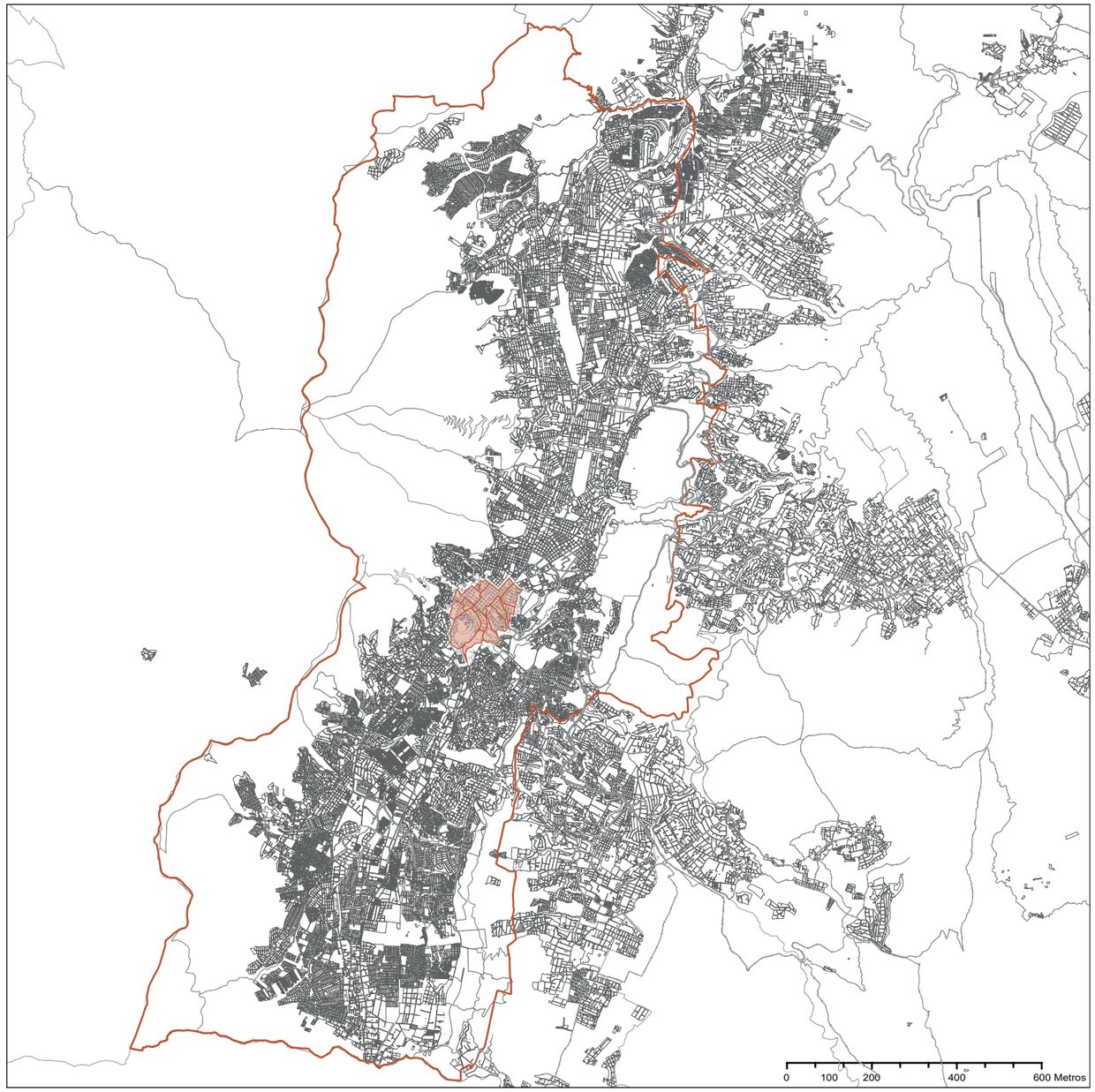


Figura 11. Delgado, N. (2025). Mapa del Distrito metropolitano de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)].

Características

Población: aproximadamente 2,8 millones de habitantes
Límites: cantones Pedro Moncayo, Cayambe, Rumiñahui, Mejía y la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas
Extensión: ~423.000 ha
División política: 9 administraciones zonales urbanas y parroquias rurales
Altitud: entre 500 y más de 4.700 m s. n. m.
Temperatura media: entre 12 °C y 16 °C
Moneda: dólar estadounidense
Idioma oficial: español
Fecha de creación: 6 de diciembre de 1534
Capital: Quito (capital nacional)

Notas:

II.3. Entorno inmediato meso: Centro Histórico de Quito

El Centro Histórico de Quito se sitúa en la zona central del Distrito Metropolitano, extendiéndose a lo largo de una franja longitudinal ubicada entre los 2.800 y 3.000 m s. n. m. Con una superficie aproximada de 376 hectáreas, se consolida como uno de los centros históricos más extensos y complejos de América Latina (MDMQ, 2018). El CHQ concentra funciones políticas, administrativas, culturales, religiosas y turísticas de alcance nacional e internacional.

En su territorio se localizan sedes del Gobierno Nacional y del Municipio, equipamientos culturales, plazas históricas y una elevada concentración de bienes patrimoniales inmuebles. El Plan Especial del Centro Histórico reconoce la existencia de 13 barrios tradicionales, organizados en sectores con características socioespaciales diferenciadas, resultado de un proceso histórico de ocupación heterogéneo y estratificado (IMP, 2020; Ministerio de Cultura y Patrimonio, 2015).

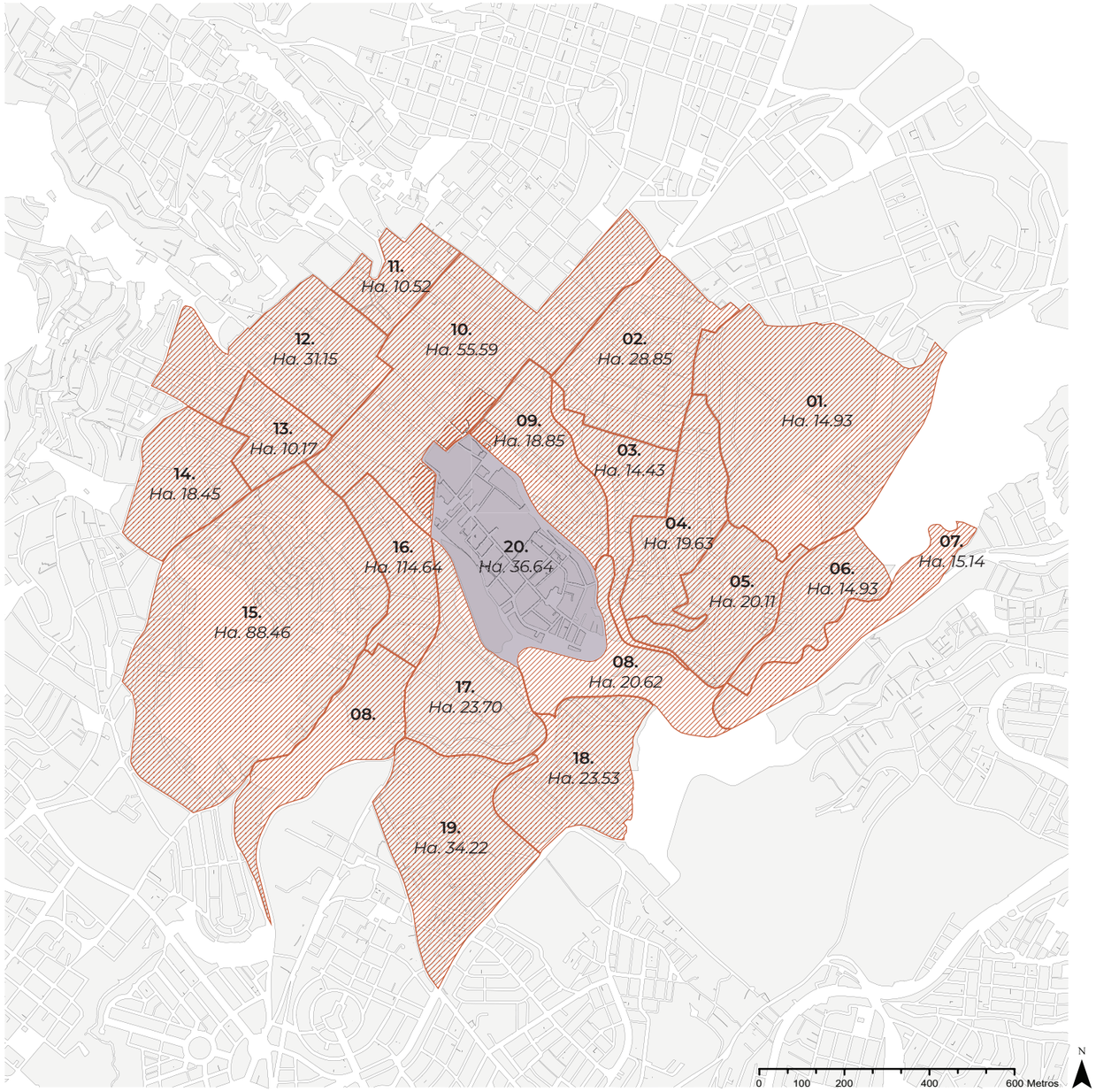


Figura 12. Delgado, N. (2025). Mapa a escala meso del Centro Histórico de Quito y sus barrios [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)].

LEYENDA BARRIOS

1. El Sena
Descr: Barrio tradicional y residencial.
Hito: Comandancia General del Ejército
Dest: Conecta con rutas principales hacia el centro histórico

2. La Recoleta
Descripción: Zona residencial y cultural.
Ítem importante: Iglesia de La Recoleta.
Destacado: Conserva arquitectura colonial y conventos históricos.

3. San Sebastián
Descripción: Barrio patrimonial y residencial.
Ítem importante: Iglesia de San Sebastián.
Destacado: Calles estrechas y tradición histórica.

4. El Panecillo
Descripción: Colina icónica con estatua de la Virgen.
Hito: Virgen del Panecillo.
Destacado: Mirador de toda la ciudad y símbolo turístico de Quito.

5. La Loma
Descripción: Barrio tradicional residencial
Hito: Calle La Ronda, Plaza de Santo Domingo.
Destacado: Actividad comercial y cercanía con vías principales, conserva arquitectura antigua.

6. San Diego
Descripción: Barrio histórico con calles empedradas.
Hito: Convento de San Diego.
Destacado: Patrimonio arquitectónico colonial.

7. La Tola
Desc: Zona histórica, cercana al Centro.
Hito: Iglesia de La Tola.
Dest: Es uno de los barrios más antiguos, con vida comunitaria activa.

8. La Victoria
Descripción: Barrio popular y residencial.
Hito: Iglesia El Robo
Destacado: Vida comunitaria y mercado de barrio.

9. San Marcos
Descr: Barrio con fuerte presencia institucional y residencial.
Hito: Plaza San Marcos
Dest: Ambiente académico y calles históricas.

10. San Roque
Descripción: Área con tradición y vida barrial activa.
Hito: Mercado San Roque.
Destacado: Fiestas patronales y comercio local.

11. San Blas
Descr: Barrio tradicional de artesanos y arquitectura colonial.
Hito: Iglesia de San Blas
Dest: Calles empedradas y talleres de artistas locales.

12 La Merced
Descripción: Barrio con iglesia icónica y convento histórico.
Hito: Basílica de La Merced.
Destacado: Patrimonio religioso y festividades tradicionales.

13. La Merced
Descripción: Zona turística y comercial.
Hito: Palacio de Carondelet.
Dest: Conserva arquitectura antigua y calles estrechas típicas del Centro y museos.

Figura 13.Delgado, N. (2025). Cuadro decaracterísticas los barrios de la parroquia centro histórico (Basado en datos del MDMQ, 2018; INEC, 2022)

Notas:

II.4. Historia del Centro Histórico de Quito

II.4.1. ORIGEN Y EVOLUCIÓN MORFOLÓGICA DEL CENTRO HISTÓRICO

Periodo prehispánico

En tiempos precolombinos, en el área que hoy corresponde a Quito existieron asentamientos indígenas con sistemas de organización y redes de intercambio antes de la presencia incaica (contexto general histórico) (UNESCO, s.f.).

Finales del siglo XV — Expansión Inca

El Imperio Inca incorporó la región andina, desarrollando infraestructura vial y control administrativo sobre los pueblos locales antes de la llegada española (contexto histórico general).

6 de diciembre de 1534 — Fundación española

La ciudad de San Francisco de Quito fue fundada en la traza colonial en damero adaptada a la topografía andina tras la conquista española, sobre restos de asentamientos indígenas o incas (UNESCO, s.f.).

S. XVI–XVIII — Formación del tejido urbano

El diseño urbano colonial se organizó mediante un sistema de cuadrícula (damero) con plazas, iglesias y conventos en torno a la Plaza Mayor, manteniendo la traza adaptada a las laderas y pendientes del terreno (UNESCO, s.f.).

Siglos XVII–XVIII — Desarrollo artístico

La Escuela Quiteña surge como una manifestación arquitectónica y artística dentro del conjunto urbano colonial, integrando formas europeas y saberes indígenas (UNESCO, s.f.).

1917 — Terremoto de Quito

El terremoto de 1917 sacudió la ciudad, marcando un punto de inflexión para la reconstrucción urbana del área central, que pese a ello conserva su morfología original (UNESCO, s.f.).

1942–1945 — Plan Regulador de Quito (Jones Odriozola)

El primer plan urbano moderno para Quito, conocido como Plan Odriozola, estructuró la expansión de la ciudad fuera del área histórica, promoviendo la expansión norte-sur y la segregación funcional de sectores residenciales y fabriles (Córdova, 2023).

1978 — Declaración de Patrimonio Mundial

El Centro Histórico de Quito fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, por ser uno de los centros mejor conservados de América Latina, con su estructura urbana colonial original prácticamente intacta

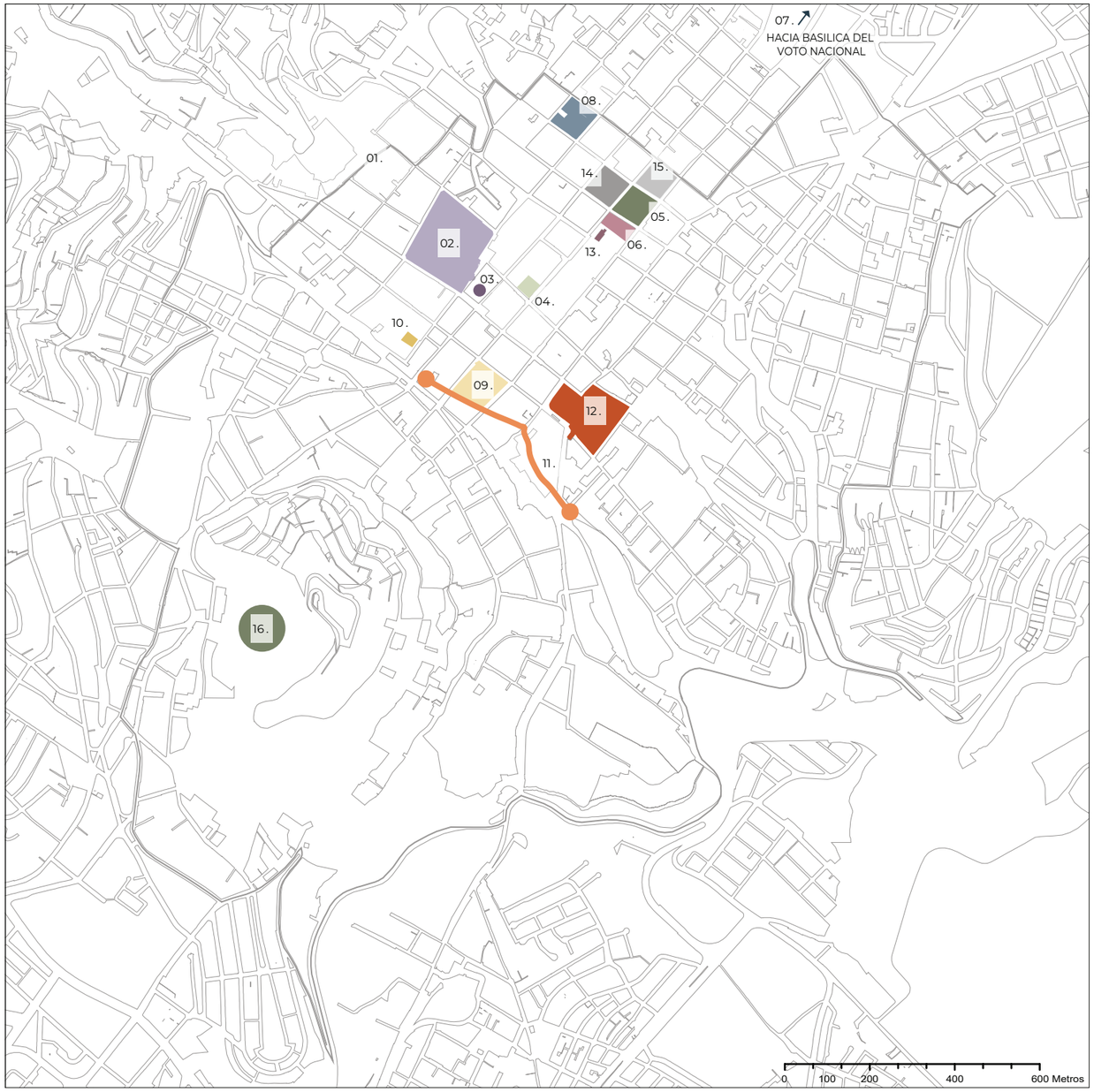
Décadas de 1980–2000 — Planes de conservación y gestión patrimonial

Desde la década de 1980 se implementan planes de conservación urbana para restaurar espacios públicos, preservar la arquitectura y revitalizar la vida social en el Centro Histórico, integrando enfoques urbanos y patrimoniales (UNESCO, s.f.; SOC 2018).

Figura 14. Delgado, N. (2025). Línea de tiempo de la evolución histórica y morfológica del Centro Histórico de Quito.

Notas:

II.4.2. HITOS PATRIMONIALES Y RUTAS TURÍSTICAS



LEYENDA HITOS

1. CENTRO HISTÓRICO
2. Iglesia de San Francisco
3. Plaza de San Francisco
4. Iglesia la Compañía de Jesús
5. Plaza Grande
6. Catedral Matropolitana de Quito
7. Basílica del Voto Nacional
8. Iglesia de la Merced
9. Museo de la cuidad
10. Casa del Alabado
11. La ronda
12. Iglesia de Santo Domingo
13. Iglesia de El Sagrario
14. Palacio de Carondelet
15. Palacio Arzobispal
16. El Panecillo

Figura 15. Delgado, N. (2025). Mapa de hitos del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Administración General(2025)].

Notas:

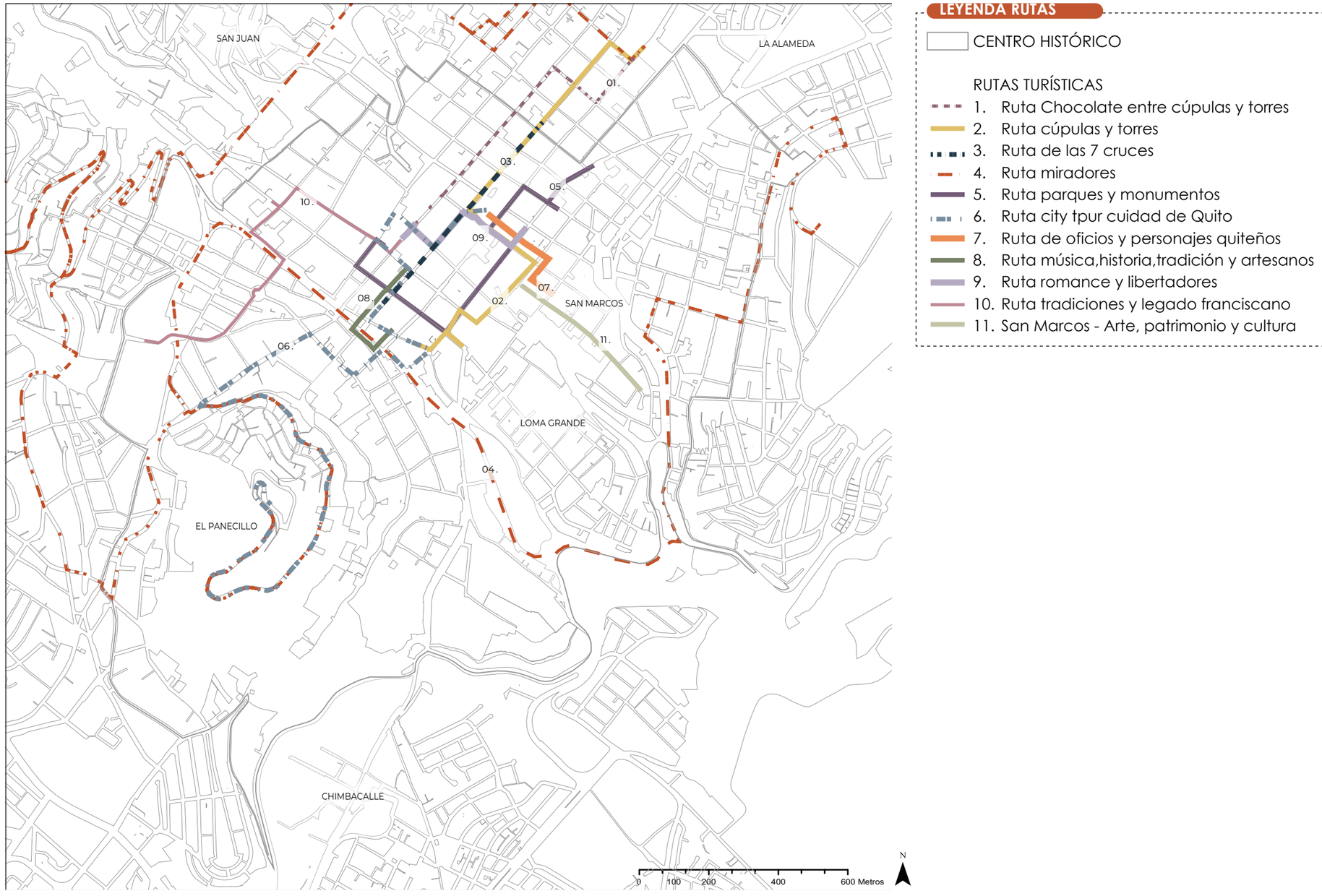


Figura 16. Delgado, N. (2025). Mapa de rutas turísticas del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico (QUITO TURISMO, 2025)].

Notas:



1. Centro Histórico de Quito (Patrimonio Mundial UNESCO)

Declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO en 1978 por ser uno de los centros coloniales mejor conservados de América Latina, con una alta densidad de iglesias, plazas, conventos y edificaciones coloniales que evidencian la fusión de tradiciones europeas e indígenas en la Escuela Quiteña.

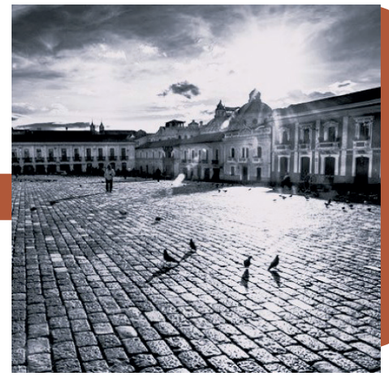
Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico Quito Turismo. (2023). Centro Histórico de Quito: valor monumental e histórico [Fotografía]. Quito Turismo. https://www.quito-turismo.gob.ec/news/quito-patrimonio-cultural-de-la-humanidad/



2. Basílica y Convento de San Francisco

Es el complejo arquitectónico colonial más grande de Sudamérica ("Escorial del Nuevo Mundo"), iniciado en 1535, con claustros, iglesias y una vasta colección de arte colonial

Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico Quito Turismo. (2023). Convento de San Francisco: valor monumental e histórico [Fotografía]. Quito Turismo. https://www.quito-turismo.gob.ec/news/quito-patrimonio-cultural-de-la-humanidad/



3. Plaza de San Francisco

La plaza frente al convento se ubica sobre restos incas (palacio de Atahualpa) y ha sido espacio social desde la colonia.

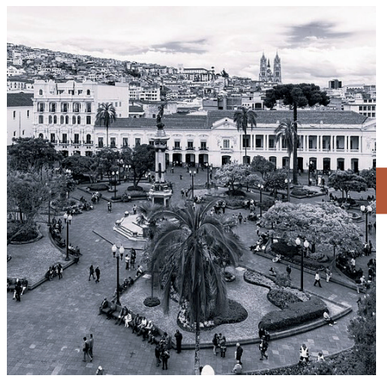
Pichincha es Turismo. (2025). Plaza de San Francisco, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Pichincha es Turismo. https://pichinchaesturismo.com/es-ec/pichincha/quito/mercados-plazas/plaza-san-francisco-a9897c912/



4. La Compañía de Jesús

Iglesia barroca construida entre 1605 y 1765, famosa por su interior cubierto de pan de oro y su detallada ornamentación.

Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico Quito Turismo. (2023). Iglesia de la Compañia de Jesús: valor monumental e histórico [Fotografía]. Quito Turismo. https://www.quito-turismo.gob.ec/news/quito-patrimonio-cultural-de-la-humanidad/



5. Plaza de la Independencia (Plaza Grande)

Principal plaza urbana del Centro Histórico, donde se encuentran edificios como el Palacio de Carondelet, Catedral y Palacio Arzobispal.

La Palabra Abierta. (23 de mayo de 2025). Plaza Grande, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. La Palabra Abierta. https://www.lapalabrabierta.com/2025/05/23/plaza-grande/



6. Catedral Metropolitana de Quito

Templo principal de la ciudad con restos de héroes de la independencia y obras artísticas de valor histórico y religioso.

Quito Informa. (7 de abril de 2022). Catedral Metropolitana de Quito retoma su esplendor [Fotografía]. Quito Informa. https://www.quitoinforma.gob.ec/2022/04/07/la-catedral-metropolitana-retoma-su-esplendor/



7. Basílica del Voto Nacional

La iglesia neogótica más grande de América, construida desde 1892 como homenaje a la consagración de Ecuador al Sagrado Corazón.

Si Se Puede Ecuador. (2025, 28 de enero). La Basílica del Voto Nacional en el Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Si Se Puede Ecuador. https://www.sisepuedeecuador.com/basilica-del-voto-nacional-la-iglesia-neogotica-de-quito/



8. Basílica de La Merced

Construida entre 1701 y 1737, es la primera iglesia mercedaria en Ecuador y destaca por su biblioteca histórica y obras de arte religioso

Arquidiócesis de Quito. (2025). Parroquia La Merced de El Tejar, Quito [Fotografía]. Arquidiócesis de Quito. https://www.arquidiocesisdequito.com.ec/vicaria-santa-marianita-de-jesus-2/la-merced-de-el-tejar/

Notas: *Figura 17. Delgado, N. (2025). Fotografías de hitos patrimoniales más relevantes del Centro Histórico de Quito.*



9. Museo de la Ciudad

Ubicado en el antiguo Hospital San Juan de Dios, expone la historia urbana y social de Quito desde la colonia hasta la actualidad.

Qué Noticias. (14 de mayo de 2025). Museos de la cuidad [Fotografía]. Qué Noticias. https://quenoticias.com/comunidad/museo-quito-dia-internacional-museos/



10. Casa del Alabado – Museo de Arte Precolombino

Museo de arte precolombino con miles de piezas arqueológicas que reflejan las culturas ancestrales del Ecuador.

Quito Maravilla de Ciudad. (9 de mayo de 2015). Casa del Alabado Museo de Arte Precolombino, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Quito Maravilla de Ciudad. https://quitomaravilladeciudad.blogspot.com/2015/05/casa-del-alabado-museo-de-arte.html



11. Calle La Ronda

Calle colonial restaurada que conserva arquitectura tradicional, hoy centro cultural con talleres, tiendas y cafés.

Rubio, E. (29 de enero de 2023). La Ronda, calle emblemática del Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Primicias. https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/ronda-atencion-turismo-quito-centro-historico/



12. Iglesia y Convento de Santo Domingo

Importante templo colonial con claustros y obras de arte, parte del conjunto patrimonial barroco de Quito.

Salazar, A. (18 de mayo de 2025). Convento de Santo Domingo, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Primicias. https://www.primicias.ec/quito/convento-santo-domingo-tesoro-historia-arte-turismo-antonio-cabrejas-96441/



13. Iglesia de El Sagrario

Capilla adjunta a la Catedral Metropolitana con estilo renacentista y decoraciones únicas.

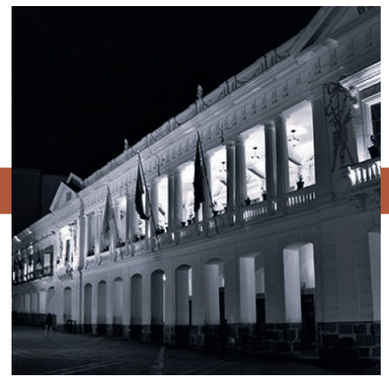
ViajandoX. (2025). Iglesia de El Sagrario, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. ViajandoX. https://ec.viajandox.com/quito/iglesia-de-el-sagrario-A2857/



14. Palacio de Carondelet

Sede del gobierno ecuatoriano desde la colonia, con arquitectura neoclásica y espacios históricos.

iStockphoto. (s. f.). Carondelet Palace, Quito, Ecuador [Fotografía]. https://www.istockphoto.com/es/fotos/carondelet-palace



15. Plaza de los Dulces y Arzobispado

Espacio emblemático ligado a tradiciones culinarias y culturales, junto al Palacio Arzobispal, testigo de la vida colonial y religiosa.

Pichincha es Turismo. (2025). Palacio Arzobispal, Centro Histórico de Quito [Fotografía]. Pichincha es Turismo. https://pichinchaesturismo.com/es-ec/pichincha/quito/edificios/palacio-arzobispal-quito-a69b50858/



16. El Panecillo y la Virgen de Quito

Colina emblemática con una estatua monumental de la Virgen, símbolo de fe y mirador del Centro Histórico.

Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico Quito Turismo. (2023).El Panecillo: valor monumental e histórico [Fotografía]. Quito Turismo. https://www.quito-turismo.gob.ec/news/quito-patrimonio-cultural-de-la-humanidad/

Notas:

Notas:

"La revitalización urbana no consiste en embellecer fachadas, sino en recuperar la vida urbana."
— Jan Gehl

Notas:

CAPÍTULO III

CAP III: Referentes

III.1.Referentes internacionales y nacionales declarados por la UNESCO como centros históricos patrimoniales

LIMA, PERÚ

Declaración patrimonial



El Centro Histórico de Lima fue inscrito por la UNESCO como **Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1991**, reconociendo su Valor Universal Excepcional debido a su valor histórico, arquitectónico y urbano, producto del proceso de colonización española y su transformación histórica posterior. La UNESCO resalta la **conservación de su trazado en damero y su arquitectura virreinal**, así como su funcionalidad como espacio urbano vivo que continúa actuando como centro de actividades sociales, económicas y culturales, no solo reconoce la herencia monumental sino también la necesidad de integrar esa herencia en la vida urbana contemporánea, promoviendo su protección, puesta en valor y uso sostenible dentro del desarrollo de la ciudad.

Desarrollo de la planificación urbana

PLANMET (1990–2010)

escala
Metropolitana
problema
Expansión urbana, Informalidad, Zonificación rígida
enfoque
Ordenamiento territorial, vialidad, control del suelo

Plan Maestro CHL (1998)

escala
Centro Histórico
problema
Deterioro patrimonial, enfoque monumental
enfoque
Conservación, regulación patrimonial

PLAM 2035 (2011–2014)

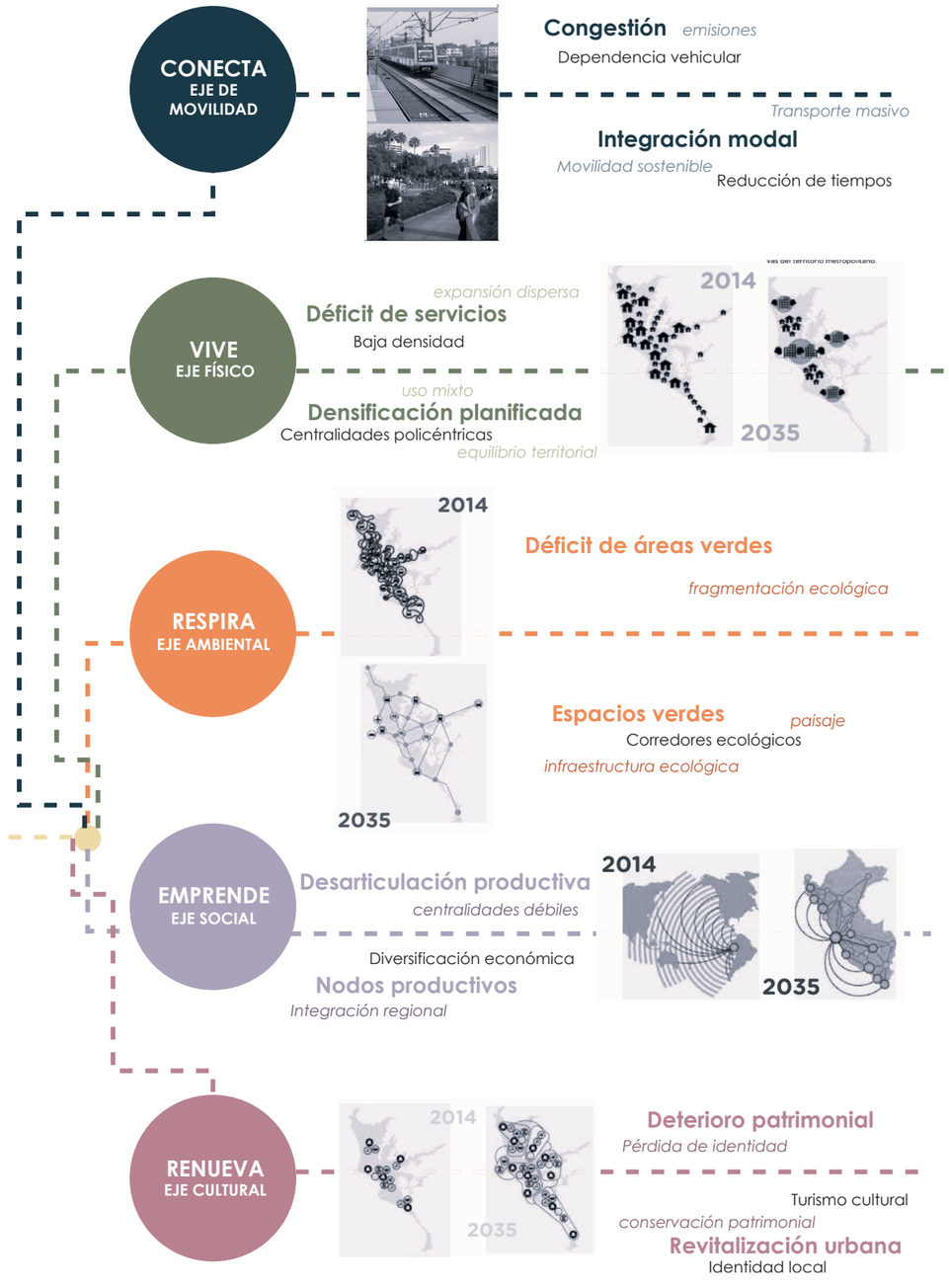
escala
Metropolitana
problema
Crecimiento desordenado, movilidad insostenible, segregación
enfoque
Visión integral, sostenibilidad, proyectos estratégicos

Plan Maestro CHL - visión 2035(2019–2029)

escala
Centro Histórico
problema
Deterioro urbano, pérdida de habitantes, usos incompatibles
enfoque
Patrimonio vivo, habitabilidad, movilidad peatonal, gestión integral

Naturaleza del Plan

El **PLAM2035** es un instrumento de planificación urbano-metropolitana que funciona como una **"caja de herramientas"** que articula lineamientos, diagnósticos y proyectos para orientar la construcción conjunta de una metrópolis sostenible e integrada hacia el año 2035. Una característica innovadora del Plan es su enfoque comunicacional, que organiza sus conceptos y lineamientos alrededor de **cinco verbos de acción.**



Notas:

1. *Andina. (2014, 28 de diciembre). Municipio de Lima entregará el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano al 2035. Agencia Andina.*
2. *Del Castillo Cáceres, J. M., & Castro De la Borda, M. (2018). La estrategia de integración de espacios abiertos y patrimonio en el Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano Lima–Callao 2035. Revista Devenir, 2(4).*
3. *García Calderón, J. (2014). El PLAM 2035 para Lima y Callao (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de Ingeniería, Lima, Perú.*
4. *Habitar-Arq. (2015). El PLAM: un instrumento para ordenar el futuro de la metrópoli de Lima–Callao. Habitar-Arq.*
5. *Municipalidad Metropolitana de Lima. (2014). Plan Metropolitano de Desarrollo Urbano de Lima y Callao al 2035 (PLAM 2035). Lima, Perú*
6. *UN-Habitat. (2016). Urbanization and development: Emerging futures. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.*
7. *UNESCO. (1991). Declaración del Centro Histórico de Lima como Patrimonio Mundial. UNESCO.*
8. *Universidad Nacional de Ingeniería. (s. f.). Revistas de investigación urbana y ambiental. Lima, Perú.*

PROLIMA

Enfoque Centro Histórico de Lima



Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035 (Documento técnico normativo).

Contexto Histórico

Creación del órgano gestor

El Programa Municipal para la Recuperación del Centro Histórico de Lima (PROLIMA) fue establecido como órgano desconcentrado para formular y coordinar el plan. PROLIMA fue **creado** por acuerdo del Concejo N° 168 el 14 de julio de **1994** y **modificado** el 26 de mayo de **1995.**

El plan fue aprobado por el Concejo Metropolitano de Lima

En diciembre de 2019 y su formulación tomó aproximadamente tres años de trabajo técnico y concertación interinstitucional (desde 2017).

Actualización

Respondía a que el plan anterior de 1998 ya no era adecuado para las nuevas demandas urbanas, sociales y de conservación patrimonial del siglo XXI

Problemáticas

- **Deterioro físico y urbano:** inmuebles patrimoniales en mal estado, espacio público deteriorado y falta de condiciones básicas de habitabilidad.
- **Déficit de condiciones sociales y habitacionales:** necesidad de recuperar vivienda y condiciones de vida dignas para residentes.
- **Presión económica y uso urbano inadecuado:** desorden en actividades económicas y dificultades para compatibilizar conservación patrimonial con actividades productivas urbanas.
- **Déficits ambientales y de gestión de riesgos:** vulnerabilidad a desastres y ausencia de mecanismos integrados de gestión de riesgos.



Estado de conservación
Según el Instituto Nacional de Defensa Civil (2013), en el Centro Histórico predominan los inmuebles en estado de conservación regular (45 %), teniendo el 21 % un estado de conservación malo o muy malo y el 27 % bueno o muy bueno



El plan considera tres tipos de contaminación que afectan al CHL, la del aire, la del ruido producido por el tránsito vehicular, y la de los residuos sólidos.

¿Cómo funciona el plan?

EJE ESTRATÉGICO 1

Paisaje Urbano Histórico que realza los valores extraordinarios del Centro Histórico de Lima

Definir la imagen del Centro Histórico de Lima desde el enfoque de paisaje urbano histórico, articulando la conservación del patrimonio construido, la memoria colectiva y los usos urbanos compatibles, considerando las transformaciones recientes y los riesgos que enfrenta la ciudad.

Físico
Definir imagen urbana y usos del CHL desde el enfoque de paisaje urbano histórico

- Imagen urbana
- Tejido histórico
- Usos compatibles
- Morfología
- Memoria urbana

Social–cultural
Reconocer historia y memoria colectiva como base del proyecto urbano

- Identidad
- Memoria histórica
- Patrimonio vivo
- Valores culturales

Ambiental
Incorporar riesgos y transformaciones recientes en la gestión del paisaje histórico

- Gestión de riesgos
- Resiliencia
- Paisaje urbano histórico
- Vulnerabilidad

Movilidad
Compatibilizar movilidad con conservación del paisaje urbanoPrioridad peatonal

- Escala humana
- Accesibilidad patrimonial

EJE ESTRATÉGICO 2

Centro habitable y atractivo con mejores condiciones habitacionales para sus residentes y visitantes

Mejorar las condiciones sociales, urbanas y ambientales del Centro Histórico para promover su renovación integral, fortalecer la habitabilidad, recuperar la función residencial y generar condiciones atractivas para la inversión pública y privada.

Físico
Mejorar condiciones urbanas para promover renovación del CHL

- Renovación urbana
- Vivienda
- Infraestructura
- Espacio público

Social–cultural
Recuperar el CHL como lugar atractivo para habitar

- Habitabilidad
- Inclusión social
- Vida barrial
- Apropiación

Ambiental
Elevar calidad ambiental como soporte de habitabilidad

- Confort urbano
- Calidad ambiental
- Espacios abiertos

Movilidad
Facilitar accesibilidad cotidiana para residentes y actividades

- Movilidad local
- Caminabilidad
- Conectividad barrial

EJE ESTRATÉGICO 3

Centro metropolitano de carácter tradicional y cultural

Consolidar el rol del Centro Histórico como centralidad metropolitana tradicional, concentrando actividades culturales, turísticas y simbólicas, y posicionándolo como principal destino de turismo cultural de Lima, en coherencia con sus valores patrimoniales.

Físico
Consolidar al CHL como centralidad metropolitana tradicional

- Centralidad histórica
- Equipamientos culturales
- Espacios emblemáticos

Social–cultural
Posicionar al CHL como núcleo cultural y turístico

- Turismo cultural
- Patrimonio
- Identidad
- Actividades culturales

Ambiental
Integrar turismo y patrimonio sin deterioro ambiental

- Turismo sostenible
- Capacidad de carga
- Gestión urbana

Movilidad
Garantizar accesibilidad metropolitana y turística

- Conectividad metropolitana
- Movilidad turística
- Transporte público

Notas:

1. *Municipalidad Metropolitana de Lima. (2019). Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035. Lima, Perú: PROLIMA. Documento técnico aprobado para la recuperación urbana y patrimonial del Centro Histórico de Lima, con lineamientos en habitabilidad, conservación del patrimonio, movilidad, espacio público y gestión sociocultural.*

CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA

Declaración patrimonial



Fue declarada como **Patrimonio Mundial de la H umanidad** desde **1984** por l a UNESCO bajo la denominación "Puerto, Fortaleza y Conjunto Monumental de Cartagena de Indias", debido a s u arquitectura militar del periodo colonial y su historicidad u rbana distintiva.

Desarrollo de la planificación urbana

Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP – CH)

Es un instrumento de planificación patrimonial que busca conservar, gestionar y garantizar la sostenibilidad del Centro Histórico de Cartagena y su zona de influencia, incluyendo tanto los bienes inmuebles como las expresiones culturales y la vida de barrio que le dan identidad al área.

Plan Maestro de Iluminación del Centro Histórico:

Un proyecto específico que busca mejorar la iluminación de murallas, plazas y calles con tecnología LED, destacando la arquitectura y el patrimonio urbano a la vez que se reduce el consumo energético y la contaminación lumínica.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

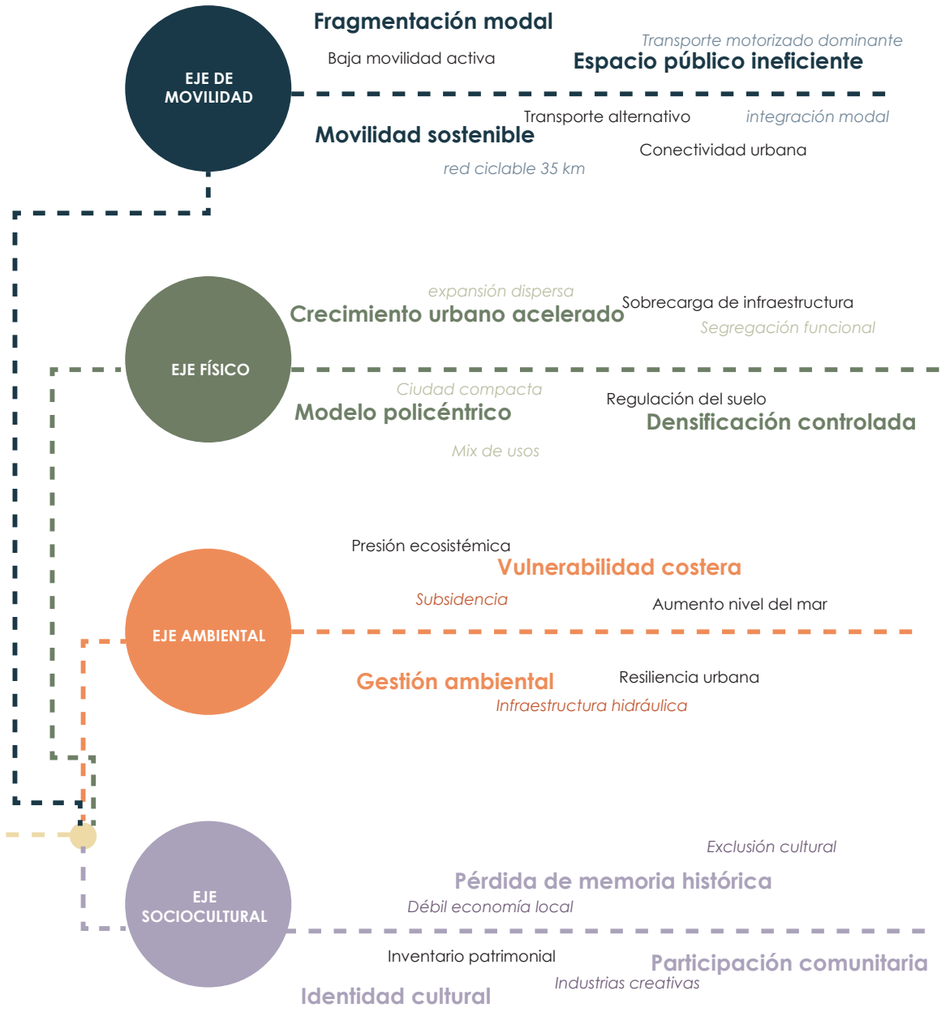
El Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias es el instrumento básico de planificación urbana que define los objetivos, políticas, estrategias, metas, programas y normas para orientar el desarrollo físico del territorio y el uso del suelo en todo el distrito, en coherencia con su condición de destino turístico y cultural.

Planes sectoriales y de revitalización urbana:

Dentro del Plan de Desarrollo local se incluyen estrategias como la revitalización urbana de barrios históricos, conservación arquitectónica, promoción del turismo cultural y espacio público de calidad.

Naturaleza del Plan

El e nfoque del P OT p romueve un **modelo de ocupación urbano compactado y policéntrico**, que desconcentra servicios y equipamientos hacia múltiples centralidades urbanas para **d inamizar d iversas zonas de l a ciudad**, ofrecer m ejores espacios p úblicos y consolidar una c ultura d e planificación participativa y democrática



Notas:

1. *Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias. (2025). Cartagena tendrá su primer inventario del patrimonio cultural.*
2. *Cartagena y Bolívar: Propuesta de valor general. (2023). Cartagena de Indias: Patrimonio de la Humanidad.*
3. *Instituto de Patrimonio y Cultura de Cartagena (IPCC). (2024). Cartagena de Indias busca ser ciudad creativa de la UNESCO. IPCC. https://ipcc.gov.co*
4. *Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena de Indias. (s. f.). Objetivos y políticas de ordenamiento territorial. Gobierno Distrital de Cartagena de Indias.*

PEMP - CH

Enfoque Centro Histórico de Cartagena



Contexto Histórico

Formulación del PEMP del Centro Histórico de Cartagena

Inició formalmente con la elaboración del diagnóstico en 2021, como respuesta a problemáticas de deterioro, conflictos en uso del suelo, pérdida de valores patrimoniales y necesidad de actualizar las normas de protección urbana y cultural.

El diagnóstico inicial publicado

Publicado en diciembre de 2021, lo que permitió activar mesas de participación ciudadana con distintos actores sociales, gremiales y técnicos desde 2020 hasta etapas recientes que continúan en 2025 (incluidas mesas de concertación y aportes ciudadanos).

Problemáticas

- **Deterioro de valores patrimoniales** materiales e inmateriales del Centro Histórico, incluyendo arquitectura, urbanismo y tradiciones.
- **Conflictos de uso del suelo** y degradación del espacio público e infraestructura urbana, lo que afecta la funcionalidad y calidad urbana del centro.
- **Descoordinación legal e institucional** para la gestión integral del patrimonio urbano a diferentes escalas.
- Riesgo de **pérdida de identidad cultural,** vida de barrio y tradición urbana ante presiones del turismo y cambios en funciones urbanas

Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico y su Zona de Influencia (PEMP-CH).

¿Cómo funciona el plan?

Eje físico conservación urbana

Conservar y poner en valor la estructura urbana histórica, murallas, plazas y edificaciones patrimoniales, así como mejorar la calidad del espacio público

- Recuperación de espacios públicos significativos
- Valorización de edificaciones históricas
- Sistema de espacios públicos integrados (murallas, plazas, parque, glacis)
- Inventario y valoración predial de bienes patrimoniales
- Proyectos de peatonalización

Eje ambiental paisaje y entorno

Integrar los valores naturales y la sostenibilidad del patrimonio con el contexto ambiental urbano y su zona de influencia.

- Protección de bienes y recursos naturales dentro del área patrimonial
- Inclusión de barriada La Matuna en zona de influencia para ampliar visión de patrimonio
- Inventario de predios afectados por rondas hídricas y manglares
- Ordenamiento que conecte patrimonio construido con paisaje natural

Eje movilidad y funcionalidad urbana

Optimizar la circulación peatonal y vehicular dentro del CH, mejorar accesibilidad y promover corredores que conecten nodos patrimoniales.

- Proyectos de peatonalización del Centro Histórico
- Ajuste de espacios públicos y circulación
- Integración de tráfico calmado en zonas patrimoniales
- Conectividad entre barrios patrimoniales y su zona de influencia

Eje sociocultural vida de barrio e identidad

Preservar y dinamizar las manifestaciones culturales, tradiciones locales y la vida comunitaria dentro del CH para mantener identidad y función social

- Articulación con Plan Especial de Salvaguardia (Getsemaní - vida de barrio)
- Incentivos a la habitabilidad (beneficios tributarios, tarifas públicas)
- Recolección de aportes ciudadanos mediante mesas de participación
- Fomento de actividades culturales en espacios públicos

Eje institucional gestión patrimonial

Fortalecer la coordinación institucional y la gobernanza para implementación del PEMP y su articulación con ordenamiento territorial.

- Mesas técnicas
- Concertación con gremios y ciudadanía
- Elaboración de cartillas de tipologías arquitectónicas
- Estudios de capacidad de carga del espacio público patrimonial
- Articulación con proyectos distritales estratégicos (Gran Malecón, Nuevo Chambacú, recuperación de parques)

Notas:

1. *Secretaría de Planeación Distrital de Cartagena de Indias. (2025). Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico y su zona de influencia (propuesta PEMP). Documento radicado ante el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes. Cartagena, Colombia.*
2. *Secretaría de Planeación Distrital de Cartagena de Indias. (2022). Documento técnico de formulación y propuesta del PEMP del Centro Histórico y su zona de influencia. Cartagena, Colombia.*
3. *Alcaldía Distrital de Cartagena de Indias. (2021). Diagnóstico PEMP Centro Histórico – Retos y oportunidades. Informe de diagnóstico del PEMP. Cartagena, Colombia.*

CUENCA, ECUADOR

Declaración patrimonial



El Centro Histórico de Cuenca fue declarado **Patrimonio Cultural de la Humanidad** por la UNESCO el 1 de diciembre de **1999**, debido a su integridad urbana y su significado cultural como una ciudad planificada en damero desde su fundación en 1557, con un legado arquitectónico que combina elementos coloniales, republicanos y de desarrollo urbano tradicional que ha mantenido su coherencia paisajística y cultural a lo largo de cuatro siglos

Desarrollo de la planificación urbana

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón Cuenca (actualización 2023-2027):

Instrumento rector del desarrollo urbano, territorial y de políticas públicas integradas que guía decisiones del uso del suelo, gestión del patrimonio, movilidad, ambiente y crecimiento urbano sostenible.

Plan de Ordenación Urbana de Cuenca (POUC)

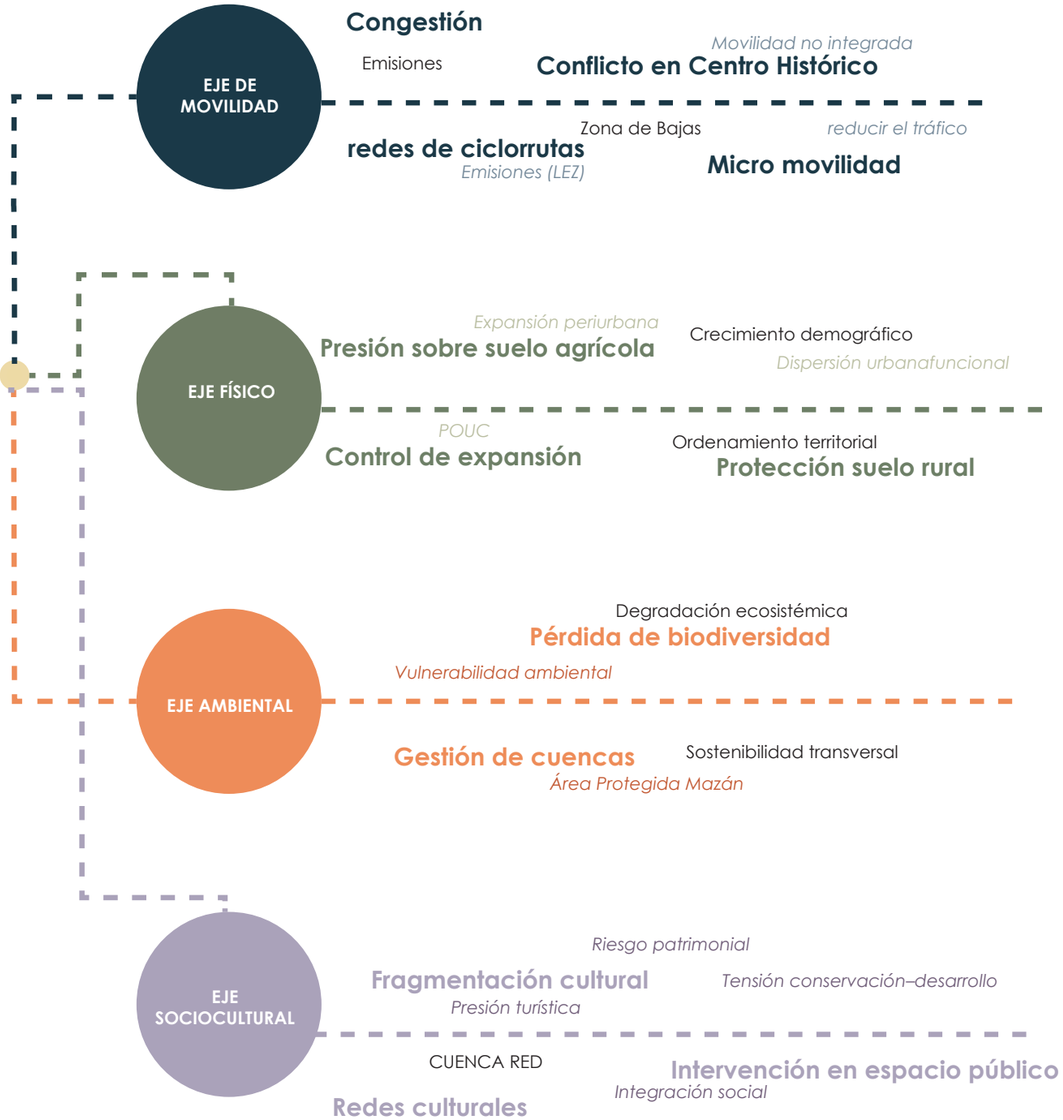
Instrumento derivado del PDOT que define usos de suelo, clasificación, equipamientos, regímenes urbanísticos y políticas de movilidad y accesibilidad, sirviendo como base técnica para la gestión urbana.

Planes y estratégias de revitalización urbana específicos

Como el proyecto CUENCA RED para la reactivación del espacio público del centro histórico mediante acciones integradas de movilidad, cultura, medio ambiente y economía local.

Naturaleza del Plan

El PDOT del Cantón Cuenca es el instrumento que marca la dirección estratégica del desarrollo urbano y territorial para el corto, mediano y largo plazo. Su actualización incorpora mecanismos de gestión, participación ciudadana, articulación interinstitucional y metas claras para medir resultados en sostenibilidad, equidad, competitividad y resiliencia urbana.



Notas:

1. *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca. (2010). Ordenanza para la gestión y conservación de las áreas históricas y patrimoniales del cantón Cuenca (Ordenanza N.º 289-2010). Cuenca, Ecuador.*
2. *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca. (2024). Plan de desarrollo y ordenamiento territorial (PDOT) del cantón Cuenca 2023–2027: Diagnóstico. Cuenca, Ecuador.*
3. *Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (s. f.). Cuenca. Patrimonio Cultural del Ecuador.*
4. *Rey-Perez, J., & Siguencia Ávila, M. E. (2017). Historic urban landscape: An approach for sustainable management in Cuenca (Ecuador). Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development.*
5. *Urban Agenda Platform. (s. f.). Cuenca Red: Network of dynamic spaces – Rehabilitation and improvement project for historic downtown of Cuenca.*

PECH Cuenca

Enfoque Centro Histórico de Cartagena



Plan Especial del Centro Histórico (PECH) o Plan de Gestión del Centro Histórico de Cuenca

Contexto Histórico

Parte del POT Cuenca

El plan se desarrolla como parte del POT del Cantón Cuenca (actualizado en 2024), que incorpora instrumentos de planificación históricos, como la Ordenanza para la Gestión y Conservación de las Áreas Históricas y Patrimoniales del Cantón, vigente desde 2010

Nuevo Plan Especial

propone un nuevo Plan Especial del Centro Histórico que actualiza estas regulaciones conforme a las nuevas disposiciones legales y de gestión patrimonial. Además, existe un proceso participativo reciente (2025) para la ordenanza que sanciona el plan de gestión, con inclusión de ejes, componentes, visión y objetivos expresados ciudadanamente como parte de la construcción normativa.

Problemáticas

- Presión por **usos inadecuados y cambios en la morfología urbana**, que pueden afectar el valor patrimonial del tejido histórico.
- Necesidad de **compatibilizar conservación y desarrollo urbano** contemporáneo, para que el patrimonio no sea solo un objeto de protección sino parte activa de la vida urbana
- Regulación del **uso y ocupación del suelo**, incluida la altura de edificaciones y nuevas construcciones en relación con el valor patrimonial.
- **Movilidad, accesibilidad y espacio público**, que requieren estrategias específicas para la gestión sostenible en un contexto urbano patrimonial.

¿Cómo funciona el plan?

Eje físico - urbano

- Regula el uso y ocupación del suelo, las tipologías edificatorias, alturas y formas de intervención en edificaciones patrimoniales y su entorno inmediato, integrándose al POT cantonal.

- Conservación del tejido urbano histórico
- Control de nuevas edificaciones
- Rehabilitación del patrimonio construido
- Compatibilización entre lo histórico y lo contemporáneo

Eje ambiental y paisaje

- Incorpora el enfoque de sostenibilidad urbana y paisaje cultural, reconociendo la relación entre el centro histórico, los ríos, áreas verdes y el entorno natural.

- Protección del paisaje urbano histórico
- Integración de ríos y espacios verdes
- Gestión ambiental del patrimonio
- Sostenibilidad territorial

Eje movilidad y accesibilidad

- Propone una movilidad compatible con el carácter patrimonial, priorizando al peatón y regulando el tráfico motorizado para reducir impactos sobre el espacio histórico.

- Jerarquización vial
- Prioridad peatonal
- Control del tráfico
- Accesibilidad universal
- Movilidad sostenible

Eje sociocultural y económico

- Concibe el Centro Histórico como un espacio vivo, promoviendo la permanencia de población residente, la valorización de la identidad cultural y el desarrollo de actividades económicas compatibles con el patrimonio.

- Protección del patrimonio inmaterial
- Vida barrial
- Participación ciudadana
- Turismo cultural sostenible
- Actividades económicas compatibles
- Uso mixto del suelo

Eje de gestión y gobernanza

- Articula el plan con instrumentos normativos y promueve una gestión integral, institucional y participativa del Centro Histórico a largo plazo.

- Gestión patrimonial integral
- Coordinación institucional
- Ordenanzas específicas
- Planificación y seguimiento

Notas:

1. *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca. (2024). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca. Cuenca, Ecuador.*
2. *Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Cuenca. (2025). Propuesta de Ordenanza para la Gestión del Centro Histórico de Cuenca. Cuenca, Ecuador*
3. *UNESCO World Heritage Centre. (1999). Historic Centre of Santa Ana de los Ríos de Cuenca. UNESCO.*

III.2. Matriz comparativa

EJE FÍSICO	QUÉ BUSCA HACER	CONCIDENCIA
LIMA	Recuperar el tejido urbano histórico mediante **proyectos de rehabilitación** edilicia, vivienda, espacio público y equipamientos, manteniendo el paisaje urbano histórico como estructura base.	Los tres entienden el **patrimonio como un sistema urbano vivo**, no solo como edificios aislados, y priorizan la rehabilitación sobre la sustitución.
CARTAGENA	**Regular y controlar las intervenciones físicas** según niveles de protección, delimitando claramente qué se puede intervenir, cómo y dónde, tanto en el centro como en su zona de influencia.	
CUENCA	Gestionar el **centro histórico como una unidad urbana** donde el patrimonio, la vivienda, la actividad económica y el espacio público funcionan de manera integrada.	

EJE DE MOVILIDAD	QUÉ BUSCA HACER	CONCIDENCIA
LIMA	**Reordenar la movilidad interna** del centro histórico priorizando al peatón, el transporte público y la accesibilidad universal, reduciendo la presión vehicular.	Los tres planes reconocen que l**a movilidad es un factor crítico para la conservación** del centro histórico y buscan reducir el impacto del vehículo privado.
CARTAGENA	**Integrar el centro histórico a los sistemas de movilidad metropolitanos**, regulando flujos turísticos, de residentes y de servicios para evitar la saturación del área patrimonial.	
CUENCA	**Articular movilidad, actividad económica y conservación**, entendiendo que el funcionamiento del centro depende de una movilidad eficiente y compatible con el patrimonio.	

EJE AMBIENTAL	QUÉ BUSCA HACER	CONCIDENCIA
LIMA	Incorporar criterios de sostenibilidad ambiental y gestión de riesgos (sismos, deterioro ambiental) dentro de los **proyectos de recuperación urbana.**	Los tres planes integran el **ambiente como condición para la permanencia** del patrimonio, no como un tema secundario.
CARTAGENA	**Proteger el paisaje cultural** frente a amenazas ambientales y climáticas (inundaciones, cambio climático), integrando el componente ambiental a la conservación patrimonial.	
CUENCA	**Vincular patrimonio, entorno natural y sostenibilidad urbana** como parte de una estrategia de conservación a largo plazo.	

EJE SOCIAL-CULTURAL	QUÉ BUSCA HACER	CONCIDENCIA
LIMA	**Recuperar el centro como lugar habitable**, fortaleciendo vivienda, identidad cultural, apropiación ciudadana y usos sociales del espacio público.	Los tres planes coinciden en que **la conservación solo es viable si el centro histórico sigue siendo vivido y usado por la población.**
CARTAGENA	Reducir desigualdades sociales, mejorar el acceso a servicios y **garantizar que la población local siga habitando y usando el centro histórico.**	
CUENCA	**Fortalecer el tejido social, cultural y económico** como base para la gestión del centro histórico, evitando su vaciamiento o museificación.	

Notas:

III.3. Conclusiones

1

El patrimonio debe gestionarse como estructura urbana activa, no como objeto aislado.

2

La movilidad define la calidad de vida y la permanencia residencial en el centro histórico.

3

La sostenibilidad ambiental es condición para la conservación patrimonial.

4

Sin tejido social activo, el patrimonio pierde sentido urbano.

5

La planificación debe traducirse en acciones concretas y escalables.

Notas:

Notas:



"El urbanismo que ignora cómo viven realmente las personas está condenado al fracaso."
— Jane Jacobs

Notas:

CAPÍTULO IV

CAP IV: Diagnóstico

IV.1. Imagen de la cuidad de Kevin Lynch respecto al barrio

La percepción y comprensión del espacio urbano constituyen aspectos fundamentales en la experiencia cotidiana de la ciudad. Tal como señala Kevin Lynch, **"observar las ciudades puede causar un placer particular, por corriente que sea la vista"**, ya que la ciudad, al igual que una obra arquitectónica, es una construcción espacial que se experimenta de manera progresiva y acumulativa en el tiempo (Lynch, 1960). Desde esta perspectiva, la forma en que los individuos organizan mentalmente su entorno urbano resulta clave para la orientación, el sentido de pertenencia y la apropiación del espacio. Lynch (1960) propone **cinco elementos estructurantes de la imagen urbana: sendas, bordes, distritos, nodos e hitos**, que permiten analizar la legibilidad de la ciudad, entendida como la facilidad con la que sus partes pueden ser reconocidas y organizadas en un esquema coherente. Estos componentes no solo describen la morfología física del espacio urbano, sino que también revelan cómo los habitantes construyen **mapas mentales que influyen en su movilidad, identidad territorial y calidad de vida.** Este marco teórico resulta especialmente pertinente para el análisis de barrios históricos con topografías complejas y fuertes cargas simbólicas, como es el caso de la Loma Grande.

En el barrio, los cinco elementos propuestos por Lynch se manifiestan de manera clara y permiten comprender la estructura espacial y perceptual del sector. **Las sendas** constituyen **los recorridos principales utilizados por los habitantes para desplazarse dentro y fuera del barrio.** En este caso, avenidas perimetrales como la avenida Pichincha, la calle Guayaquil y la avenida Maldonado funcionan como **ejes de conexión** con otros sectores de la ciudad, mientras que vías internas como la calle Rocafuerte articulan la movilidad local y estructuran la vida cotidiana del barrio. De acuerdo con Lynch (1960), las sendas suelen ser el elemento dominante en los mapas mentales, ya que **representan las rutas más frecuentemente utilizadas por los usuarios del espacio urbano. Los bordes** se identifican como l**ímites físicos o perceptuales que separan o articulan distintas áreas urbanas.** En la Loma Grande, la topografía irregular genera bordes naturales asociados a lomas y pendientes pronunciadas, particularmente hacia el parque Cumandá. A ello se suman bordes construidos, como muros de contención, cercas y frentes edificados continuos que delimitan sectores residenciales, especialmente hacia el playón de la Marín y el barrio San Marcos. Estos bordes, además de cumplir una función física, refuerzan la identidad espacial del barrio y contribuyen a la lectura diferenciada de sus áreas internas, tal como lo plantea Lynch (1960) al referirse a los bordes como elementos lineales que estructuran la percepción urbana, aún cuando no siempre sean transitables. **Los distritos** corresponden a **áreas urbanas reconocibles por su coherencia formal, funcional y simbólica.** En el barrio es posible identificar sectores con tipologías arquitectónicas similares, dinámicas socioculturales compartidas y usos del suelo diferenciados, vinculados a entornos como San Marcos, el Panecillo o el Itchimbía. Estos distritos poseen una i**dentidad perceptual clara que facilita su reconocimiento** por parte de los residentes y visitantes. Según Lynch (1960), los distritos son zonas "enterables", es decir, espacios que pueden ser mentalmente delimitados y caracterizados a partir de su homogeneidad.

Los nodos se manifiestan como **puntos estratégicos de convergencia de flujos y actividades.** En el entorno de la Loma Grande destacan espacios como la plaza de Santo Domingo, la plaza de San Francisco, el playón de la Marín y el sector del Trébol, los cuales funcionan como **lugares de encuentro**, intercambio social y orientación urbana. Asimismo, las paradas de transporte público y los accesos principales al barrio actúan como puntos de decisión dentro de la estructura espacial. Para Lynch (1960), los nodos no son simples intersecciones, sino focos intensivos de actividad que adquieren relevancia simbólica dentro del sistema urbano. **Los hitos** o mojones corresponden a **elementos visualmente prominentes que sirven como referencias espaciales**. En el barrio y su entorno inmediato destacan la virgen del Panecillo, el parque Itchimbía, la Mama Cuchara, el ex penal García Moreno, los molinos del Censo, la calle la Ronda y la plaza de la Independencia, los cuales son fácilmente reconocibles desde distintos puntos del barrio. Estos hitos refuerzan la orientación y la memoria colectiva del lugar, aportando a lo que Lynch (1960) denomina **imagenabilidad**, es decir, l**a capacidad de un entorno para generar imágenes claras y memorables en la mente de los usuarios.**

El análisis del barrio a partir de los cinco elementos de la imagen urbana propuestos por Kevin Lynch evidencia una **estructura espacial compleja pero altamente legible.** Las sendas, bordes, distritos, nodos e hitos no operan de manera aislada, sino que **mantienen relaciones estrechas que refuerzan la coherencia del tejido urbano.** Los distritos son atravesados por sendas claramente identificables, delimitados por bordes topográficos y construidos, organizados en torno a nodos significativos y fortalecidos por la presencia de hitos de alto valor simbólico. **Esta interrelación contribuye a la construcción de mapas mentales sólidos por parte de los habitantes, favoreciendo la orientación, la apropiación del espacio y el sentido de pertenencia.** Tal como sostiene Lynch (1960), una imagen urbana clara y bien estructurada incide positivamente en la experiencia cotidiana de la ciudad y en la calidad de vida percibida por sus usuarios. En este sentido, la Loma Grande se configura como un **barrio con una fuerte identidad urbana**, donde la forma física, la historia y la percepción social se articulan para producir un entorno legible y significativo.

Notas:

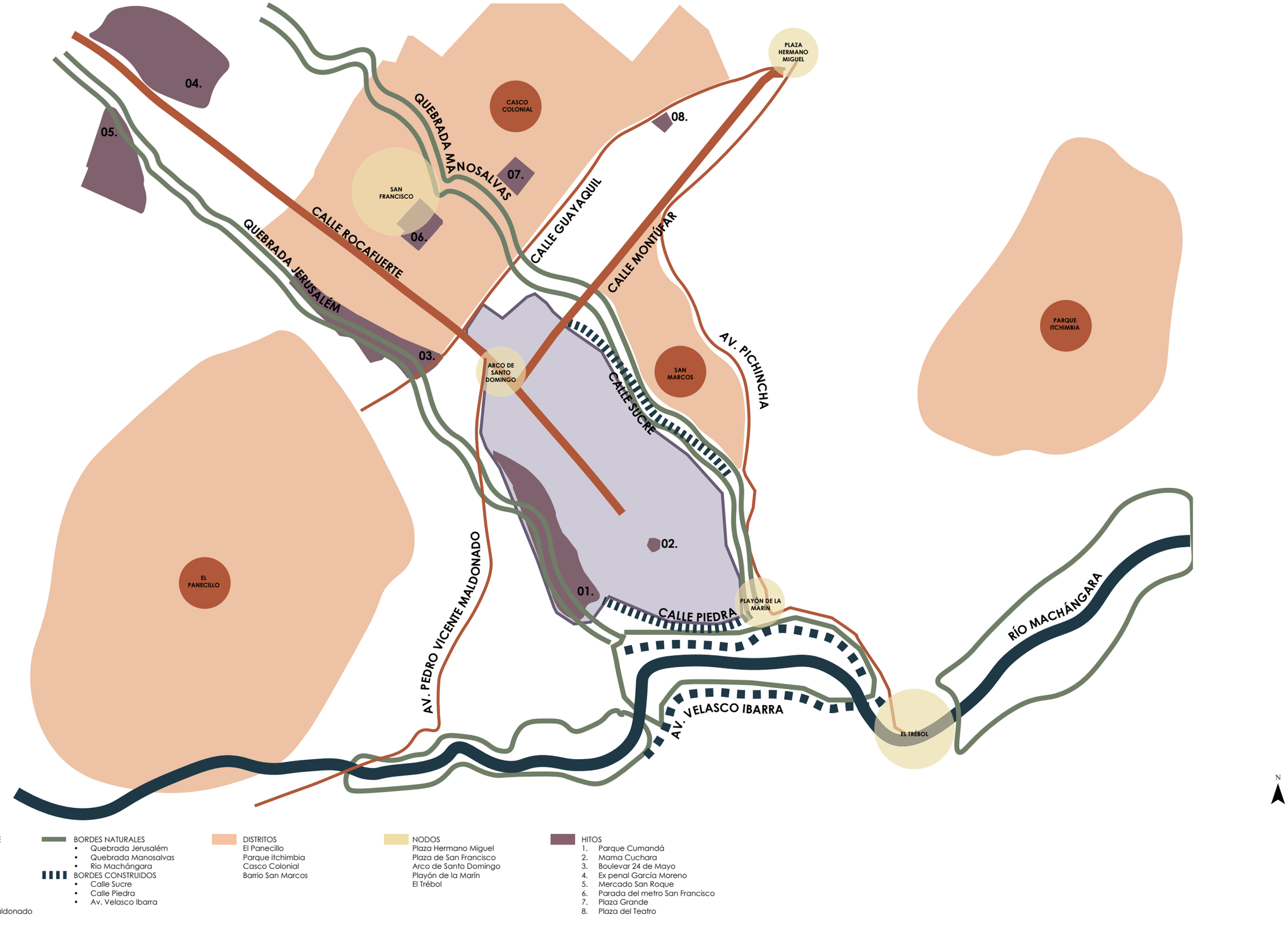


Figura 18. Delgado,N. (2025). Mapa de imagen de la ciudad del barrio La Moma Grande, basado en Kevin Lynch [Mapa].

Notas:

IV.2. Eje Físico

IV.2.1. DELIMITACIÓN BARRIAL

El barrio la Loma Grande **se localiza en el límite suroriental del Centro Histórico de Quito**, formando parte de un sistema urbano patrimonial continuo y de alto valor histórico. Su ubicación periférica respecto al núcleo central le otorga un carácter de transición, manteniendo relaciones funcionales y espaciales con barrios tradicionales colindantes (UNESCO, 1978; Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2015). El barrio presenta una delimitación urbana clara: al **norte** con el barrio **San Marcos (calle Sucre)**; al **sur** con la **calle 24 de Mayo y los accesos hacia San Sebastián y La Recoleta**; al **oeste** con la **avenida** Pedro Vicente **Maldonado** y calles históricas como **Rocafuerte y Guayaquil**; y al **este** con las avenidas **Pichincha, Santa Cruz y Piedra**. Su estructura morfológica responde a una topografía irregular, organizándose mediante cuatro ejes viales principales_ Rocafuerte, Antonio de Rivera con Francia y Montúfar complementados por escalinatas y pasajes peatonales. Este sistema garantiza la conectividad interna y refuerza la integración funcional del barrio con el tejido histórico circundante (Lynch, 1960; MDMQ, 2015).

En conjunto, la localización estratégica, la delimitación precisa y la estructura vial adaptada a la topografía consolidan a la Loma Grande como un barrio legible y reconocible dentro del Centro Histórico de Quito. Estas condiciones fortalecen su identidad urbana y su valor patrimonial, contribuyendo a la continuidad espacial y simbólica del centro histórico (Lynch, 1960; UNESCO, 1978).

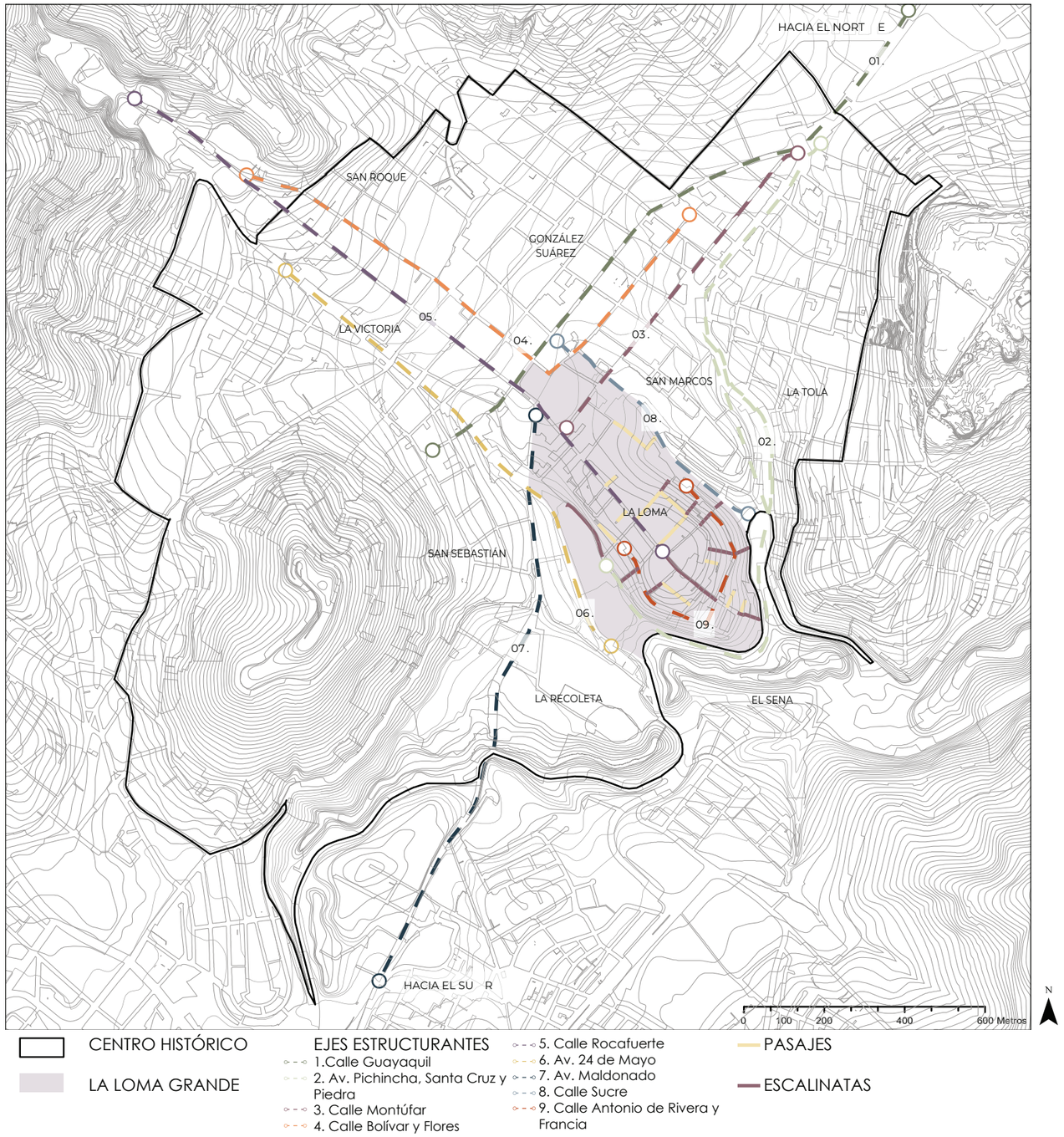
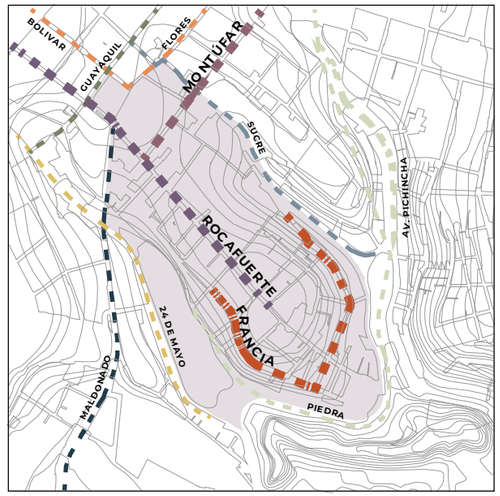
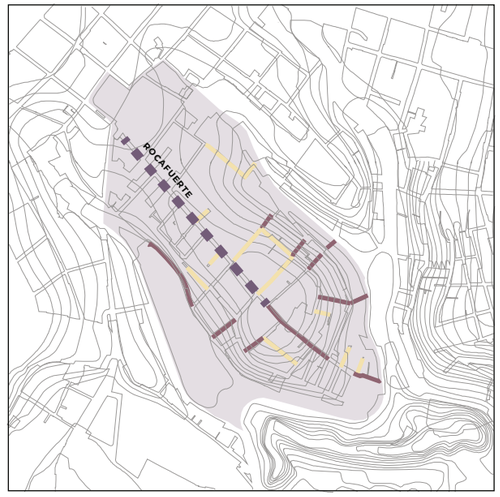


Figura 19. Delgado, N. (2025). Mapa de ejes viales a escala meso del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)].



EJES ESTRUCTURANTES



ESCALINATAS Y PASAJES

Notas:

USO DE SUELO

El uso de suelo en los barrios históricos constituye un **factor determinante para la conservación del patrimonio urbano y la sostenibilidad de las dinámicas sociales y económicas.** En áreas patrimoniales consolidadas, la coexistencia de usos residenciales con actividades comerciales y de servicios de baja intensidad es reconocida como una estrategia clave para preservar la vitalidad urbana sin comprometer los valores históricos y morfológicos del entorno (UNESCO, 2010). El barrio presenta un claro predominio de uso residencial patrimonial, complementado por comercio de baja escala y servicios barriales.

El **Plan Especial del Centro Histórico de Quito** identifica al sector como un área de **uso residencial consolidado** con presencia de **usos mixtos** compatibles con la **conservación patrimonial** (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2018). Por otra parte, el **Plan de Uso y Gestión del Suelo clasifica a la Loma Grande como suelo urbano consolidado** donde el 73.2% corresponde a RU2, el 22.7% a equipamientos y el 4.1% a RU3 permitiendo así actividades comerciales de bajo impacto principalmente en planta baja y restringiendo usos de alto impacto que podrían alterar la morfología histórica y la calidad ambiental del barrio (MDMQ, 2020). Esta regulación busca equilibrar la permanencia de la vivienda con actividades económicas compatibles con el carácter patrimonial del sector.

En síntesis, el patrón de uso de suelo en la Loma Grande responde a un modelo de **mixtura funcional controlada, donde el uso residencial patrimonial se mantiene como función dominante, complementado por comercio y servicios de baja intensidad.** Esta configuración contribuye a la conservación del tejido histórico y, al mismo tiempo, favorece la vitalidad urbana y la permanencia de la población residente, en concordancia con los lineamientos patrimoniales locales y los criterios internacionales de conservación urbana (UNESCO, 2010; MDMQ, 2018; MDMQ, 2020).

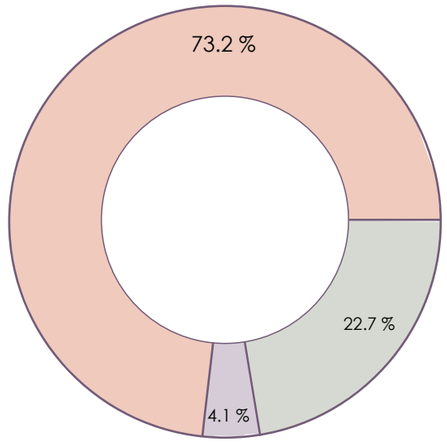


Figura 20. Delgado, N. (2025).Pastel de porcentaje del uso del suelo según el pugs

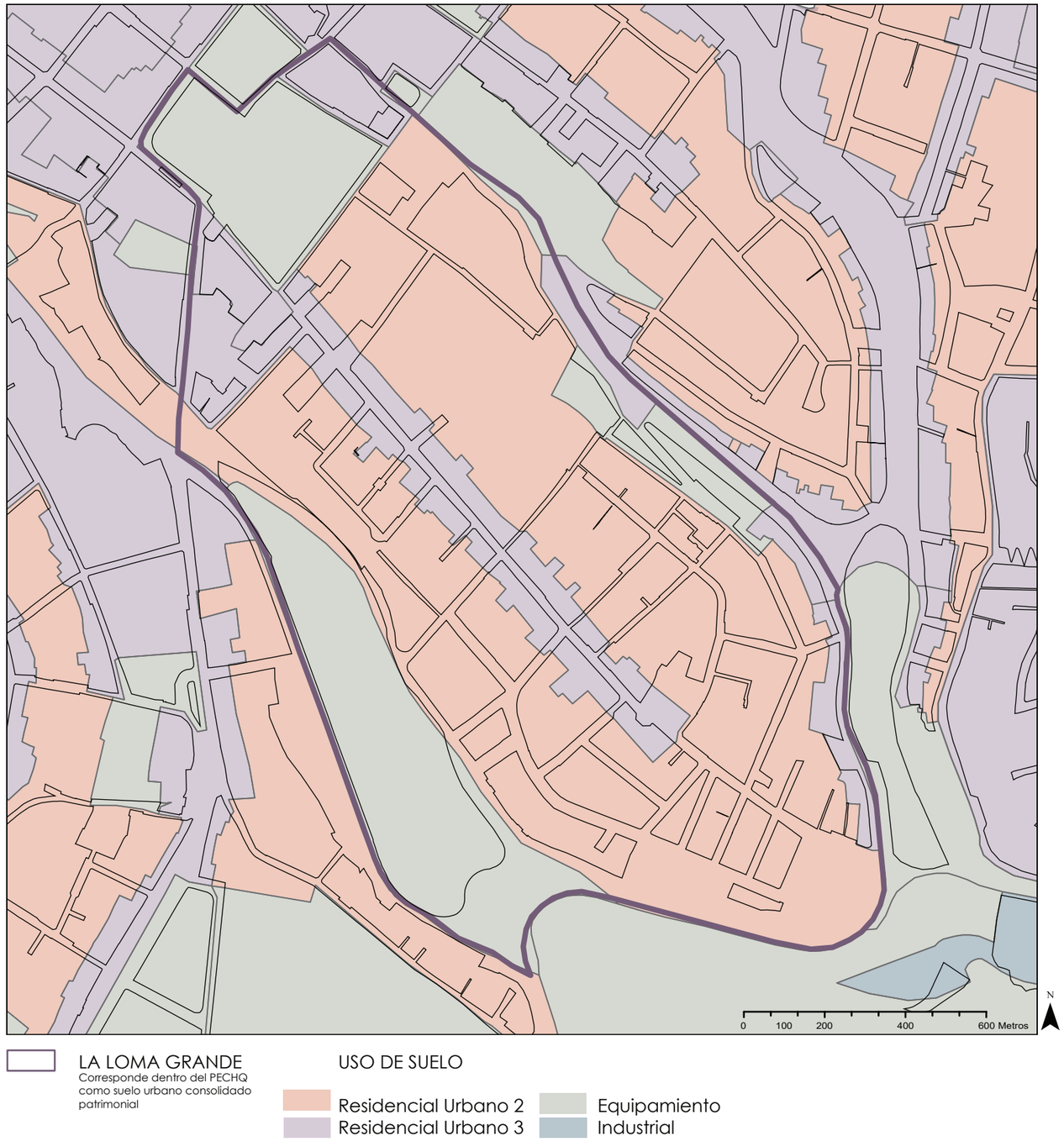


Figura 20. Delgado, N. (2025). Mapa del uso de suelo a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito, PUOS,2024].

Notas: **1. Suelo urbano consolidado patrimonial:** *es un área de la ciudad completamente integrada, con infraestructura existente que está protegido por su valor histórico, cultural o arquitectónico, por lo que su transformación se rige por normas especiales de conservación.*

2. Suelo RU2: zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial y zonal, así como industriasde bajo impacto. Los equipamientos podrán ocupar el 100% del COS Total, las actividades de comercio y servicios podrán ocupar hasta un máximo del 70% del COS Total. **3. Suelo RU3:** zonas de uso residencial en que se permite el desarrollo de equipamientos, comercios y servicios de nivel barrial, sectorial, zonal y metropolitano así como industrias de bajo impacto. Los equipamientos y las actividades de comercio y servicios podrán ocupar hasta el 100% del COS Total **4. Equipamiento:** Destinado a la implantación y desarrollo de actividades para los servicios sociales de educación,cultura, salud, bienestar social, recreativo, deportivo y culto; y públicos de seguridad, administración pública, servicios funerarios, transporte, infraestructura y equipamientos especiales.

ALTURA DE LAS EDIFICACIONES

La altura de las edificaciones constituye un componente fundamental en la lectura morfológica y paisajística de los centros históricos, ya que i**ncide directamente en la percepción del perfil urbano** y en la conservación de los valores patrimoniales. En este tipo de entornos, la regulación de alturas busca mantener la coherencia volumétrica del tejido histórico y evitar impactos visuales que alteren la imagen urbana consolidada (UNESCO, 2010). En el barrio Loma Grande **predomina una altura edificatoria que oscila entre uno y tres pisos,** coherente con las tipologías arquitectónicas coloniales y republicanas que caracterizan al sector. El Plan Especial del Centro Histórico de Quito señala que esta área se compone de **volúmenes de baja altura que constituyen parte esencial de la lectura del perfil patrimonial del centro** (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2018, p. 46). Estudios sobre la morfología urbana del Centro Histórico evidencian que **las edificaciones de mayor altura; entre cuatro y seis pisos, se localizan principalmente en bordes y ejes viales específicos** (Kingman, 2011). En el análisis cartográfico del sector se observa que la mayor concentración edificatoria corresponde a inmuebles de uno y dos pisos, confirmando el carácter de baja altura del tejido urbano. La predominancia de edificaciones de uno a tres pisos consolida un perfil urbano homogéneo y compatible con el carácter patrimonial. La presencia puntual de edificaciones de mayor altura, al no responder a la lógica morfológica histórica del barrio, requiere control volumétrico para evitar impactos negativos sobre el paisaje urbano y la imagen del Centro Histórico, en concordancia con los lineamientos patrimoniales locales e internacionales (UNESCO, 2010; MDMQ, 2018).

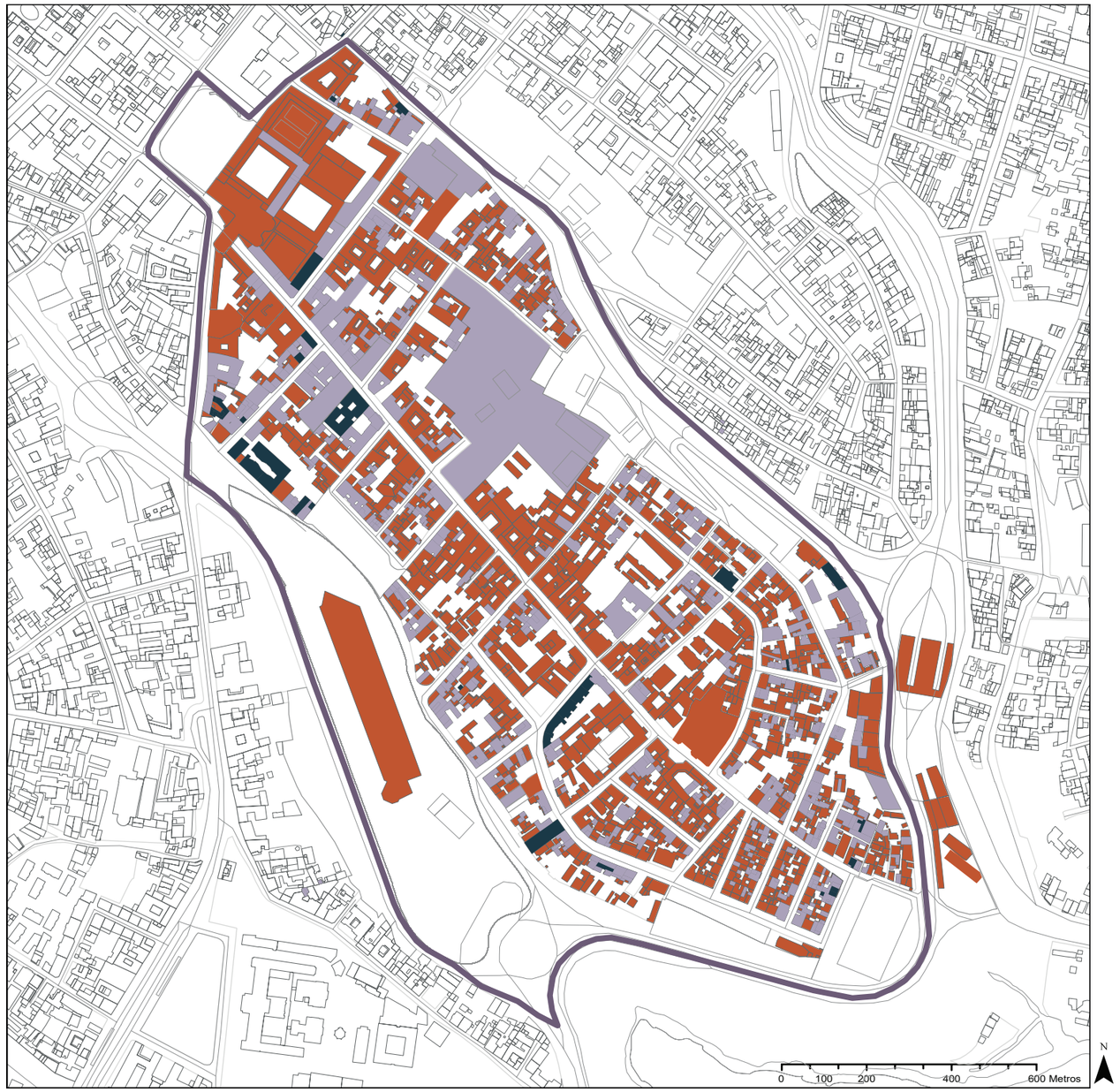


Figura 21. Delgado, N. (2025).Mapa de la altura de las edificaciones a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial(2025)].



TIPOLOGÍA COLONIAL
Fachada continua, ritmo regular de vanos, balcones puntuales, cubierta inclinada de teja y una clara relación entre el primer nivel comercial y el nivel superior residencial.



TIPOLOGÍA REPUBLICANA
Edificio de mayor altura, volumetría vertical, líneas rectas, balcones corridos, vanos repetitivos y una composición más funcional que ornamental.

Figura 22. Delgado, N. (2025).Fotografía superior de una edificación de tipología colonial, fotografía de una edificación de tipología republicana

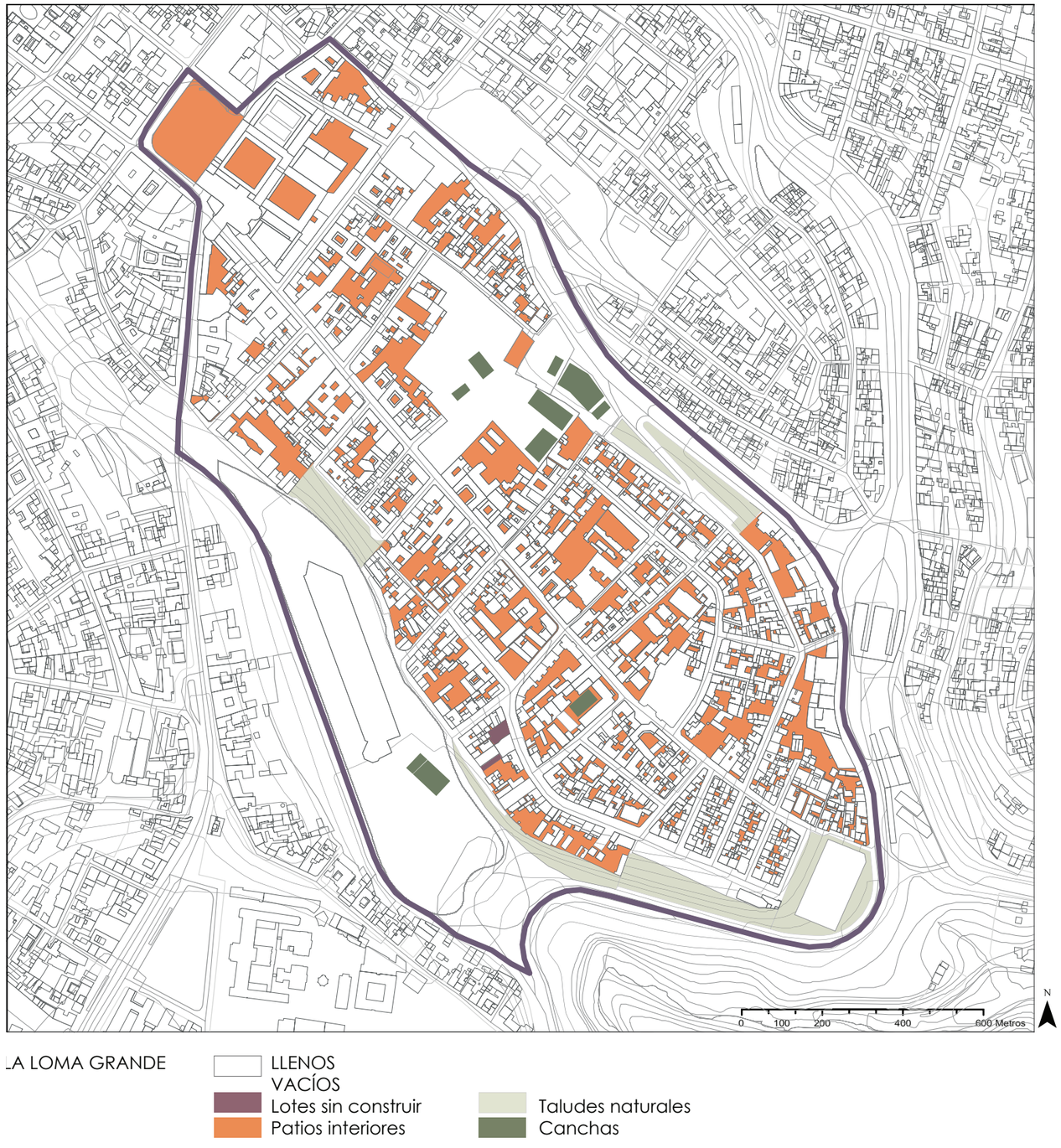
Notas:

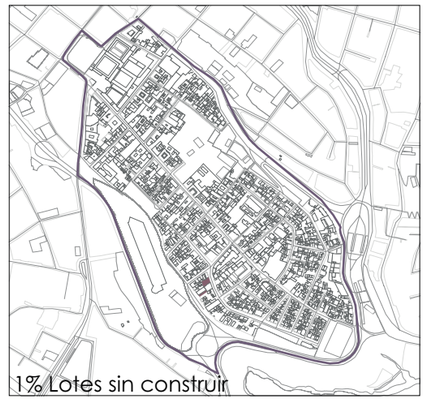
1. **Tipología arquitectónica colonial:** *se define por modelos edificatorios desarrollados entre los siglos XVI y XVIII, caracterizados por sistemas constructivos tradicionales como muros portantes de adobe o piedra, cubiertas inclinadas de teja, organización espacial entorno a patios centrales y fachadas sobrias que mantienen una relación directa con el espacio público. Estas tipologías responden a una adaptación de los modelos hispánicos al contexto local, integrando condiciones climáticas, topográficas y sociales propias del territorio americano (Kubler, 1982; Benavides, 1995). 2.* **Tipología arquitectónica republicana** *corresponde a edificaciones surgidas principalmente durante los siglos XIX y primeras décadas del XX, asociadas a procesos de modernización urbana y transformación social. Se caracteriza por la incorporación de nuevos materiales y técnicas constructivas, mayor complejidad formal, fachadas ornamentadas con influencias neoclásicas y ecléctica, así como una reorganización funcional de los espacios interiores que refleja cambios en los modos de habitar y en la imagen urbana (Benavides, 1995; Ortiz Crespo, 2007).*

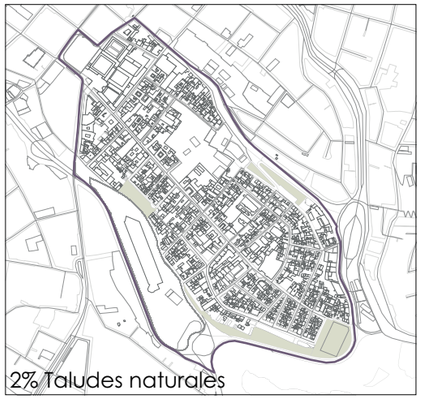
IV.2.2. EDIFICABILIDAD

LLENOS Y VACÍOS

La densidad urbana es una característica central de los centros históricos de origen colonial, donde el parcelario regular, las edificaciones adosadas y los frentes continuos configuran tejidos cerrados y de alta coherencia morfológica. El barrio presenta **una estructura urbana de alta densidad**, propia del trazado colonial, dentro de este tejido consolidado se identifican **vacíos urbanos que interrumpen parcialmente su continuidad**. Estos vacíos corresponden a diferentes tipologías y proporciones: aproximadamente el **1% del área corresponde a lotes sin construir, asociados a procesos de demolición o abandono; el 2% se vincula a taludes naturales derivados de la topografía irregular del sector; y el 97% restante corresponde a patios interiores**, elementos estructurales del parcelario colonial que, si bien no son plenamente visibles desde el espacio público, se registran como áreas descubiertas al interior de las manzanas. El PECH clasifica estos espacios como **puntos de ruptura** en la continuidad del tejido, al generar fragmentaciones en la lectura visual y espacial del paisaje urbano patrimonial (MDMQ, 2018, p. 62). Aunque se mantiene una cohesión urbana elevada la presencia de los vacíos urbanos introduce discontinuidades en el tejido consolidado. Sin embargo, **estos espacios no solo representan fragmentaciones morfológicas, sino también oportunidades** estratégicas para la incorporación de usos comunitarios, microespacios públicos, áreas verdes o proyectos de vivienda patrimonial rehabilitada, contribuyendo a la revitalización urbana sin comprometer los valores históricos del barrio (MDMQ, 2018; UNESCO, 2010).







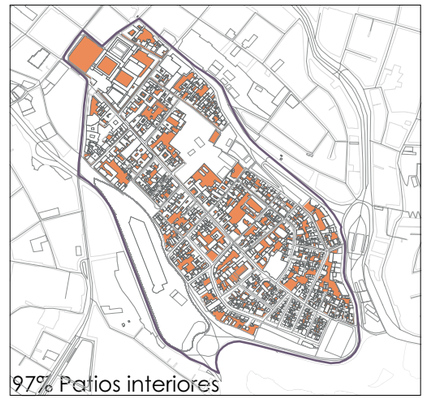


Figura 23. Delgado, N. (2025).Mapa de llenos y vacíos a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos-del Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial(2025)].

Notas:

EDIFICACIONES PATRIMONIALES Y SU ESTADO ACTUAL

Las edificaciones patrimoniales constituyen un componente esencial del paisaje urbano de los centros históricos, al concentrar valores arquitectónicos, históricos y simbólicos que sustentan la identidad del territorio. En el caso del Centro Histórico de Quito, la conservación del patrimonio edificado es un eje prioritario, dado que su valor universal se fundamenta en la unidad arquitectónica y la coherencia del tejido urbano (UNESCO, 2010). El inventario del Instituto Metropolitano de Patrimonio identifica un número significativo de inmuebles catalogados como bienes patrimoniales, edificados principalmente entre los siglos XVIII y XIX, y construidos con técnicas tradicionales como adobe, tapial y ladrillo (IMP, 2013). No obstante, el estado de conservación de estos inmuebles presenta una situación heterogénea que incide directamente en la dinámica urbana y social. Se identifican **edificaciones en uso y en buen estado, destinadas principalmente a vivienda o comercio; inmuebles en uso pero en mal estado, cuya falta de mantenimiento compromete su integridad física; y edificaciones en abandono o en proceso de venta, asociadas a procesos de desinversión, migración de residentes tradicionales y altos costos de conservación.** Según Kingman (2011), estas condiciones están estrechamente vinculadas a la precariedad económica de los propietarios y a la fragmentación hereditaria de la propiedad, factores que dificultan la rehabilitación del patrimonio construido. En la Loma Grande, se ha registrado la presencia de numerosas **viviendas patrimoniales deshabitadas o subutilizadas,** especialmente en laderas y vías secundarias, lo que repercute en la seguridad barrial y debilita el tejido social (Orellana Granja, 2015).

Desde un análisis cuantitativo, y a partir de la información del PECH y del INPC se contabilizan **264 viviendas patrimoniales**, equivalentes al 100 % del inventario del barrio. De estas, **el 62,88 % se encuentra en uso y en buen estado; el 21,97 % corresponde a inmuebles en uso pero en mal estado; el 11,36 % se encuentra en estado de abandono; y el 3,79 % está en proceso de venta.** Estas condiciones se relacionan directamente con el mapeo de llenos y vacíos, ya que el deterioro o abandono de las edificaciones incide en la fragmentación del tejido urbano. Aunque el barrio conserva un importante conjunto de edificaciones patrimoniales que refuerzan su identidad histórica y arquitectónica, el estado desigual de conservación evidencia problemáticas estructurales que afectan la continuidad del tejido urbano y la sostenibilidad habitacional del barrio. La presencia significativa de inmuebles en mal estado o en abandono subraya **la necesidad de estrategias integrales de rehabilitación patrimonial** que articulen la conservación física con políticas sociales y económicas, en concordancia con los lineamientos patrimoniales locales y los criterios internacionales de protección del patrimonio urbano (UNESCO, 2010; IMP, 2013).

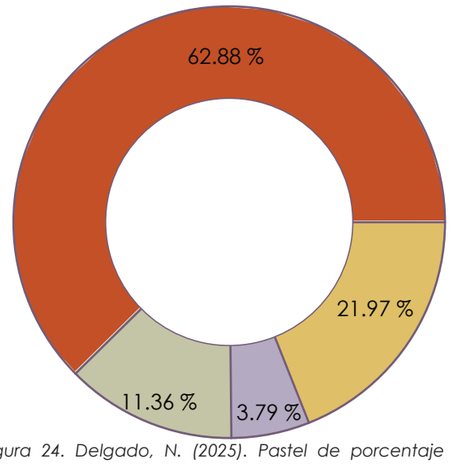


Figura 24. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de edificaciones patrimoniales

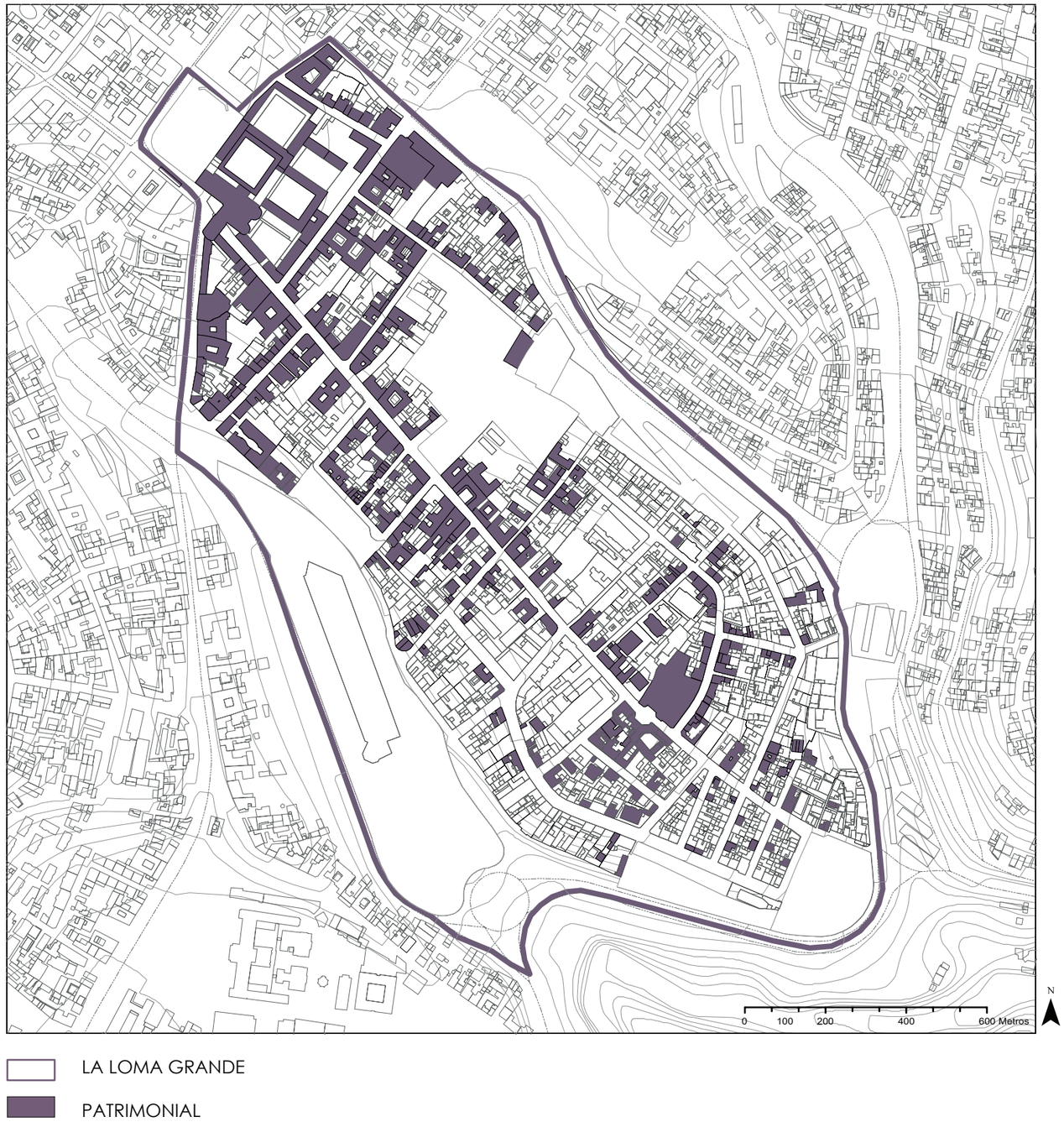


Figura 25. Delgado, N. (2025). Edificaciones patrimoniales a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa]. a partir de datos del Sistema de Información del Patrimonio Cultural del Ecuador (SIPCE,2025)

Notas:

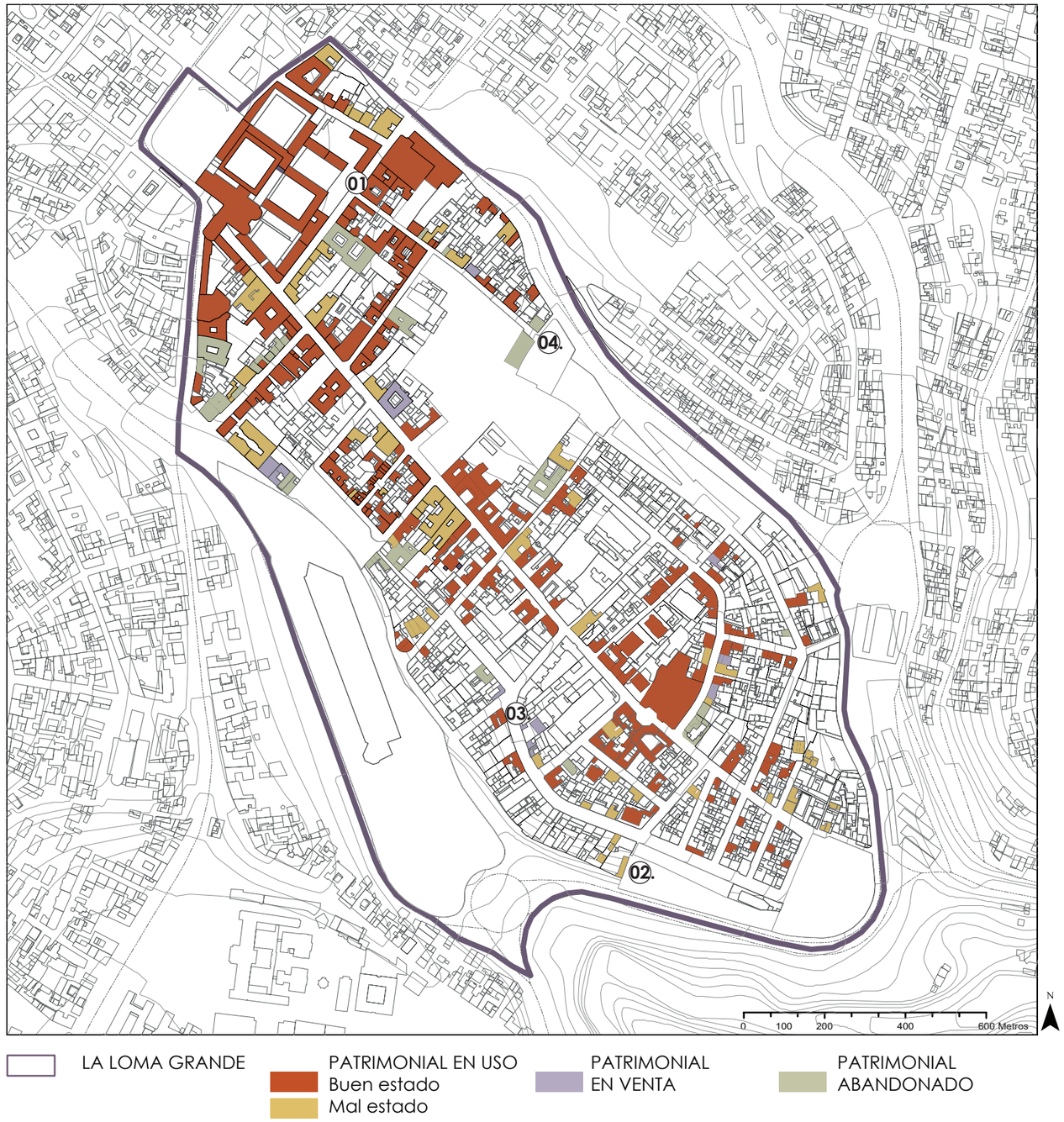


Figura 26. Delgado, N. (2025). Edificaciones patrimoniales según su estado actual a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa]. a partir de datos de IMP – Oficina Plan CHQ; IMP – Oficina de Inventario (2017); y Dávalos (2015).



01. EDIFICACIÓN PATRIMONIAL EN USO-BUEN ESTADO: Este tipo de edificaciones representa el 62.88% de los inmuebles patrimoniales del barrio



02. EDIFICACIÓN PATRIMONIAL EN USO- MAL ESTADO: Este tipo de edificaciones representa el 21.97% de los inmuebles patrimoniales del barrio



03. EDIFICACIÓN PATRIMONIAL EN VENTA: Este tipo de edificaciones representa el 3.79% de los inmuebles patrimoniales del barrio



04. EDIFICACIÓN PATRIMONIAL ABANDONADA: Este tipo de edificaciones representa el 11.36% de los inmuebles patrimoniales del barrio

Figura 27. Delgado, N. (2025). Fotografías de edificaciones patrimoniales.

Notas:

IV.2.3. EQUIPAMIENTOS

Los equipamientos urbanos constituyen un elemento clave para la habitabilidad, la cohesión social y el funcionamiento cotidiano de los barrios, especialmente en contextos patrimoniales donde **deben articularse las necesidades contemporáneas con los criterios de conservación histórica.** En el Centro Histórico de Quito, la planificación de equipamientos responde a una **lógica de centralidad cultural, administrativa y turística**, lo que genera tensiones entre la preservación patrimonial y la provisión equitativa de servicios para la población residente (Ayala Mora, 2012; MDMQ, 2020; UNESCO, 2010). **La Loma Grande** cuenta con una red de equipamientos predominantemente de **escala barrial**, orientados a **satisfacer funciones básicas de la vida cotidiana** y a reforzar la cohesión social. Entre los equipamientos más representativos se encuentran iglesias y capillas históricas, vinculadas a la tradición religiosa y a la identidad cultural del sector (Ayala Mora, 2012); los equipamientos culturales comunitarios,

como centros barriales y espacios de producción artística local (Orellana Granja, 2015); las unidades educativas localizadas principalmente en los bordes del polígono, que refuerzan el carácter residencial del barrio (MDMQ, 2018); así como los servicios de salud de atención primaria que dinamizan los flujos peatonales y administrativos del área (MDMQ, 2020). De acuerdo con la normativa urbana metropolitana, **el equipamiento se define como el conjunto de espacios destinados a actividades sociales y públicas**:educación, cultura, salud, bienestar social, recreación, deporte, culto, seguridad, administración pública, transporte e infraestructura, clasificados según su naturaleza y radio de influencia en categorías barriales, sectoriales, zonales, de ciudad o metropolitanas (MDMQ, 2020). El mapeo del Centro Histórico de Quito evidencia que, si bien el barrio concentra equipamientos culturales, patrimoniales y de culto de alto valor simbólico, estos ocupan apenas el 2,5 % de la superficie del barrio, frente al predominio

del uso residencial (40 %) y de las vías de circulación (20,75 %) (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito – Catastro, 2003), lo que refleja una **saturación funcional con limitada oferta de equipamientos de proximidad.** A escala de la parroquia Centro Histórico de Quito, los diagnósticos urbanos permiten identificar una distribución funcional desigual de los equipamientos. De manera referencial, **los equipamientos culturales representan aproximadamente entre el 20 % y el 25 % del total, consolidando** al Centro Histórico como la principal centralidad cultural de la ciudad (UNESCO, 2010). L**os equipamientos de culto alcanzan alrededor del 10 % al 12 %**, debido a la alta concentración de iglesias, conventos y capillas históricas. **Los equipamientos de salud y bienestar social se estiman entre el 10 % y el 12 %,** mientras que los **equipamientos educativos** representan aproximadamente entre el **8 % y el 10 %.** Por su parte, los equipamientos vinculados al **transporte** y la movilidad urbana se sitúan

en un rango aproximado del **8 % al 10 %**, y los equipamientos de **recreación y espacios públicos** apenas alcanzan entre el **5 % y el 7 %**, evidenciando un déficit estructural de áreas verdes y espacios de esparcimiento (GAD-DMQ, 2021; Plan de Acción CHQ, s.f.).

La Loma Grande y, en general, la parroquia Centro Histórico de Quito concentran una alta proporción de equipamientos culturales, patrimoniales y de culto, coherente con su condición histórica y simbólica pero la **limitada presencia de equipamientos barriales orientados al bienestar cotidiano especialmente en salud, recreación y espacios públicos evidencia una inequidad socioespacial que afecta la calidad de vida de la población residente**. Esta situación subraya la necesidad de estrategias de planificación integral que fortalezcan la dotación de equipamientos de proximidad, sin comprometer los valores patrimoniales del área, avanzando hacia un modelo de habitabilidad urbana más equitativo y sostenible (UNESCO, 2010; MDMQ, 2020).



Figura 28. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos a escala meso del Centro Històrico de Quito. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos (EMGIRS,2025) y Secretaría de Educación, Recreación y Deporte(2025)].

Notas:

EQUIPAMIENTOS DE CULTURA, CULTO, RECREACIÓN Y DEPORTE

Los equipamientos culturales, recreativos, deportivos y religiosos constituyen componentes esenciales del sistema urbano, al contribuir a la cohesión social, la construcción de identidad colectiva y la activación del espacio público. En contextos patrimoniales como el Centro Histórico de Quito, estos equipamientos cumplen además un rol simbólico y estructurante, al articular prácticas sociales cotidianas con valores históricos y culturales consolidados (Ayala Mora, 2012; Municipio del DMQ, 2018).

Dentro del barrio se identifica un conjunto diverso de equipamientos que cumplen funciones culturales, recreativas, deportivas y religiosas. En total, estos equipamientos se distribuyen en tres categorías principales. Los equipamientos culturales comprenden 3 espacios, lo que representa el 25 % del total identificado. Entre ellos destaca el Centro Cultural Mama Cuchara, así como espacios vinculados al Complejo Deportivo y Cultural del Parque Cumandá, los cuales **cumplen un rol relevante en la dinamización de actividades artísticas, comunitarias y formativas, fortaleciendo la vida cultural del sector.** En cuanto a los equipamientos deportivos y recreativos, se registran 5 espacios, equivalentes al 41,67 % del total, constituyéndose como la categoría predominante. Este grupo incluye canchas barriales, áreas recreativas y equipamientos deportivos asociados a instituciones educativas. Sobresalen la Plaza de Santo Domingo, el Parque Francia, las áreas recreativas del Parque Cumandá y la cancha de San Sebastián, los cuales funcionan como espacios de encuentro comunitario y de práctica deportiva cotidiana. Finalmente, los equipamientos de culto suman 4 espacios, correspondientes al 33,33 % del total.

Este conjunto incluye iglesias, conventos y capillas que forman parte del patrimonio material y espiritual del barrio. Destaca de manera significativa la Iglesia de Santo Domingo, por su relevancia histórica, arquitectónica y simbólica dentro del Centro Histórico de Quito.

En síntesis, la distribución de equipamientos culturales, recreativos, deportivos y de culto en la Loma Grande evidencia una estructura funcional que refuerza la identidad patrimonial y la vida comunitaria del barrio. El predominio de espacios recreativos y deportivos contribuye a la apropiación cotidiana del espacio público, mientras que los equipamientos culturales y religiosos consolidan el valor simbólico e histórico del sector. No obstante, la concentración de estos equipamientos en puntos específicos sugiere la **necesidad de una planificación que fortalezca su articulación territorial y garantice un acceso equitativo para la población residente**, en coherencia con los objetivos de habitabilidad y conservación del Centro Histórico.

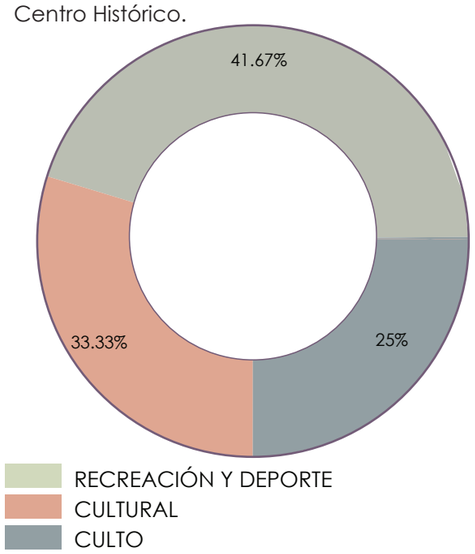


Figura 29. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de equipamientos culturales, recreativos y de cultura

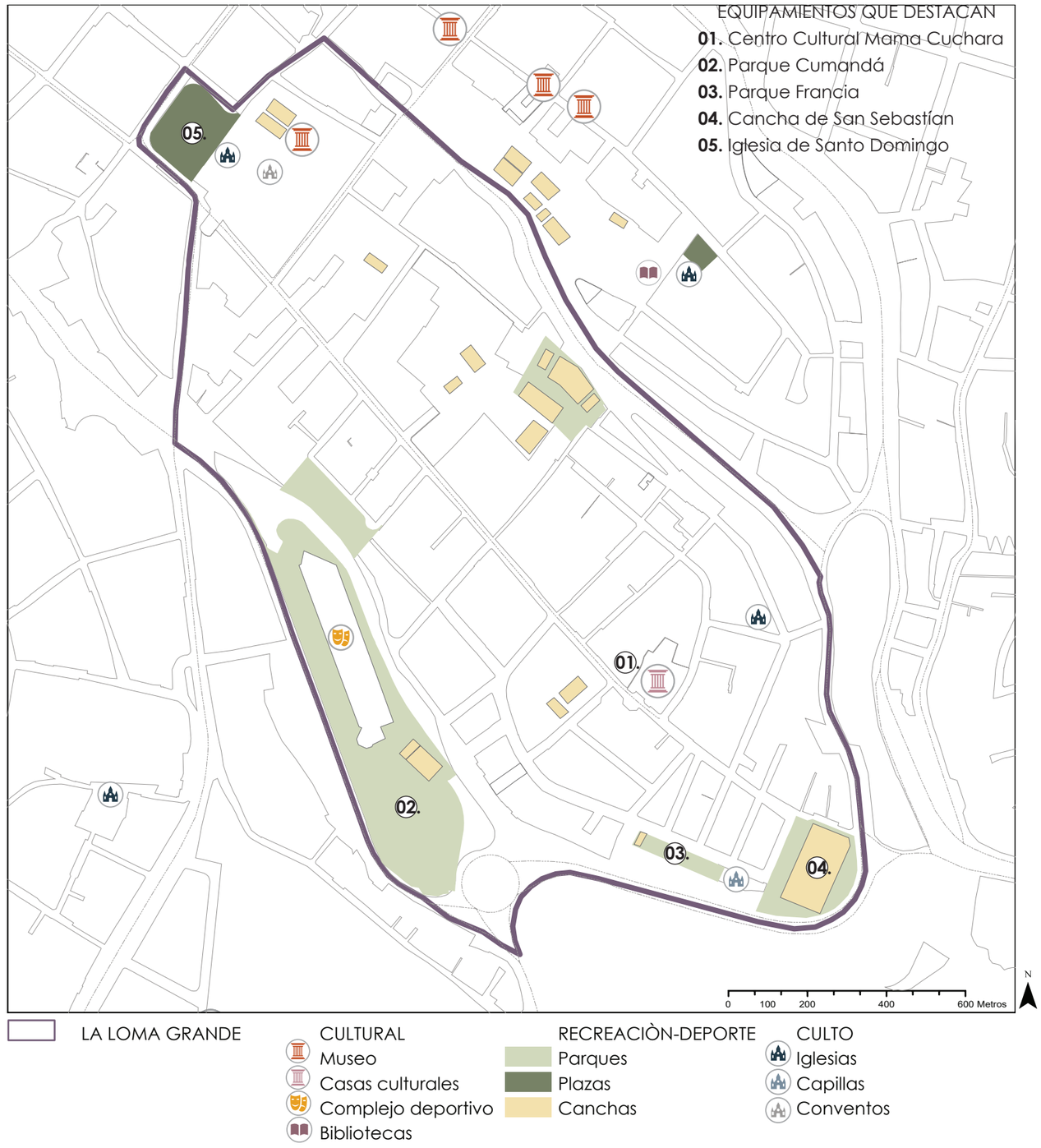


Figura 30. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos culturales,recreativos y de culto a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Cultura (2023-2024)].

Notas:

EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS

Los equipamientos educativos desempeñan un rol estratégico en la organización territorial y en las dinámicas de movilidad urbana, especialmente en barrios de carácter residencial y patrimonial. **En los centros históricos, su localización, tipología y escala de servicio influyen tanto en el uso cotidiano del espacio como en la presión funcional** sobre el tejido urbano, generando flujos peatonales y vehiculares que trascienden el ámbito barrial (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2018). En el polígono de estudio se identifican nueve equipamientos educativos, los cuales se clasifican en cuatro subcategorías principales. En primer lugar, se registra una unidad educativa municipal, la Unidad Educativa Fernández Madrid, que representa el 11,11 % del total. En cuanto a las instituciones fiscales, se identifica la Unidad Educativa Jorge Washington, que corresponde igualmente al 11,11 %. El grupo predominante está conformado por las instituciones educativas particulares, que suman seis establecimientos: San Fernando, Santo Domingo, Isabel La Católica, Santa Mariana de Jesús, Jardín de Infantes María Montessori y el plantel San Francisco de Quito. Este último, aunque ya no acoge estudiantes, funciona actualmente como centro de capacitación para guardias de seguridad. En conjunto, las instituciones particulares representan el 66,67% del total de equipamientos educativos del sector, lo que evidencia una fuerte presencia del sistema privado en la oferta educativa del barrio y sugiere dinámicas diferenciadas de acceso y uso del territorio por parte de la población estudiantil. Finalmente, se identifica un centro de capacitación, la Escuela Taller Quito, que equivale al 11,11 % del total de equipamientos educativos. Adicional, aunque fuera del límite inmediato del polígono de estudio, se destaca la Unidad Educativa Municipal Antonio José de Sucre, cuyo tamaño y nivel de servicio le otorgan un amplio radio de influencia, consolidándose como un polo relevante de atracción de movilidad peatonal y vehicular en el entorno. En resumen, la estructura de equipamientos educativos en la Loma Grande se caracteriza por un claro predominio de instituciones particulares, acompañado por una presencia limitada de oferta fiscal y municipal dentro del polígono. **Esta configuración genera impactos directos en las dinámicas de movilidad, en la utilización del espacio público y en la relación entre el barrio y su entorno inmediato**. La influencia de equipamientos educativos de mayor escala ubicados en áreas colindantes refuerza la necesidad de considerar estos flujos en los procesos de planificación urbana y gestión del Centro Histórico, a fin de equilibrar la función residencial con la demanda de servicios educativos.

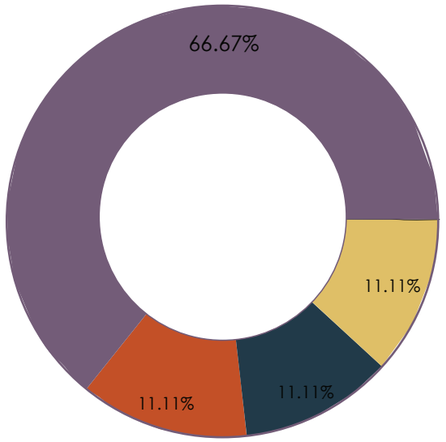


Figura 31. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de equipamientos educativos

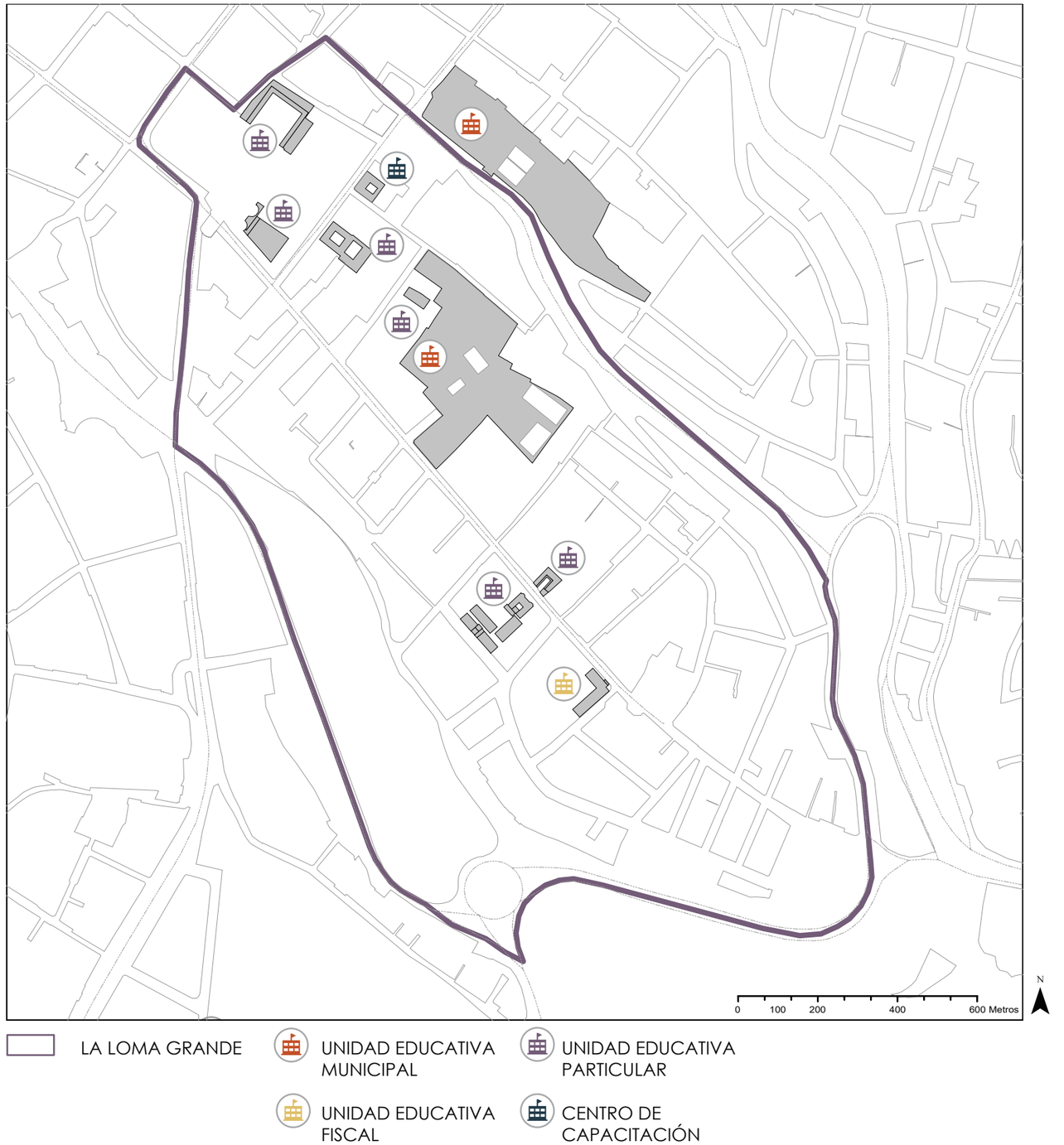


Figura 32. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos educativos a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos (EMGIRS,2025) y Secretaría de Educación, Recreación y Deporte(2025)].

Notas:

1894

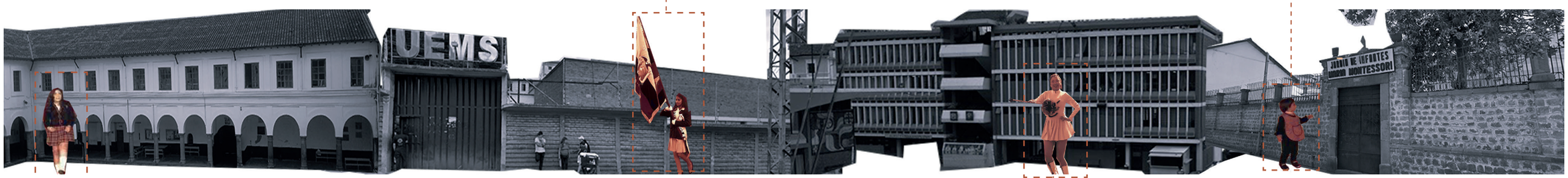
La **Unidad Educativa Municipal Sucre de Quito**, una de las **más antiguas del sistema municipal**, se fundó "Escuela Sucre", iniciando en un local prestado y evolucionando a través de varios edificios, incluyendo un hito arquitectónico diseñado por Alberto Gatto en 1953, hasta establecerse en su **actual sede en las calles Sucre y Montúfar,** convirtiéndose en mixta en 1987

oferta académica	Educación Básica General Bachillerato
edades	6 - 18 años
n° estudiantes	2.442
n° docentes	más de 120

1938

El **Centro de Educación Inicial María Montessori**, fundado como Jardín de Infantes "María Montessori" en el tradicional barrio de La Loma Grande tiene un enfoque en el desarrollo autónomo, sensorial y emocional mediante ambientes preparados y aprendizaje activo.

oferta académica	Educación inicial 1 y 2
metodología	montessori
edades	1 - 5 años
n° estudiantes	200
n° docentes	20 aprox.



1688

El **Colegio San Fernando de Quito** es una institución histórica **fundada por Ignacio de Quesada, siendo una de las más antiguas de Ecuador,** inicialmente vinculada a la Universidad Santo Tomás de Aquino; ha sido cuna de figuras ilustres como Eugenio Espejo y Gabriel García Moreno

oferta académica	Educación Básica General Bachillerato
edades	6 - 18 años
n° estudiantes	643 aprox.
n° docentes	35 aprox.

1930

El **Colegio Municipal Fernández Madrid** en Quito, es una institución histórica fundada como una escuela de artes para señoritas, fusionando los colegios "24 de Mayo" e "Industrias y oficios para mujeres", en honor al prócer Carlos Fernández Madrid.

oferta académica	Desde 8° de Educación Básica General Bachillerato
edades	12 - 18 años
n° estudiantes	1.875
n° docentes	80 aprox.

Figura 33. Delgado, N. (2025).Linea de tiempo de instituciones educativas relevantes dentro del polígono del barrio Loma Grande.

Notas:

EQUIPAMIENTOS DE SALUD, BIENESTAR SOCIAL Y TRANSPORTE

Los equipamientos de salud, bienestar social y transporte representan elementos fundamentales para asegurar condiciones adecuadas de habitabilidad urbana y promover la equidad social. En los barrios patrimoniales del Centro Histórico de Quito, la provisión de estos servicios se encuentra condicionada por la consolidación de la trama urbana, la complejidad topográfica y las restricciones normativas vinculadas a la conservación patrimonial, lo que con frecuencia deriva en déficits de infraestructura social y en una mayor dependencia de equipamientos localizados fuera del ámbito barrial (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2021).

El mapeo de equipamientos de salud, bienestar social y transporte en el barrio evidencia una concentración limitada de servicios básicos y una fuerte dependencia de equipamientos externos para la atención integral de la población residente. Los datos obtenidos indican que apenas el 3 % del área del barrio corresponde a establecimientos de salud de atención básica, considerando tanto los equipamientos ubicados dentro del polígono como aquellos situados en su entorno inmediato. En relación con los equipamientos de bienestar social, únicamente el 1 % del área se asocia a este tipo de servicios, incluyendo casas comunales y programas de atención social como Casas Somos y 60 y Piquito. Esta baja proporción evidencia una **cobertura insuficiente de espacios destinados a la atención comunitaria y al apoyo de grupos sociales vulnerables.** Por su parte, el 10 % del área se vincula a equipamientos complementarios del sistema de transporte, destacando la influencia del Playón de la Marín, ubicado en el entorno inmediato pero fuera del polígono de estudio. A pesar de no encontrarse dentro del barrio, este equipamiento cumple un rol funcional relevante, al constituirse como un nodo estratégico de movilidad y articulación metropolitana para los habitantes de la Loma Grande.

La distribución de equipamientos de salud, bienestar social y transporte en la Loma Grande confirma las tendencias identificadas por el Municipio, que señalan que los barrios patrimoniales del Centro Histórico presentan limitaciones estructurales en infraestructura social, particularmente en servicios de salud primaria, atención comunitaria y movilidad accesible (MDMQ, 2021). Asimismo, **el déficit de equipamientos de bienestar social incrementa la vulnerabilidad de grupos etarios dependientes, como adultos mayores, mujeres cuidadoras y niños, quienes requieren servicios de proximidad para garantizar condiciones básicas de bienestar** (Instituto Metropolitano de Patrimonio, 2020). En este contexto, la oferta reducida y dispersa del barrio refleja una estructura de servicios insuficiente para la población residente, reforzando la necesidad de intervenciones urbanas que amplíen la cobertura de salud, fortalezcan los espacios de atención comunitaria e incorporen soluciones de movilidad compatibles con el carácter patrimonial del sector.

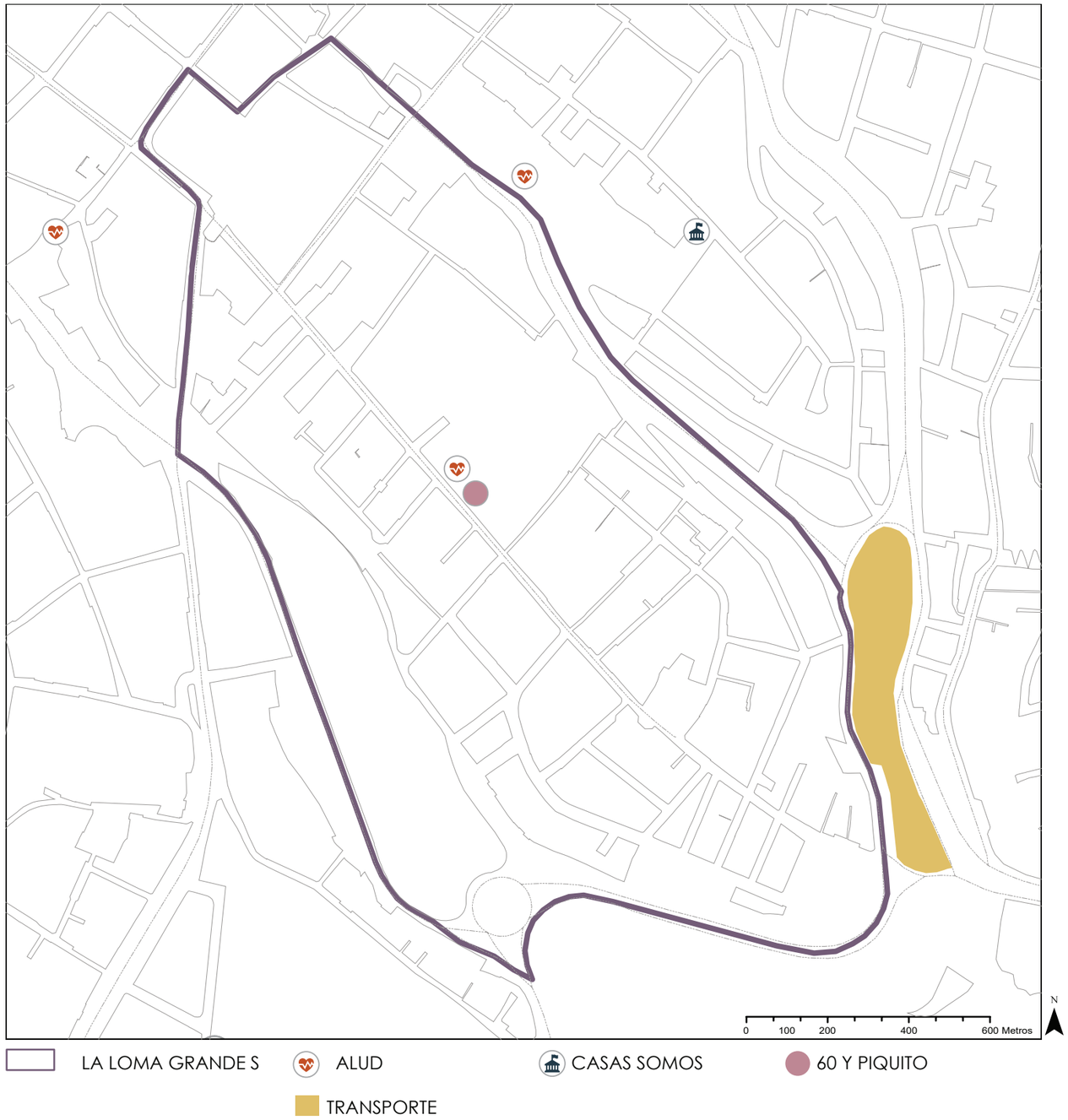


Figura 34. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos de salud y bienestar social a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Salud y Secretría de Movilidad(2025)].

Notas:

EQUIPAMIENTOS EN RELACIÓN A LA VIVIENDA

La relación entre vivienda y equipamientos urbanos constituye un criterio fundamental para evaluar la habitabilidad y la sostenibilidad de los barrios, especialmente en contextos patrimoniales. La planificación urbana contemporánea establece que **la vivienda debe articularse con una red suficiente de equipamientos de proximidad;** educación, salud, bienestar social, cultura, recreación y transporte, a fin de **garantizar condiciones adecuadas de vida cotidiana y reducir desigualdades socioespaciales** (UN-Habitat, 2016; Gehl, 2010). En áreas históricas consolidadas, esta relación suele presentar tensiones derivadas de la densidad edificatoria, la restricción normativa y la presión funcional asociada al turismo y a los usos centrales (UNESCO, 2010).

En el barrio la Loma Grande, el predominio del u**so residencial mixto** (≈ 70 % del suelo) configura un entorno urbano orientado principalmente a la vivienda, complementada por comercio de proximidad y servicios básicos. Esta condición demanda una provisión equilibrada de equipamientos barriales que atiendan de manera directa a la población residente. Desde el punto de vista **educativo**, la presencia de nueve equipamientos evidencia una dotación **suficiente e incluso elevada** en relación con la escala residencial del barrio. Esta concentración favorece la accesibilidad peatonal y refuerza la función habitacional, aunque también genera flujos externos que incrementan la presión sobre el espacio público y la movilidad local (UN-Habitat, 2016). En contraste, los **equipamientos de salud y bienestar social presentan una clara situación de déficit.** La existencia de un solo equipamiento de salud y uno de bienestar social resulta insuficiente para atender a una población de más de 5.400 habitantes, especialmente considerando la alta proporción de adultos mayores y población vulnerable característica de los barrios históricos (Instituto Metropolitano de Patrimonio [IMP], 2020). Esta carencia obliga a los residentes a desplazarse fuera del barrio para acceder a servicios básicos de atención primaria, debilitando la relación funcional entre vivienda y equipamiento. En cuanto a los **equipamientos culturales y de culto, su presencia es proporcionalmente alta en relación con el número de viviendas.** Estos espacios cumplen un rol simbólico y comunitario relevante, fortaleciendo la identidad barrial y la cohesión social. No obstante, su función no sustituye la necesidad de equipamientos sociales básicos, lo que evidencia un **desequilibrio funcional** en la estructura de servicios del barrio. Respecto a los **espacios públicos y áreas verdes,** el indicador cuantitativo de 9,97 m² por habitante sugiere una dotación adecuada según estándares internacionales (OMS, 2017). Sin embargo, la concentración de estos espacios en pocos puntos, principalmente el Parque Cumandá, limita su accesibilidad cotidiana para ciertos sectores residenciales, lo que afecta la equidad espacial en la relación vivienda–espacio público (Gehl, 2010). Finalmente, **la dependencia del nodo de transporte del Playón de La Marín**, ubicado fuera del polígono barrial, refuerza una relación indirecta entre vivienda y movilidad. Si bien este nodo garantiza conectividad metropolitana, **su localización genera barreras de accesibilidad para poblaciones con movilidad reducida y acentúa la dependencia de infraestructuras externas** (MDMQ, 2021).

En síntesis, la relación entre vivienda y equipamientos en La Loma Grande evidencia un modelo funcionalmente desequilibrado. Mientras los equipamientos educativos, culturales y de culto presentan una dotación suficiente e incluso excesiva en algunos casos, se identifican déficits significativos en equipamientos de salud y bienestar social, esenciales para la sostenibilidad habitacional y la atención de la población residente. Asimismo, aunque la dotación bruta de áreas verdes cumple con los estándares mínimos internacionales, persisten limitaciones en términos de accesibilidad y distribución equitativa, lo que afecta la calidad de vida cotidiana asociada a la vivienda. En este contexto, el barrio requiere estrategias de intervención orientadas a **re-equilibrar la relación entre vivienda y equipamientos sociales, priorizando servicios de salud, atención comunitaria y espacios públicos de proximidad**, compatibles con el carácter patrimonial del entorno.

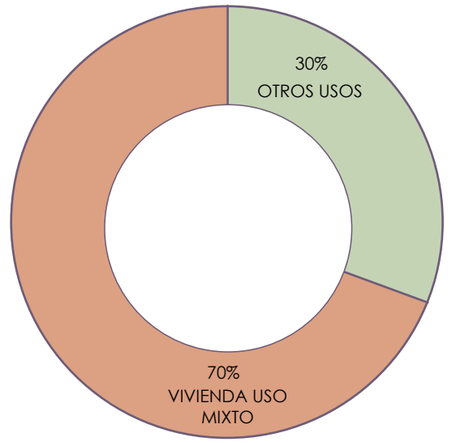


Figura 35. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de uso de suelo respecto a la vivienda

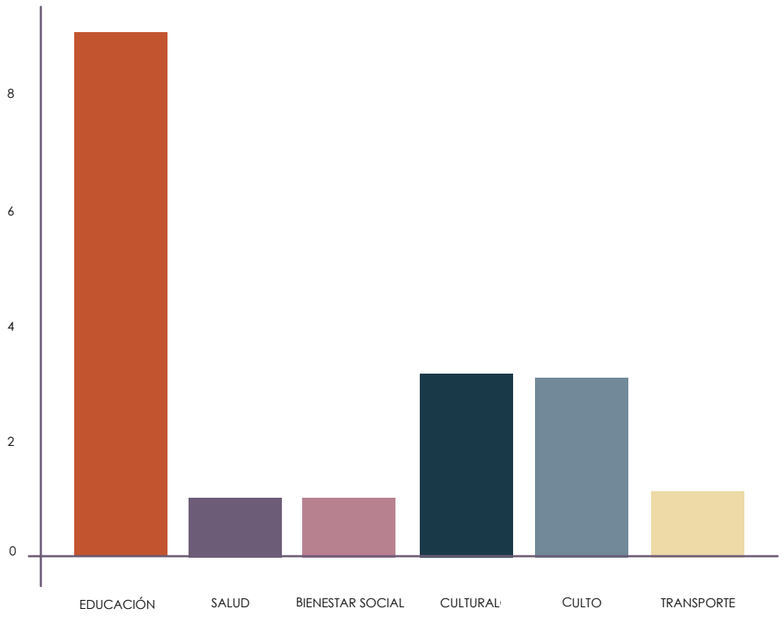


Figura 36. Delgado, N. (2025). Barras de porcentaje de equipamientos respecto a la vivienda

Notas:

IV.3. Eje de Movilidad

IV.3.1. TRANSPORTE PÚBLICO

El sistema de transporte del Distrito Metropolitano de Quito se estructura históricamente a partir de un **eje longitudinal norte–sur**, condicionado por la geografía andina y la forma alargada del valle urbano. Este modelo ha dado lugar a la consolidación de corredores de transporte público masivo (trolebús, ecovía, corredores centrales y recientemente el metro de Quito) que concentran los mayores flujos de movilidad diaria y articulan las centralidades urbanas (Municipio del DMQ, 2018). En este esquema, el **Centro Histórico ocupa una posición estratégica como nodo de intercambio modal**, aunque sujeto a restricciones derivadas de su condición patrimonial y de su morfología compacta.

La movilidad en la Loma Grande se inscribe dentro de esta estructura metropolitana, caracterizada por una **alta dependencia del transporte público masivo y por limitaciones propias de un entorno patrimonial consolidado.** El barrio se beneficia de la proximidad a corredores estratégicos como el **trolebús,** la ecovía y el corredor central, destacando **la estación Santo Domingo como principal punto de acceso peatonal** y de conexión sur–norte hacia el interior del Centro Histórico, y como acceso secundario la parada Cumandá (Empresa de Pasajeros de Quito, 2020). Históricamente, l**a parada de la ecovía** ubicada en el entorno del **Parque Cumandá** cumplía un rol relevante en la conexión directa del barrio con el eje oriental de la ciudad y con sectores del sur de Quito. Sin embargo, esta parada ha sido suprimida y actualmente la estación operativa más cercana se localiza en la avenida Napo, lo que ha incrementado las distancias peatonales y reducido la accesibilidad directa desde la Loma Grande hacia este sistema de transporte (Municipio del DMQ, 2019).

De manera complementaria, la cercanía a la **estación San Francisco del Metro de Quito** refuerza la intermodalidad y mejora significativamente la accesibilidad del barrio desde sectores periféricos del norte y sur de la ciudad (Metro de Quito, 2022). Asimismo, **el Playón de La Marín funciona como nodo de transferencia para buses intercantonales**, ampliando el alcance territorial del barrio. En contraste, **la movilidad ciclista presenta una cobertura limitada**, condicionada por la topografía y las restricciones patrimoniales, aunque con conexiones puntuales hacia ejes metropolitanos principales (Municipio del DMQ, 2019).

En conjunto, la Loma Grande presenta un nivel alto de accesibilidad sustentado en la proximidad a sistemas de transporte público masivo e intermodal, coherente con el modelo de movilidad norte–sur del DMQ y con las directrices del Plan Maestro de Movilidad. No obstante, la eliminación de paradas intermedias como la de la Ecovía en el Parque Cumandá y la limitada infraestructura para movilidad sostenible evidencian desafíos en la conectividad fina del barrio, particularmente en la relación entre transporte metropolitano y accesibilidad peatonal interna, propios de su condición histórica, topográfica y patrimonial.

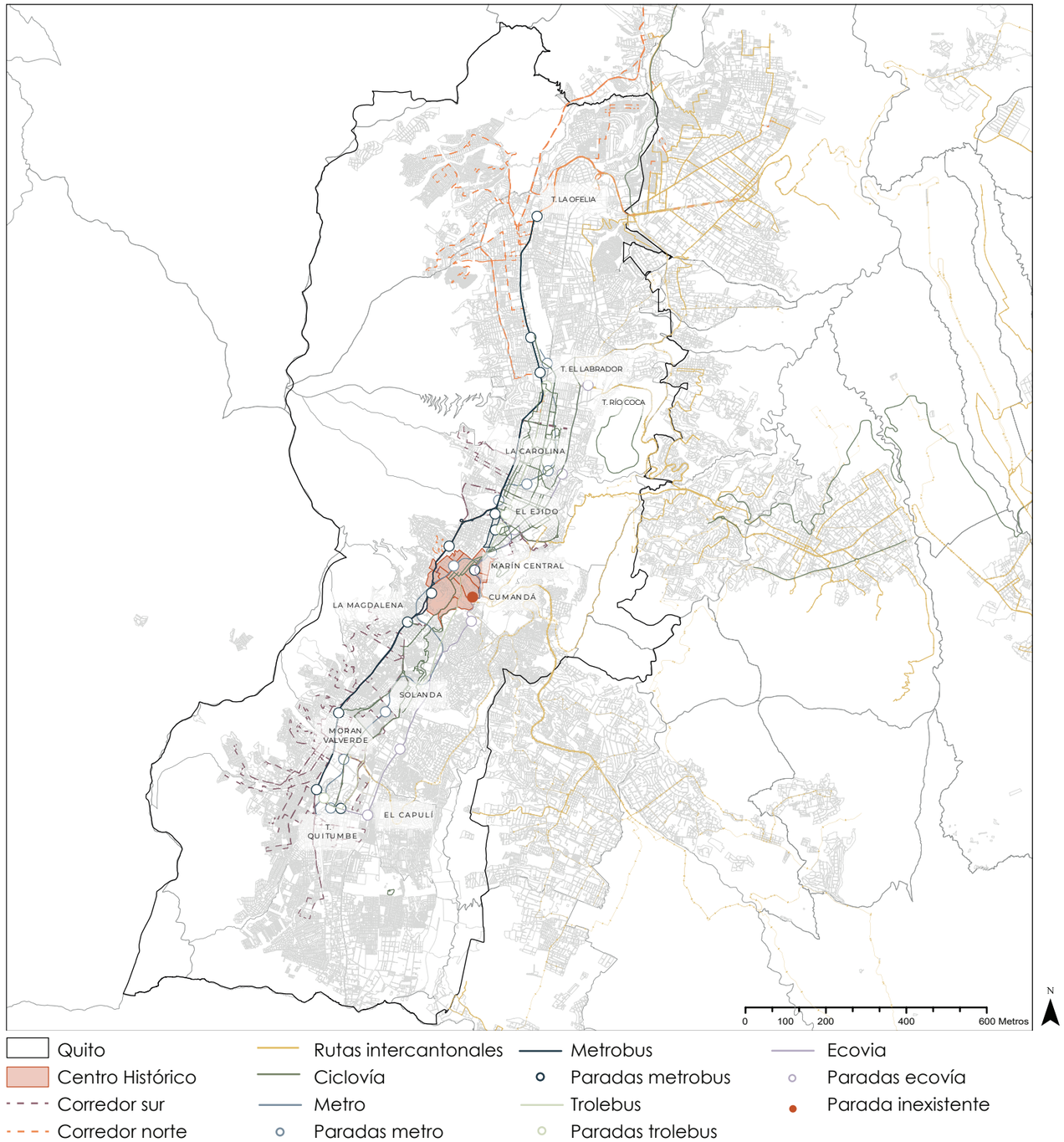


Figura 37. Delgado, N. (2025). Mapa de ejes viales a escala macro del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)].

Notas:

PARADAS Y RUTAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO

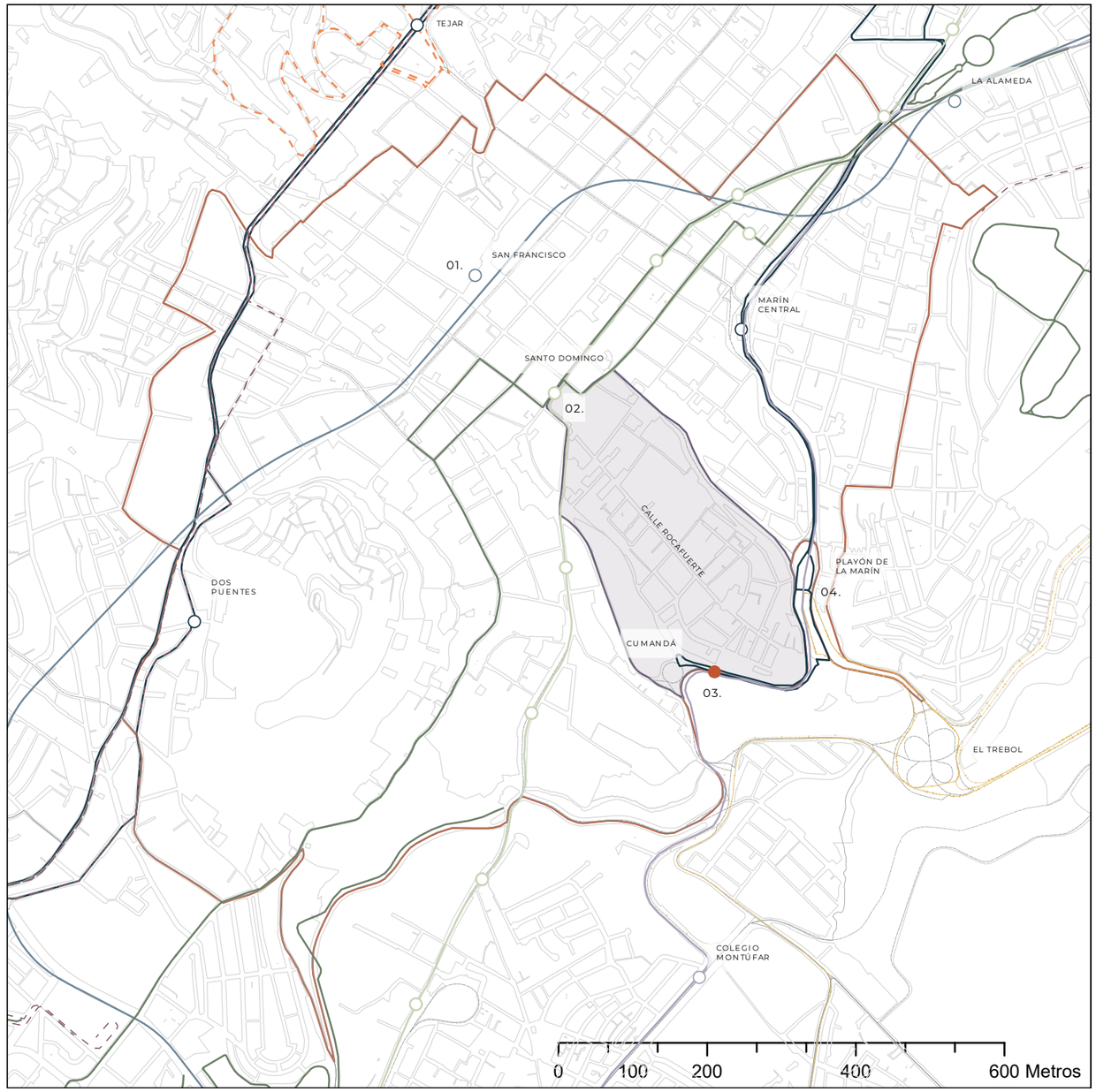


Figura 38. Delgado, N. (2025). Mapa detransporte público a escala meso del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPQ, 2022)].

Notas:



01. Parada del metro San Francisco



02. Parada del trolebus Santo Domingo



03. Ex parada del ecovía Parque Cumandá



04. Parada Playón de la Marín

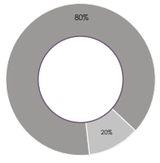
Figura 39. Delgado, N. (2025). Fotografías de paradas de transporte público metropolitano.

IV.3.2. PERFIL DE USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ENTORNO INMEDIATO AL BARRIO LA LOMA GRANDE



PARADA DEL METRO
SAN FRANCISCO

USUARIO
POBLACIÓN FLOTANTE



USUARIO DE PASO 80%

visitantes ocasionales
trabajadores
estudiantes
turistas

USUARIO RESIDENTE 20%

RANGO ETARIO

Entre 15 y 65 años, con predominio de población joven y adulta en edad productiva (18–45 años), asociados a movilidad cotidiana y turismo urbano.

FLUJO PEATONAL

Aforo estimado entre 40.000 a 60.000 personas/día en el entorno inmediato de la estación, considerando accesos, salidas y circulación.

PERMANENCIA
TEMPORALIDAD

AM	●●●●●	06:00 - 09:00
	●○○○○	09: 00 - 12:00
PM	●●●○○	12:00 - 13:30
	●○○○○	13:30 - 16:30
	●●●●●	16:30 - 19:00

Permanencia corta entre 3 - 10 mins.

INFRAESTRUCTURA
URBANA

●●●●●	acceso peatonal
●○○○○	vegetación
●●●○○	confort
●●●○○	mobiliario
●●●●○	iluminación
●●●○○	permanencia

SISTEMA DE
TRANSPORTE

TRANSPORTE MASIVO
Metro de Quito como sistema estructurante de movilidad urbana de alta capacidad.

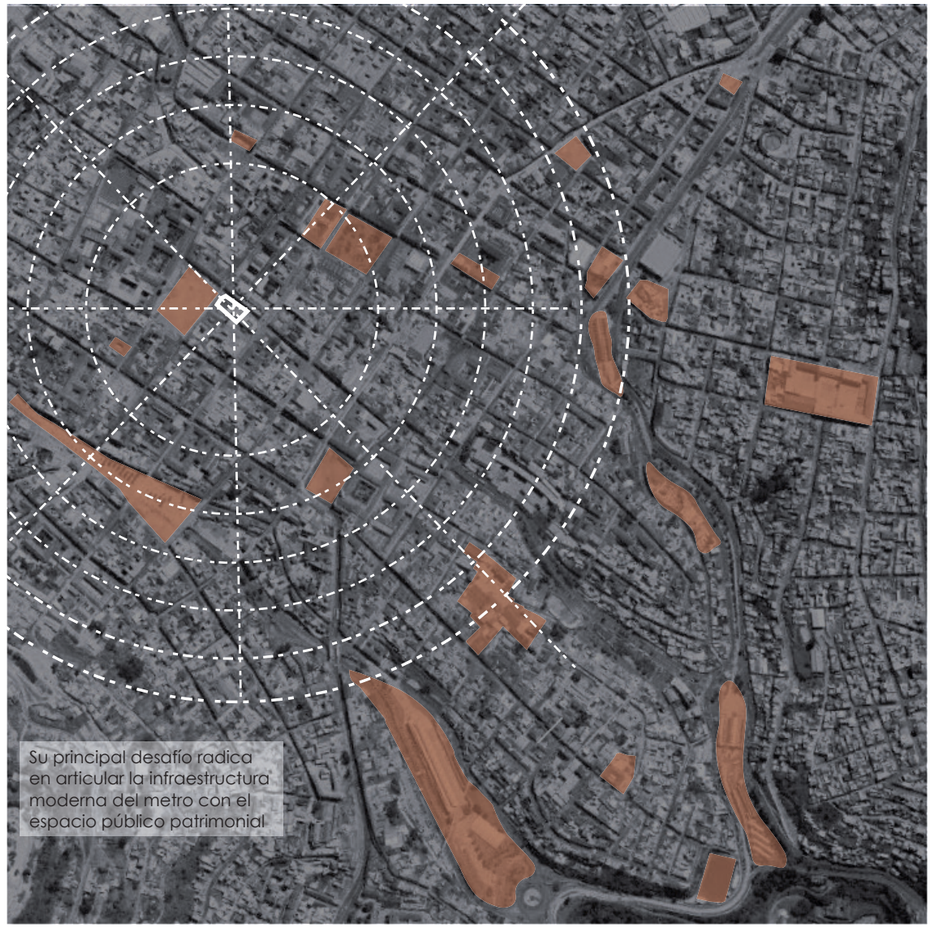
TRANSPORTE COMPLEMENTARIO
Buses urbanos en el entorno cercano, taxis formales e informales y desplazamientos peatonales predominantes.

MOVILIDAD ALTERNATIVA
Circulación peatonal prioritaria; infraestructura ciclista limitada o inexistente en el entorno inmediato de la estación.

ACTIVIDADES
URBANAS

- Tránsito peatonal intenso
- Visitas culturales
- Comercio informal y formal
- Comercio ambulante
- Actividades administrativas

EQUIPAMIENTOS Y
ENTORNO



PERCEPCION

- Simbólico y patrimonial
- Centralidad histórica
- Alta densidad peatonal en horas pico y fines de semana

NECESIDADES

- Áreas de transición y espera
- Espacios de encuentro
- Articulación al transporte masivo
- Evitar sobre carga funcional

OPORTUNIDADES

- Capacidad de integras movilidad, patrimonio y vida urbana
- Gestión del espacio público

Figura 40. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de la estación del metro San Francisco.

Notas:

1. *Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.*
2. *Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2015). Política Nacional de Espacio Público. Quito: MIDUVI.*
3. *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). Plan Parcial del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMDQ.*

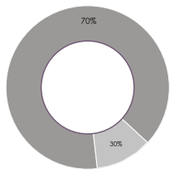


PARADA DEL TROLEBUS

SANTO DOMINGO

USUARIO

POBLACIÓN FLOTANTE



USUARIO DE PASO 70%

peatones
trabajadores del centro hsitórico
estudiantes
comerciantes formales e informales

USUARIO RESIDENTE 30%

RANGO ETARIO

Entre 15 y 65 años, con predominio de población joven y adulta en edad productiva (18–45 años), vinculada a actividades laborales, educativas y comerciales.

FLUJO PEATONAL

Aforo estimado entre 15.000 y 20.000 personas diarias.

PERMANENCIA

TEMPORALIDAD

AM	●●●●●	06:00 - 09:00
	●○○○○	09: 00 - 12:00
PM	●●●●●	12:00 - 13:30
	●●●○○	13:30 - 16:30
	●●●●○	16:30 - 19:00

Permanencia corta entre 5 - 15 mins.

INFRAESTRUCTURA

URBANA

●●●○○	andenes
●○○○○	vegetación
●●●●●	superficie dura
●○○○○	mobiliario
●●●○○	iluminación
●●○○○	permanencia

SISTEMA DE

TRANSPORTE

TRANSPORTE MASIVO

Sistema Trolebús como eje estructurante de transporte público eléctrico y de alta capacidad en el Centro Histórico.

MOVILIDAD PEATONAL

Desplazamientos peatonales como modo principal de acceso.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

Predominio del peatón. Infraestructura ciclista prácticamente inexistente o discontinua en el entorno inmediato.

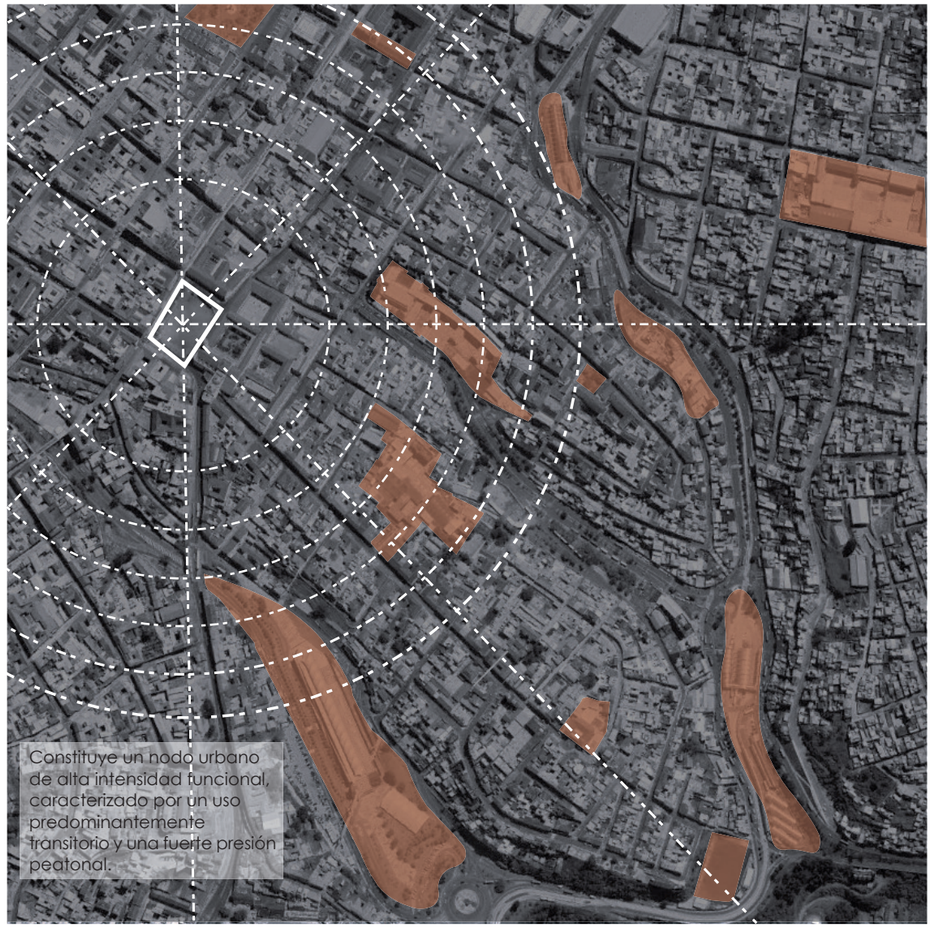
ACTIVIDADES

URBANAS

- Tránsito peatonal intenso
- Espera de transporte
- Comercio formal e informal
- Comercio ambulante
- Actividades turísticas de paso
- Uso lúdico del especio público

EQUIPAMIENTOS Y

ENTORNO



PERCEPCION

- Fuerte carácter funcional
- Seguridad variable
- Espacio activo
- Informalidad
- Alta presencia de personas

NECESIDADES

- Ordenar flujos peatonales
- Dinámica comercial del sector
- Espacios de transición

OPORTUNIDADES

- Nodo articulador del Centro Histórico
- Espacio de intercambio urbano

Figura 41. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de parada del trolebus Santo Domingo.

Notas:

1. *Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.*
2. *Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2015). Política Nacional de Espacio Público. Quito: MIDUVI.*
3. *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). Plan Parcial del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMDQ.*

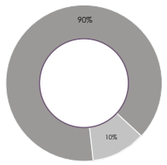


PARADA INTERMODAL

PLAYÓN DE LA MARÍN

USUARIO

POBLACIÓN FLOTANTE



USUARIO DE PASO 90%

peatones
trabajadores urbanos.
estudiantes
comerciantes informales

USUARIO RESIDENTE 10%

RANGO ETARIO

Entre 15 y 65 años, con predominio de población joven y adulta en edad productiva (18–45 años), vinculada a actividades laborales, educativas y comerciales.

FLUJO PEATONAL

Aforo estimado entre 20.000 y 35.000 personas diarias, asociado a su condición de nodo intermodal metropolitano.

PERMANENCIA

TEMPORALIDAD

AM	●●●●●	06:00 - 09:00
	●○○○○	09: 00 - 12:00
PM	●●●○○	12:00 - 13:30
	●○○○○	13:30 - 16:30
	●●●●●	16:30 - 19:00

Permanencia corta entre 5 - 20 mins.

INFRAESTRUCTURA

URBANA

●●●●●	superficies duras
●○○○○	vegetación
●○○○○	confort
○○○○○	mobiliario
●●●○○	iluminación
●●○○○	permanencia

SISTEMA DE

TRANSPORTE

TRANSPORTE PÚBLICO

Alta concentración de buses urbanos, interparroquiales, taxis formales e informales y conexiones cercanas con sistemas de transporte masivo.

MOVILIDAD PEATONAL

Saturación peatonal constante, conflictos peatón–vehículo y carencias en accesibilidad universal continua.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

Infraestructura ciclista inexistente einconexa, lo que genera un entorno hostil para la movilidad no motorizada.

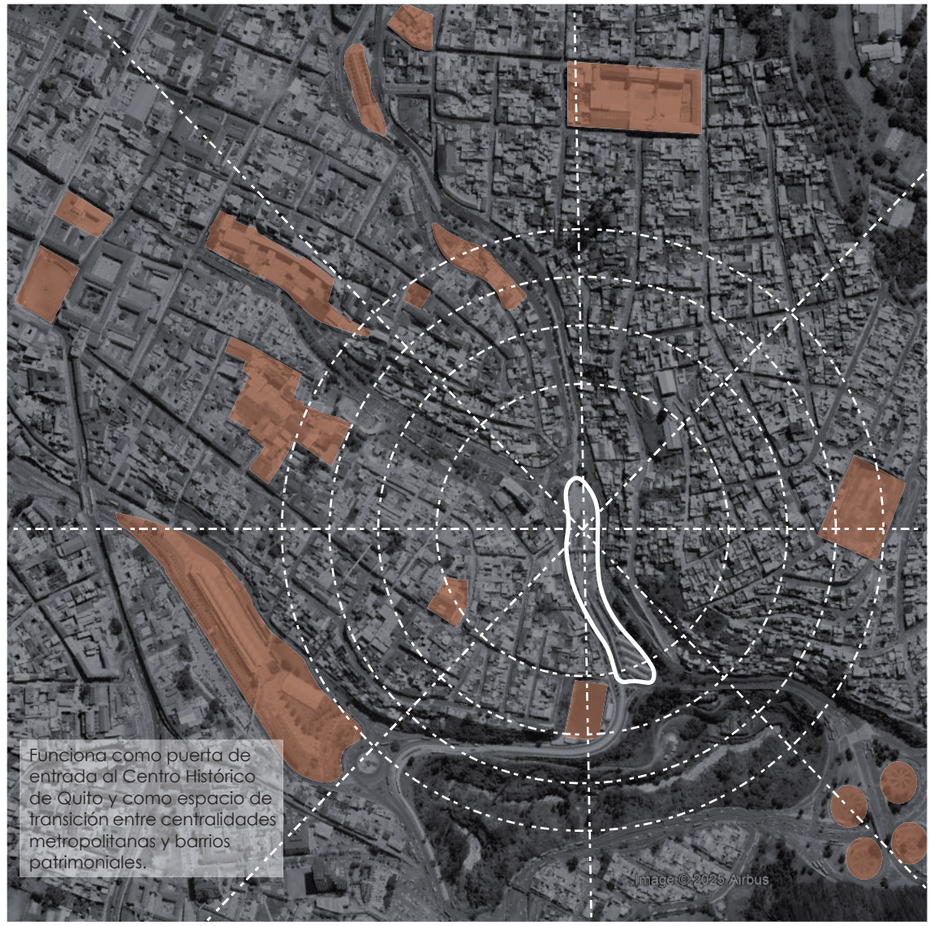
ACTIVIDADES

URBANAS

- Tránsito peatonal intenso
- Espera de transporte
- Comercio informal
- Comercio ambulante
- Encuentros espontáneos

EQUIPAMIENTOS Y

ENTORNO



PERCEPCIÓN

- Inseguro, ruidoso y desordenado.
- Fragmentación del tejido urbano
- Invisibilización del peatón
- Falta de apropiación ciudadana.

NECESIDADES

- Caminar seguro
- Espacios de descanso
- Áreas de estancia
- Espacios de encuentro
- Comercio regulado
- Áreas verdes

OPORTUNIDADES

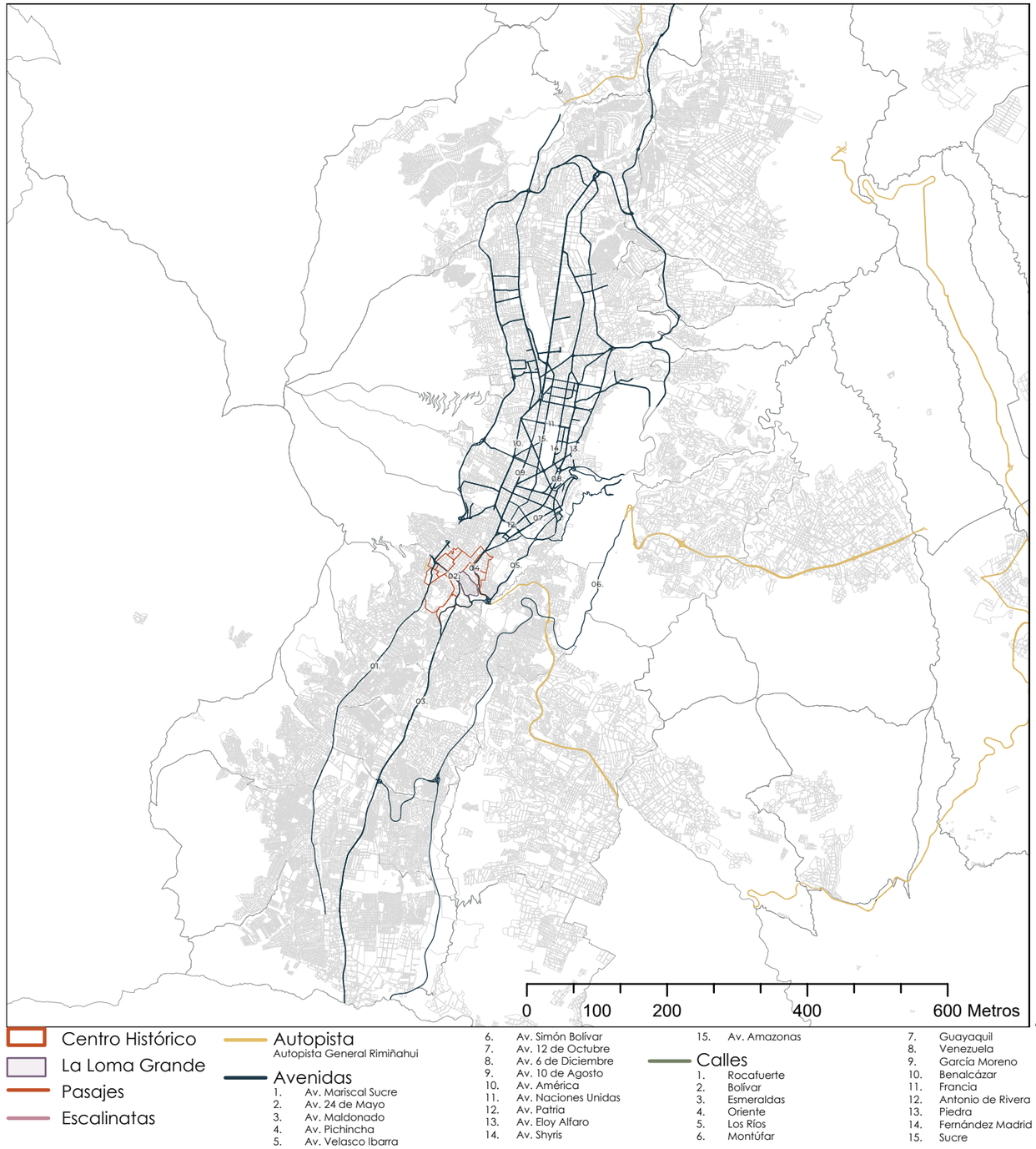
- Nodo articulador
- Espacio de encuentro
- Centralidad activa
- Espacio público inclusivo

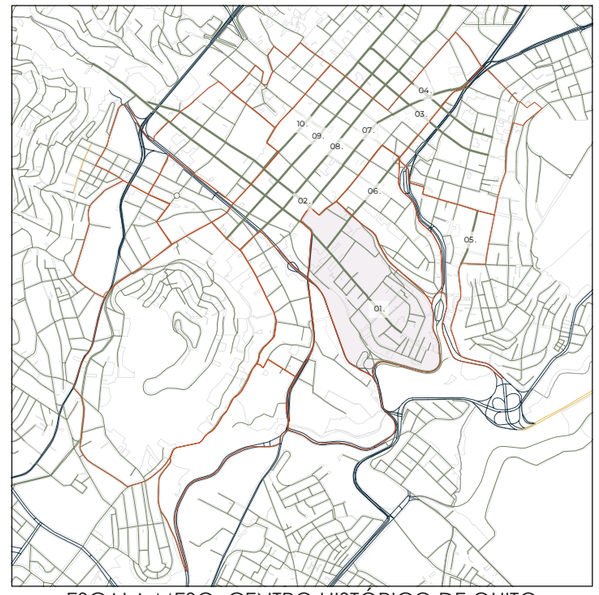
Figura 42. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de la estación intermodal Playón de la Marín.

Notas:

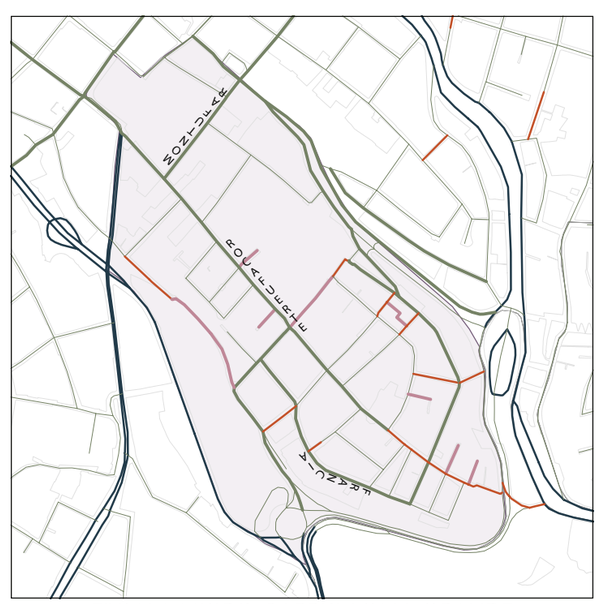
1. *Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.*
2. *Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2015). Política Nacional de Espacio Público. Quito: MIDUVI.*
3. *Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). Plan Parcial del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMDQ.*

IV.3.3. EJE VIAL





ESCALA MESO: CENTRO HISTÓRICO DE QUITO



ESCALA MICRO: BARRIO LOMA GRANDE

Figura 43. Delgado, N. (2025). Mapa de eje viales [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas(EPMMOP, 2025)].

Notas:

IV.3.4. ESTACIONAMIENTOS

La gestión del estacionamiento en el Centro Histórico de Quito se encuentra condicionada por **políticas urbanas orientadas a la conservación patrimonial** y a la priorización de la movilidad sostenible, las cuales **restringen deliberadamente la provisión de infraestructura para el automóvil privado en áreas históricas consolidadas** (Municipio del DMQ, 2018).

En el entorno inmediato del barrio la oferta de estacionamientos es limitada y se concentra principalmente en **estacionamientos públicos** formales ubicados en sectores estratégicos como La Marín, San Blas y Santo Domingo, así como en pequeños **estacionamientos privados integrados en edificaciones de uso mixto**. El Plan Especial del Centro Histórico establece que esta restricción responde a la necesidad de reducir el tránsito motorizado, proteger el tejido urbano y favorecer modos de desplazamiento alternativos como el transporte público y la caminabilidad (Municipio del DMQ, 2018). No obstante, durante las horas de mayor demanda, especialmente en jornadas laborales y eventos culturales o religiosos, la capacidad existente resulta insuficiente, generando presión sobre el espacio público y las vías patrimoniales.

En síntesis, la limitada oferta de estacionamientos en el entorno de la Loma Grande evidencia la **tensión estructural entre las políticas de conservación patrimonial y la creciente demanda automotriz**, una problemática común en centros históricos a escala internacional (UNESCO, 2010). Si bien la restricción del estacionamiento es coherente con los objetivos de movilidad sostenible, su efectividad depende del fortalecimiento de alternativas de transporte público, gestión de la demanda y estrategias de acceso controlado que permitan compatibilizar la habitabilidad del barrio con la preservación de su valor patrimonial.



x Parqueadero público Santo Domingo



02. Parqueadero público calle Rocafuerte



03. Parqueadero Municipal la Ronda

Figura 44. Delgado, N. (2025). Fotografías de parqueaderos públicos y municipales en el barrio La Loma Grande

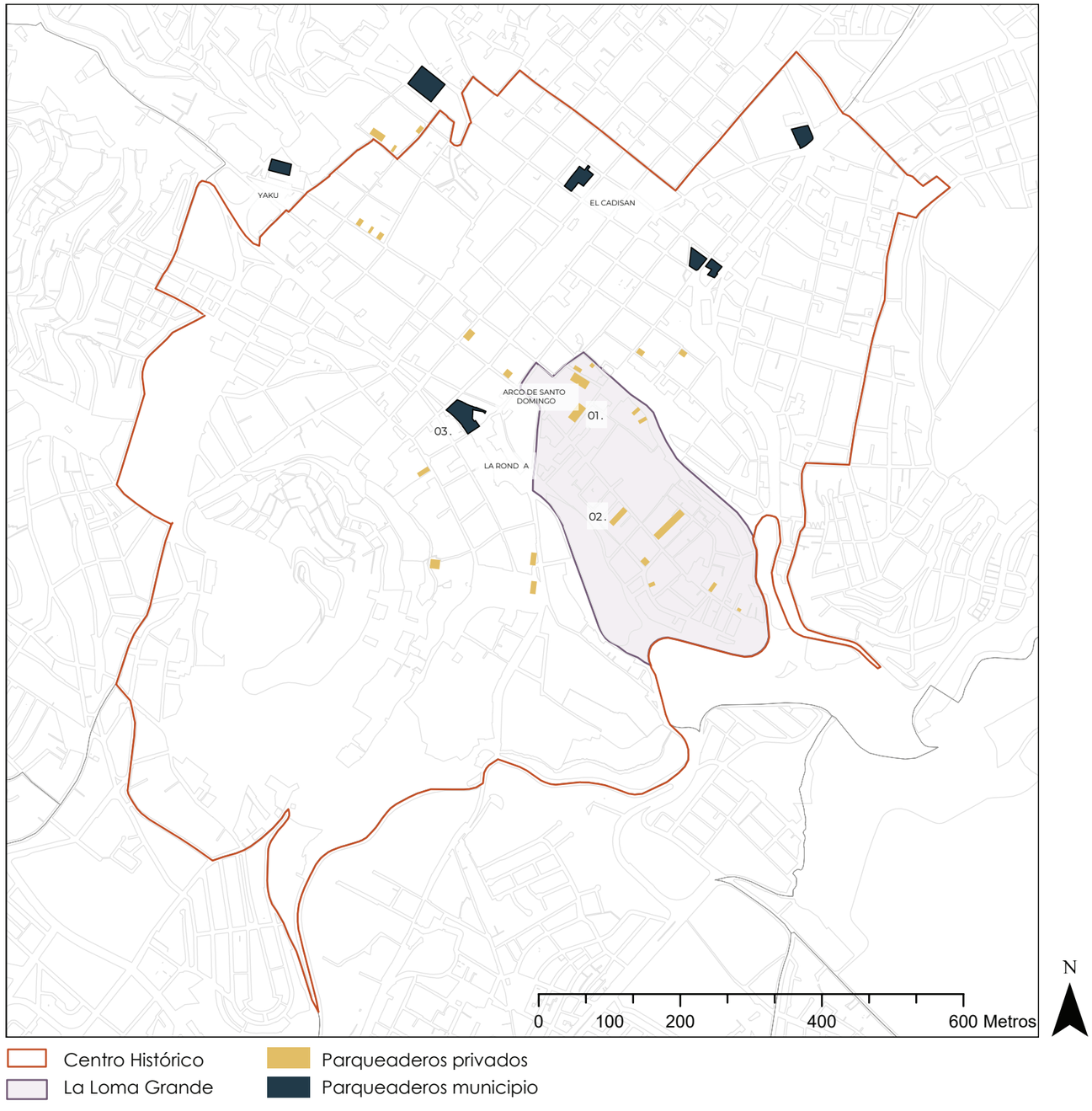
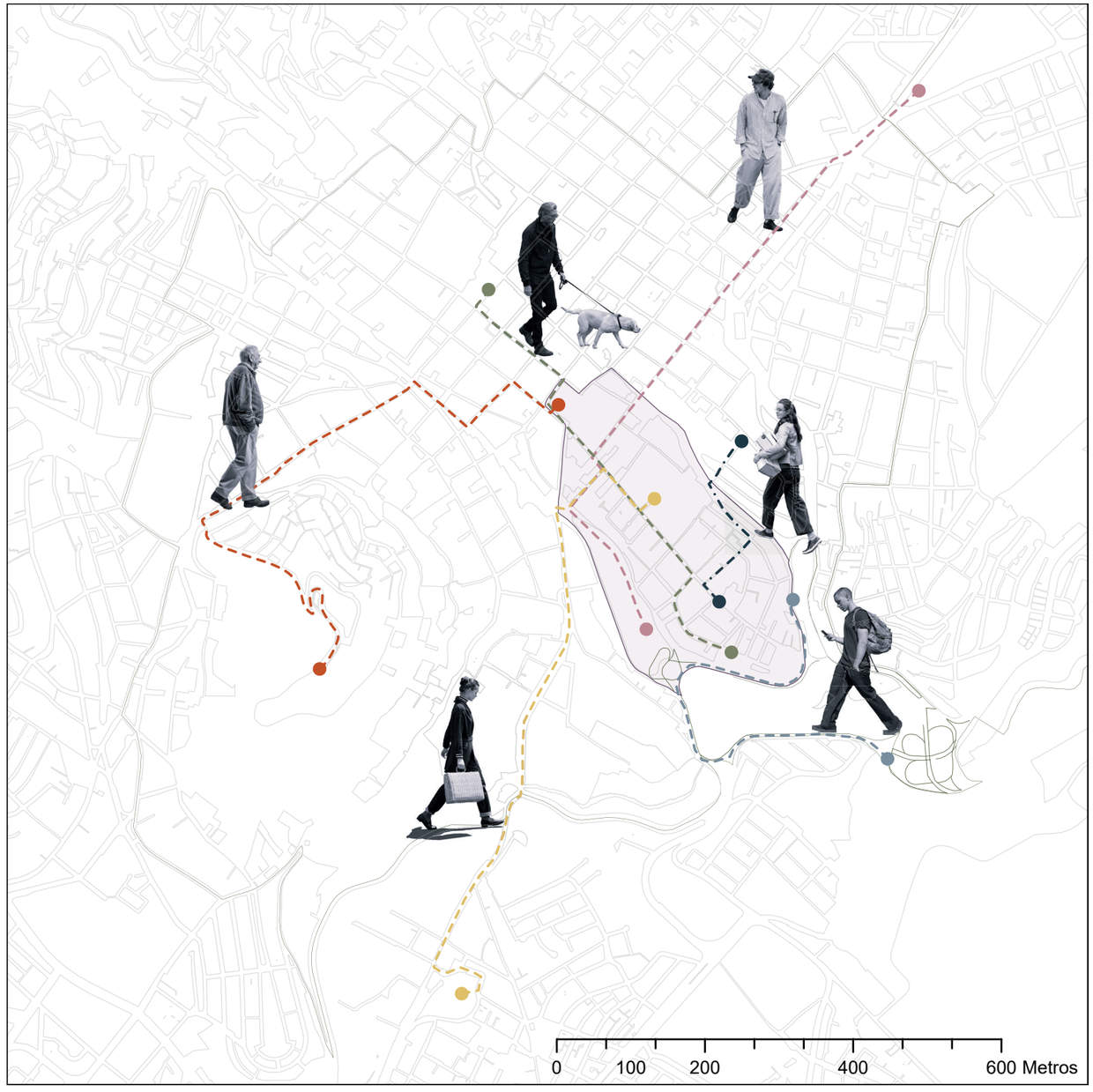


Figura 45. Delgado, N. (2025). Mapa de parqueaderos públicos, privados y metropolitanos [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas(EPMMOP, 2025)].

Notas:

IV.3.5. CAMINABILIDAD



La Loma Grande
01. Panecillo-Santo Domingo
02. Chimbacalle-UEM Fernandez Madrid
03. Parque San Marcos-MamaCuchara
04. San Francisco-Parque Francia
05. La Alameda-Cumandá
06. El Trebol-Playón de la Marín

Figura 46. Delgado, N. (2025). Mapa de Accesibilidad al barrio Loma Grande



01. Plaza de Santo Domingo



02. Centro Cultural Mama Cuchara



03. UEM Fernández Madrid



04. Parque Cumandá

Figura 47. Delgado, N. (2025). Fotografías de hitos de referencia dentro del barrio la Loma Grande

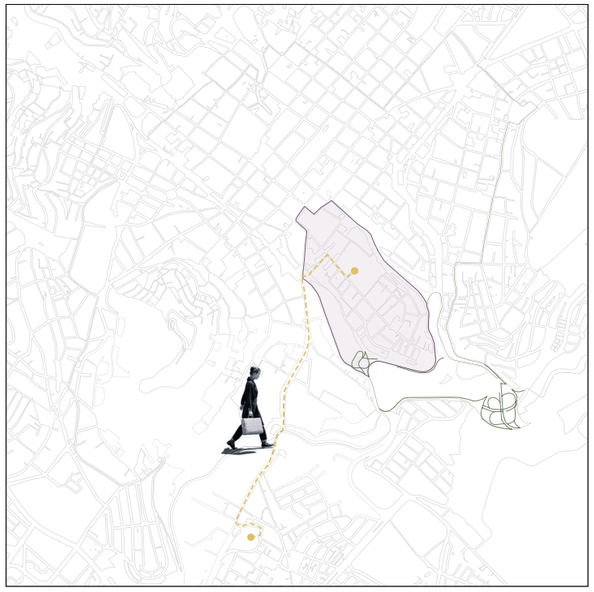
Notas:

IV.3.5. CAMINABILIDAD

RUTA 1
EL PANECILLO - SANTO DOMINGO
1.9 KM 38 minutos



RUTA 3
CHIMBACALLE - UEM FERNÁNDEZ MADRID
2.1 KM 33 minutos



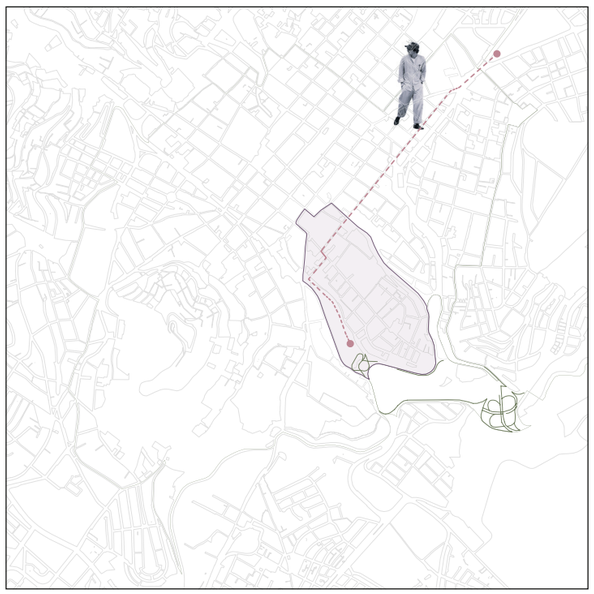
RUTA 5
PARQUE DE SAN MARCOS - MAMA CUCHARA
900 M 12 minutos



RUTA 2
SAN FRANCISCO - PARQUE FRANCIA
1.4 KM 19 minutos



RUTA 4
LA ALAMEDA - CUMANDÁ
2.7 KM 36 minutos



RUTA 6
EL TREBOL - PLAYÓN DE LA MARÍN
1.6 KM 24 minutos



Notas:

Figura 48. Delgado, N. (2025). Mapeo de la caminabilidad, tiempo y distancia entre hitos.

IV.3.6. ACCESIBILIDAD

La accesibilidad en el barrio la Loma Grande está condicionada por su carácter patrimonial en ladera, la permanencia del trazado colonial y las restricciones normativas propias del Centro Histórico de Quito. Estas condiciones configuran un sistema de movilidad predominantemente peatonal, con acceso vehicular limitado, en coherencia con los principios de conservación del tejido urbano histórico y la priorización de la escala humana (Municipio del DMQ, 2018; UNESCO, 2010).

El sistema de accesibilidad peatonal constituye el componente dominante del barrio y se estructura a partir de escalinatas, pasajes, callejones y calles de uso compartido que permiten salvar los desniveles topográficos y conectar los distintos niveles del sector. El Plan Especial del Centro Histórico de Quito señala que los barrios de ladera conservan **redes de gradas y pasajes** que facilitan la movilidad cotidiana y refuerzan la identidad urbana histórica (Municipio del DMQ, 2018). En la Loma Grande, estos elementos cumplen además un valor patrimonial y simbólico, al operar como rutas de uso residencial y turístico (Orellana Granja, 2015).

El acceso vehicular es restringido y se concentra principalmente en las calles de borde Rocafuerte, Antonio de Rivera, Piedra y Montúfar, que funcionan como corredores estructurantes de conexión con el Centro Histórico. Las calles secundarias presentan secciones reducidas, pendientes pronunciadas y velocidades bajas, respondiendo a un patrón adaptado al relieve natural y orientado al acceso residencial (Ayala Mora, 2012). En coherencia con la normativa patrimonial, **el ingreso vehicular se limita a residentes, servicios y transporte local de baja capacidad**, priorizando la movilidad peatonal sobre el automóvil privado (Municipio del DMQ, 2018).

La movilidad interna se organiza a partir de **flujos mayoritariamente peatonales** dirigidos hacia equipamientos educativos, religiosos y comunitarios, así como hacia nodos estratégicos como el Parque Cumandá y el Playón de La Marín, identificados por el PMDOT como puntos de alta concentración peatonal en el Centro Histórico (Municipio del DMQ, 2019).

En síntesis, la accesibilidad en la Loma Grande responde a un modelo de movilidad barrial de carácter predominantemente peatonal, determinado por la topografía, la morfología histórica y la normativa patrimonial. Si bien esta condición limita la accesibilidad vehicular convencional, fortalece la escala humana, la identidad urbana y la cohesión social del barrio. No obstante, se evidencia la necesidad de implementar estrategias orientadas a la accesibilidad universal, el mantenimiento de escalinatas y la gestión de nodos peatonales críticos, a fin de garantizar una movilidad inclusiva y sostenible compatible con la conservación del patrimonio construido.



01. Mal estado de veredas



02. Calles en pendiente



03. Escalinatas empinadas



04. Veredas en mal estado



05. Veredas con escombros

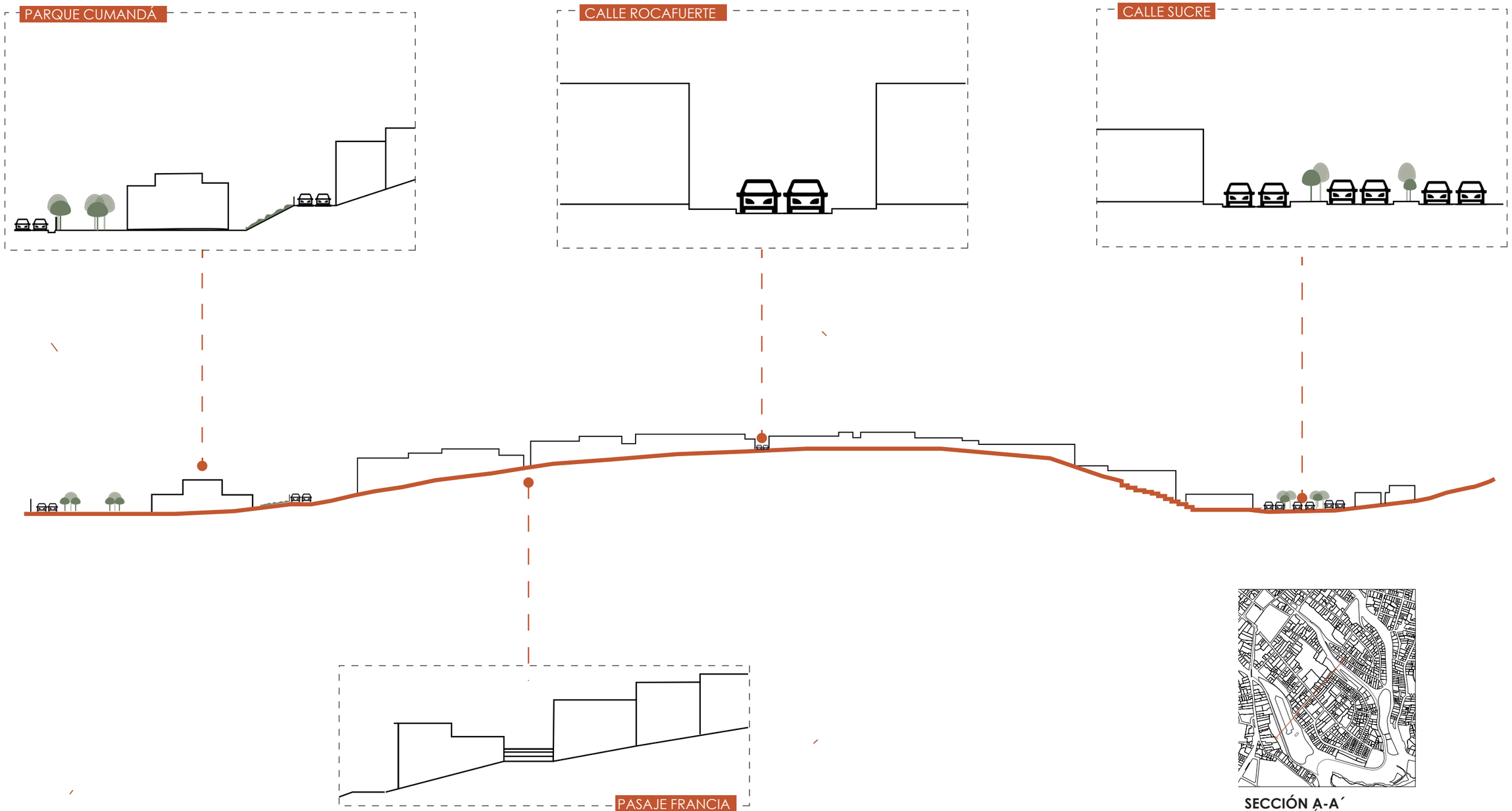


06. Falta de mantenimiento

Figura 49. Delgado, N. (2025). Fotografías de obstáculos que limitan la movilidad universal en el barrio la Loma Grande

Notas:

IV.3.7. PERFIL URBANO

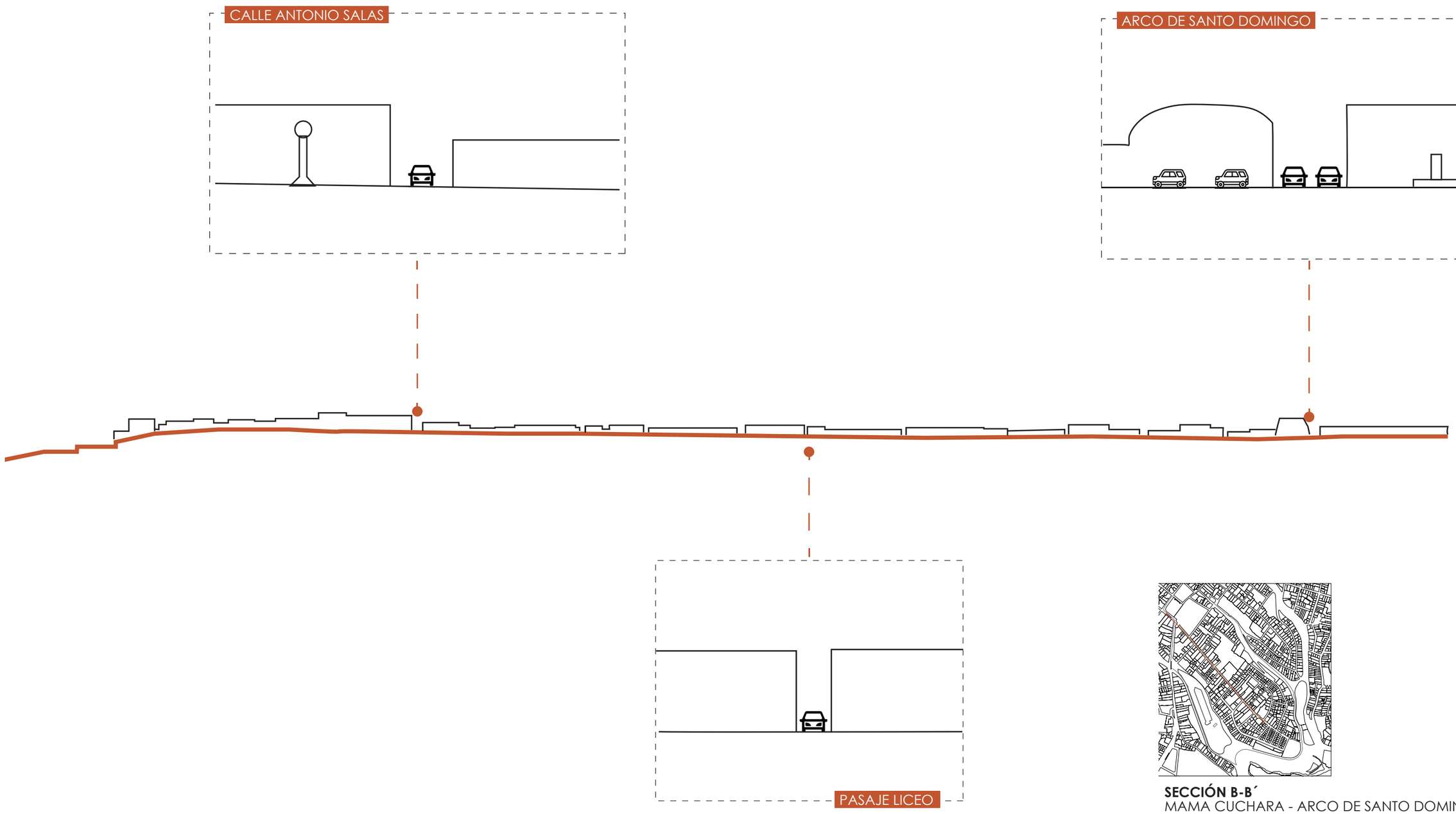


SECCIÓN A-A´
CUMANDÁ - CALLE SUCRE

Notas:

Figura 50. Delgado, N. (2025). Sección transversal del barrio la Loma Grande

IV.3.7. PERFIL URBANO



SECCIÓN B-B´
MAMA CUCHARA - ARCO DE SANTO DOMINGO

Notas:

Figura 51. Delgado, N. (2025). Sección longitudinal del barrio la Loma Grande

IV.4. Eje Ambiental

IV.4.1. BORDES, RÍOS Y QUEBRADAS

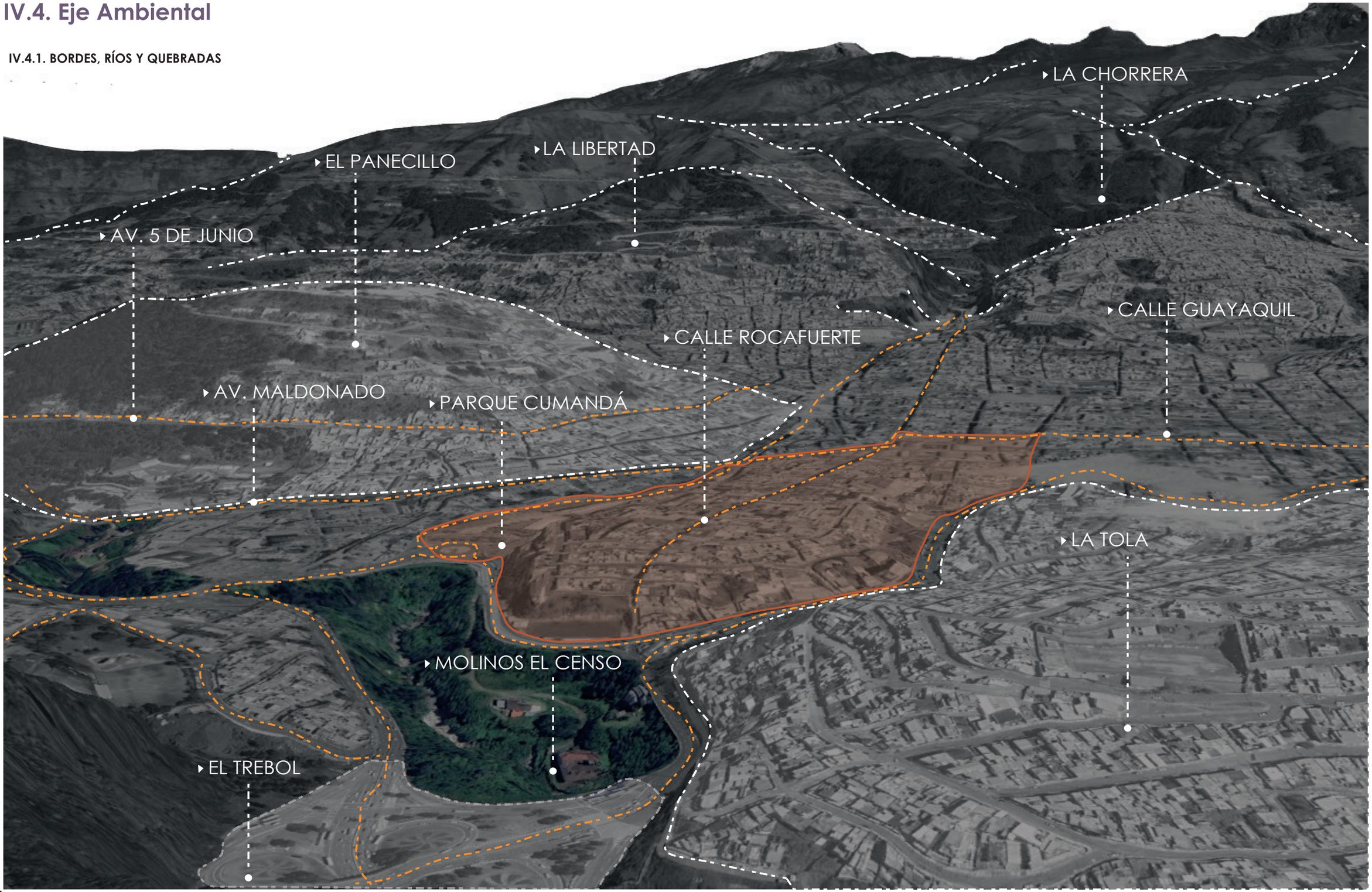


Figura 52. Delgado, N. (2025). Imagen del contexto ambiental inmediato que rodea al polígono de estudio.(Imagen obtenida de Google Earth Pro (2025)).

Notas:

Según Vallejo y Lara-Calderón (2024), el río Machángara en Quito ha sufrido una degradación significativa debido a prácticas nocivas de asentamientos informales y expansión urbana descontrolada, lo cual ha reducido la calidad de los recursos naturales y generado problemas de salud y deterioro urbano. La investigación propone que para mejorar la calidad urbana y mitigar impactos negativos, **es esencial restructurar las políticas territoriales y promover una coordinación intersectorial de actores, lo que abre la posibilidad de rediseñar el cauce del río como un eje de articulación urbana que recupere valores ambientales, conecte barrios y fortalezca el espacio público dentro de la ciudad (Vallejo & Lara-Calderón, 2024).**

Notas:

IV.4.1. BORDES, RÍOS Y QUEBRADAS

El entorno ambiental de los barrios históricos de Quito está estrechamente vinculado a su **topografía y a los sistemas hídricos que estructuraron el crecimiento urbano desde períodos prehispánicos y coloniales.** En particular, e**l río Machángara ha cumplido históricamente funciones de drenaje natural, límite ecológico y corredor ambiental**, influyendo de manera directa en la morfología urbana, el paisaje y las condiciones de riesgo ambiental del Centro Histórico (Kingman, 2011; Municipio del DMQ, 2021).

El barrio la Loma Grande se localiza sobre una ladera que desciende hacia la cuenca del río Machángara, uno de los sistemas hídricos más antiguos y relevantes del Centro Histórico de Quito. Esta condición topográfica inclinada, junto con la presencia histórica de quebradas y cursos naturales de agua, determina procesos ambientales clave como el manejo de escorrentías, la estabilidad del suelo y la formación de espacios verdes residuales asociados a pasajes y escalinatas. La estructura ambiental del barrio se caracteriza por la **existencia de microcuencas urbanas que históricamente drenaban hacia el Machángara**; si bien gran parte de estos cauces han sido canalizados o soterrados, persisten flujos hídricos subterráneos y pendientes naturales que inciden en la vulnerabilidad frente a procesos de erosión, saturación del suelo y movimientos de masa, especialmente durante la temporada de lluvias (Municipio del DMQ, 2021).

El río Machángara continúa funcionando como un corredor biótico y límite ambiental, conservando remanentes de vegetación de ribera y presencia de avifauna local, a pesar de la presión urbana y la contaminación hídrica. Estas condiciones contribuyen indirectamente a la **regulación microclimática del barrio**, favoreciendo la ventilación natural y la generación de flujos de aire frío desde la hondonada del río, aspectos relevantes para el confort térmico del sector (UNESCO, 2010). No obstante, la canalización del río, la intervención de taludes y la acumulación de contaminantes incrementan los riesgos ambientales en las zonas más bajas del barrio, particularmente en los bordes próximos a la calle 24 de Mayo. Asimismo, la limitada presencia de áreas verdes consolidadas dentro del barrio refuerza la importancia del Parque Cumandá y de pequeñas áreas vegetadas entre pasajes y escalinatas, que funcionan como amortiguadores ambientales y puntos de infiltración.

En síntesis, la relación entre la Loma Grande y el río Machángara evidencia una interdependencia ambiental histórica, en la que la topografía de ladera, los sistemas de drenaje y los corredores ecológicos condicionan la morfología urbana, los riesgos ambientales y la habitabilidad del barrio. Esta interacción plantea la necesidad de implementar estrategias integrales de **restauración ecológica, manejo de escorrentías, estabilización de taludes y recuperación paisajística**, incorporando criterios de infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza. Dichas acciones permitirían fortalecer la resiliencia ambiental del barrio y mejorar su sostenibilidad, en coherencia con su condición patrimonial dentro del Centro Histórico de Quito.

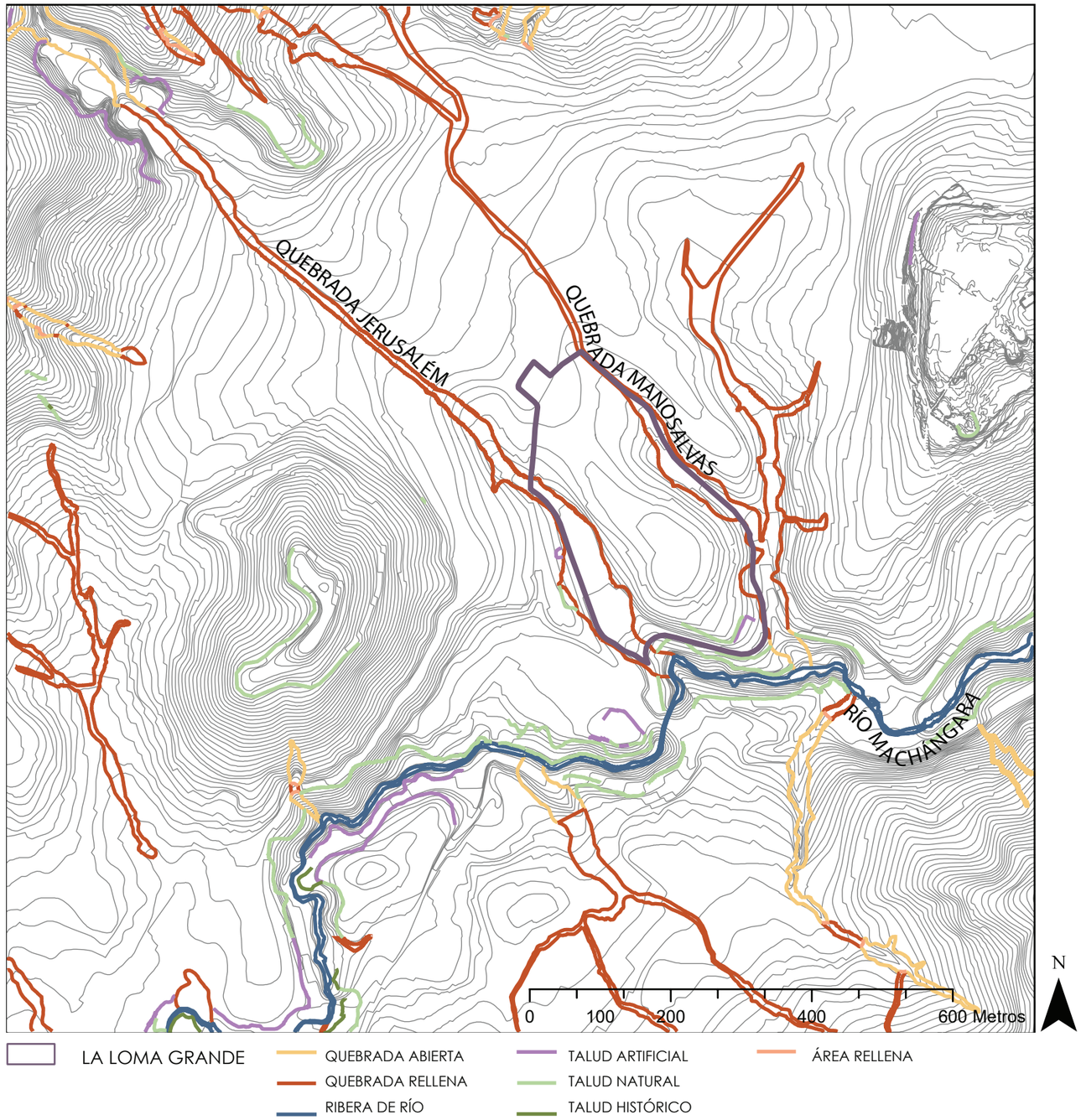


Figura 53. Delgado, N. (2025).Mapa de accidentes geográficos a escala meso de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial (2025)].

Notas:

IV.4.2. ESPACIO PÚBLICO

El espacio público constituye un **componente fundamental** de la vida urbana, especialmente en **barrios históricos** caracterizados por **alta compacidad, mixtura de usos y predominio de la movilidad peatonal.** Jacobs (1961) sostiene que los espacios públicos activos favorecen la interacción social, la vigilancia natural y la percepción de seguridad, mientras que enfoques contemporáneos como la Ciudad de los 15 minutos destacan la proximidad y accesibilidad cotidiana como condiciones esenciales de la habitabilidad urbana (Moreno, 2020).

El sistema de **espacio público de la Loma Grande**, conformado por plazas, plazoletas, parques y recorridos peatonales, refleja la **estructura compacta y patrimonial** del Centro Histórico de Quito. Estos espacios funcionan simultáneamente como nodos comunitarios de encuentro y como soporte de las dinámicas sociales cotidianas, articulando la vida residencial, comercial y cultural del barrio. La presencia constante de moradores, comercios de proximidad y visitantes contribuye a la vigilancia natural y a la apropiación social del espacio público, reforzando la percepción de seguridad, en concordancia con los postulados de Jacobs (1961).

Desde la perspectiva de la Ciudad de los 15 minutos, **el barrio cumple parcialmente con los criterios de accesibilidad y proximidad**, ya que gran parte de la población puede acceder caminando a equipamientos culturales, religiosos, educativos y administrativos. No obstante, **se identifican déficits en la dotación de áreas verdes, zonas de descanso y espacios públicos de estancia**, lo que limita el equilibrio ambiental y reduce las oportunidades de recreación cotidiana (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2018).

Asimismo, aunque no existen intervenciones formales bajo el modelo de Espacios Compartidos, la estrechez de las calles, la topografía inclinada y la trama histórica generan de manera espontánea condiciones de tránsito calmado, favoreciendo la convivencia entre peatones y vehículos a baja velocidad (Monderman, 2006).

En síntesis, el sistema de espacio público de la Loma Grande evidencia una alta integración social y funcional, propia de los barrios históricos compactos, donde **la proximidad entre vivienda, comercio y equipamientos fortalece la vida urbana cotidiana**. Sin embargo, el diagnóstico revela limitaciones en la calidad ambiental del espacio público, particularmente en la disponibilidad de áreas verdes y espacios de estancia. Esta condición plantea oportunidades para **intervenciones orientadas a la mejora del espacio público**, la incorporación de infraestructura verde y el fortalecimiento de la movilidad peatonal, en coherencia con la escala barrial y el valor patrimonial del sector.



Figura 54. Delgado, N. (2025).Fotografía de la vista al río machángara desde el parque Francia.

Notas:

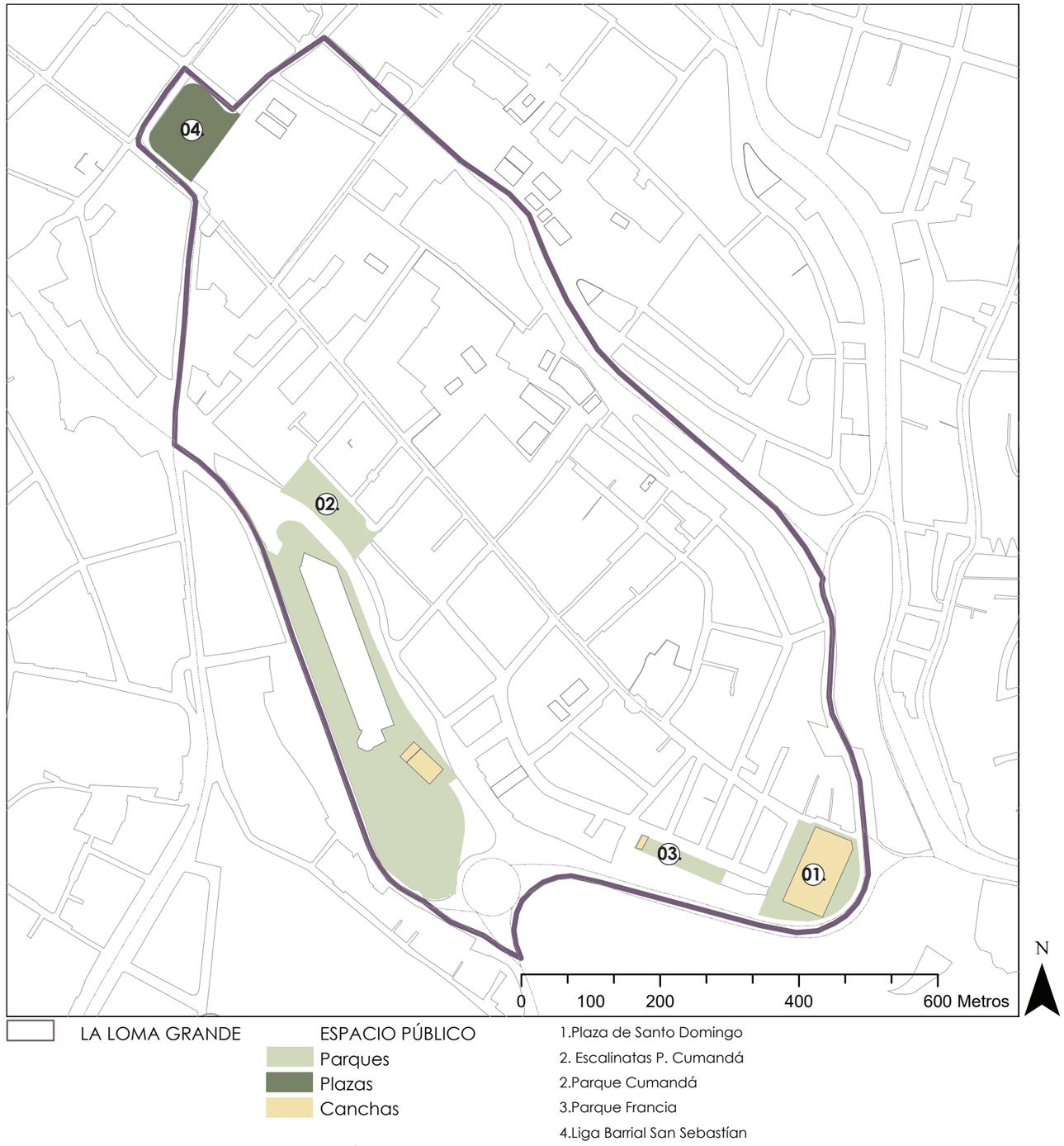


Figura 55. Delgado, N. (2025).Mapa de espacio público a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Cultura (2023-2024)].



01. Liga Barrial San Sebastián



03. Parque Francia



02. Escalinatas Parque Cumandá



04. Plaza de Santo Domingo

Figura 56. Delgado, N. (2025). Fotografías de espacios públicos actualmente en el barrio la Loma Grande

Notas:

IV.4.3.CUENCAS VISUALES

Las cuencas visuales constituyen uno de los atributos ambientales y paisajísticos más significativos del barrio la Loma Grande, dado que su topografía inclinada permite una amplia **gama de visuales ascendentes y descendentes hacia diversos hitos urbanos del Centro Histórico.** Desde numerosos puntos del barrio se obtienen perspectivas directas hacia el Panecill, el río Machángara y la iglesia de Santo Domingo y otros elementos sobresalientes del paisaje patrimonial de Quito. Estas visuales no solo enriquecen la experiencia estética del entorno, sino que, en términos de imagen urbana, operan como landmarks que facilitan la orientación, refuerzan la identidad espacial y contribuyen a la legibilidad del territorio, siguiendo la propuesta de Kevin Lynch (1960). Su presencia consolidada constituye un valor paisajístico reconocido por instrumentos de planificación como el MDMQ (2021) y por organismos internacionales como la UNESCO (2019), que destacan el papel de las visuales en la conservación de paisajes culturales históricos. Además de su relevancia simbólica y patrimonial, las cuencas visuales **desempeñan funciones ambientales indirectas asociadas a la estructura ecológica** del centro histórico. La disposición en terrazas, la presencia de vacíos urbanos estratégicos y la alternancia entre **edificaciones compactas y laderas abiertas permiten mantener corredores de ventilación** que contribuyen a la regulación microclimática del sector.

Esta condición es particularmente importante en un barrio con alta densificación y calles de traza colonial, donde l**a circulación del aire y la exposición solar influyen en el confort térmico**, la dispersión de contaminantes y la habitabilidad cotidiana.
En lo ambiental coincide con los planteamientos de Jacobs (1961), quien destaca la necesidad de **diversidad de ambientes dentro de la ciudad**, y se articula con la perspectiva de la Ciudad de 15 minutos (Moreno, 2020), que promueve paisajes urbanos saludables, accesibles y caminables.

En conjunto, las cuencas visuales de la Loma Grande constituyen un recurso ambiental clave para fortalecer la sostenibilidad del entorno, preservar la identidad paisajística y orientar estrategias de ordenamiento territorial. Su protección no solo responde a criterios estéticos o patrimoniales, sino a un enfoque integral que reconoce la interrelación entre paisaje, medio ambiente, movilidad peatonal y bienestar urbano.

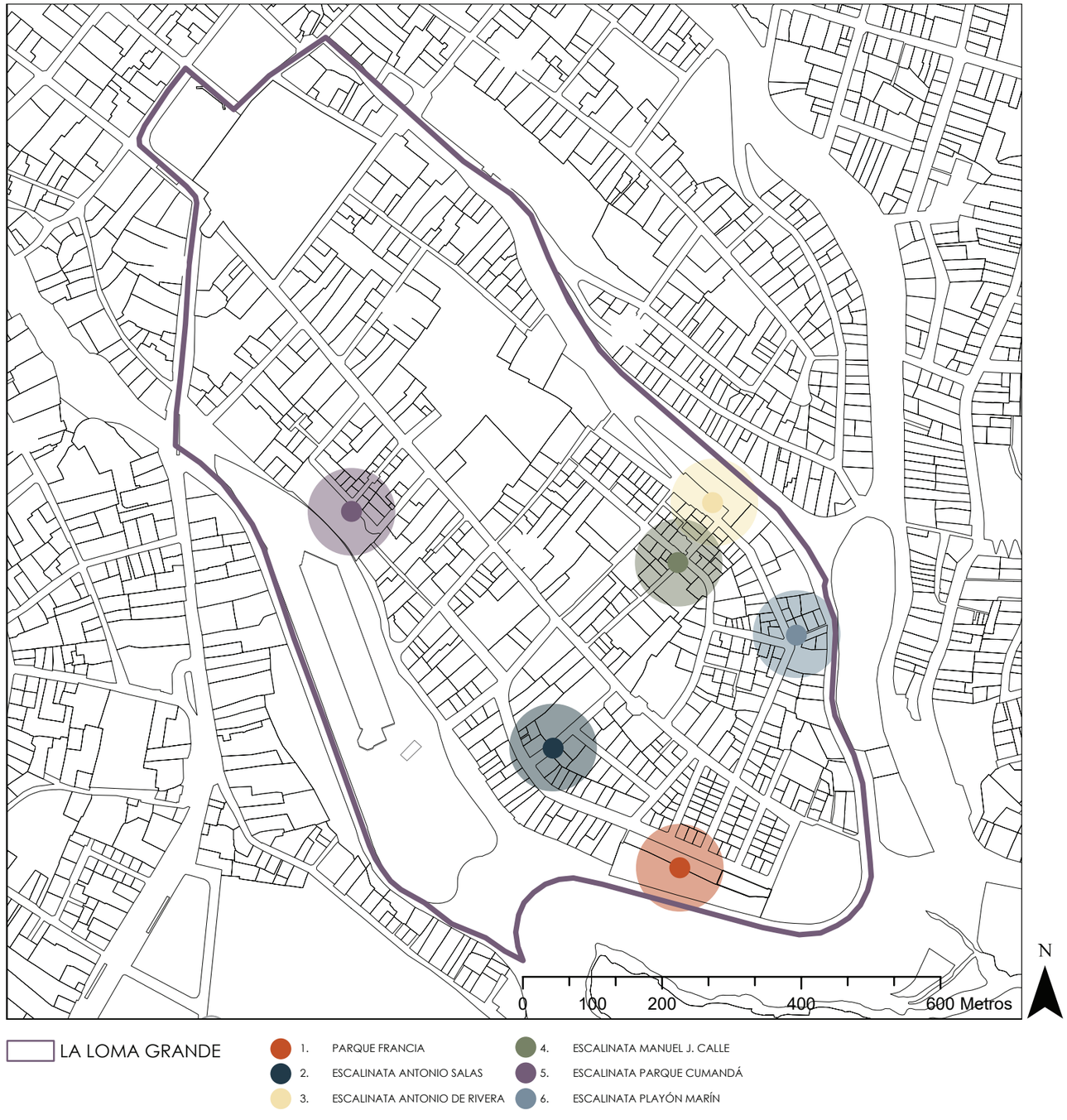
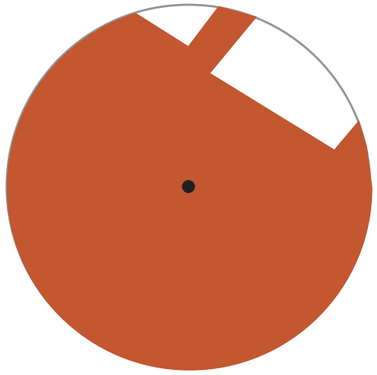


Figura 57. Delgado, N. (2025). Mapa de cuencas visuales del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de autoría propia (EPMTPQ, 2022)].

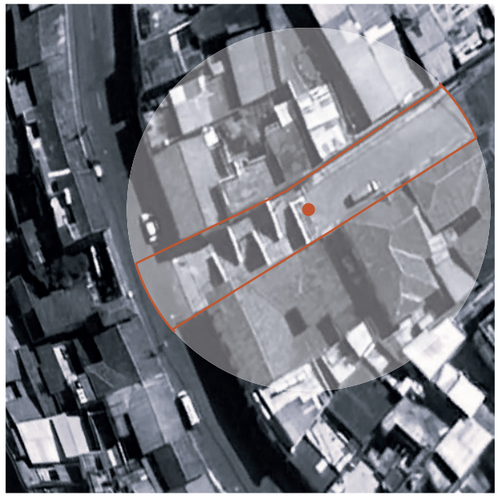
Notas:



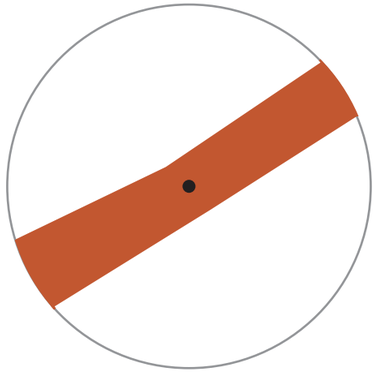




01. CV PARQUE FRANCIA



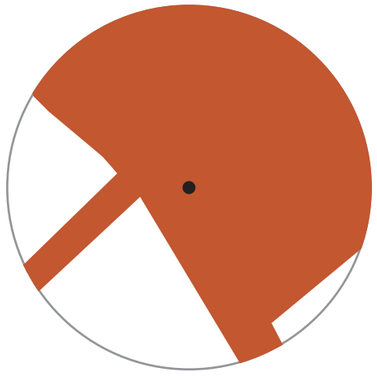




02. CV ESCALINATA ANTONIO SALAS

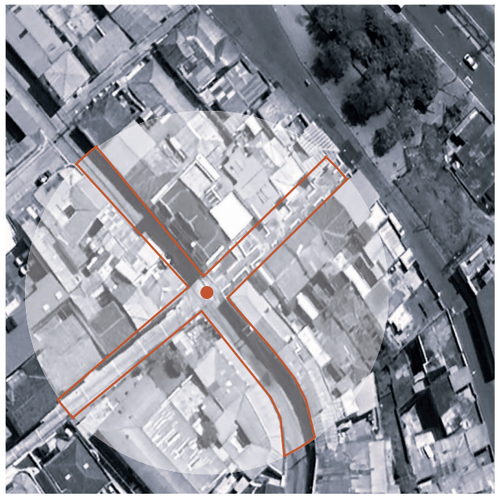




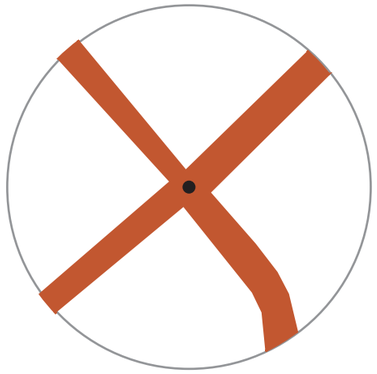


03. CV ESCALINATA ANTONIO DE RIVERA

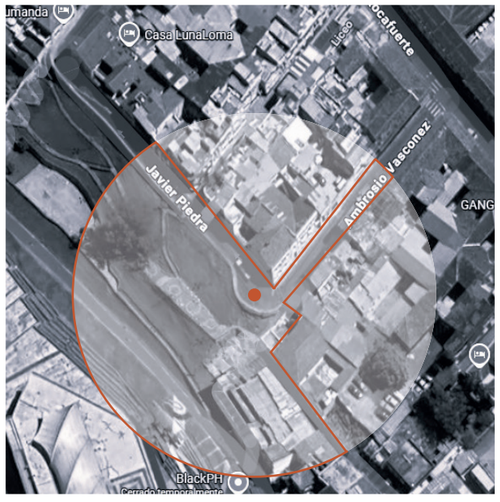
Notas: *Figura 58. Delgado, N. (2025).Fotografías panorámicas y satelitales de las cuencas visuales del barrio la Loma Grande.*



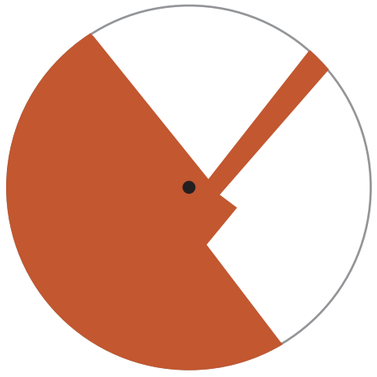




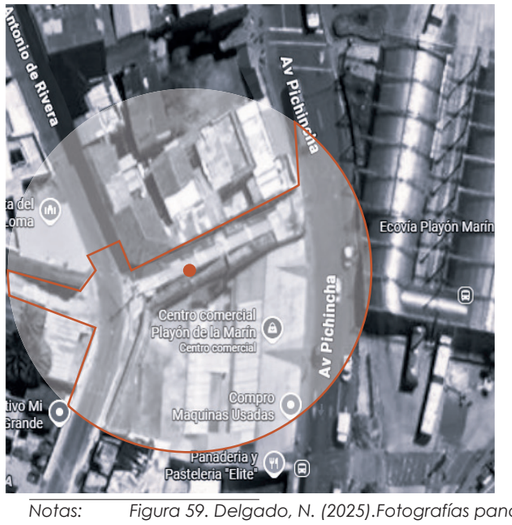
04. CV ESCALINATA MANUEL J. CALLE



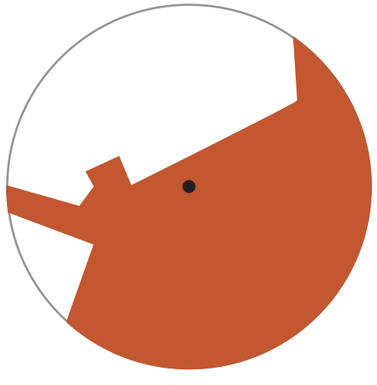




05. CV ESCALINATA PARQUE CUMANDÁ







06. CV ESCALINATA PLAYÓN DE LA MARÍN

Notas: *Figura 59. Delgado, N. (2025).Fotografías panorámicas y satelitales de las cuencas visuales del barrio la Loma Grande.*

IV.5. Eje Social y Cultural

IV.5.1.ORIGEN DEL BARRIO

1. Territorio indígena

el sector donde hoy está la Loma Grande formaba parte del territorio indígena, articulado por **caminos estrechos** como el **Jatunñan** (calle Benalcázar) y por **rutas transversales** que conectaban **quebradas** como la del **Auquí** (quebrada de Jerusalén).



Antes del siglo XVII

orígenes prehispánicos y primeras rutas

2. Época prehispánica

trazo primario de lo que luego sería la calle Rocafuerte, **eje** que unía las zonas de El Placer, la chorrera de agua y la Loma Grande.

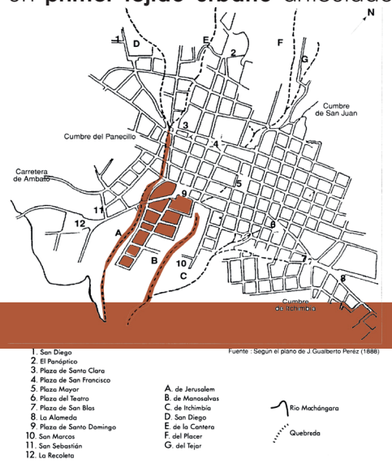


3. Inicios del siglo XVII

asentamiento de indígenas que buscaban participar de la vida urbana de Quito. Crecimiento era acelerado. Viviendas sencillas de un piso. El barrio era conocido como "**barrio obrero**", por la predominancia de **oficios artesanales** y población indígena trabajadora.

4. Finales del siglo XVII:

el barrio se diversifica **residen mestizos y blancos**. Se denomina "**La calle larga**". Surgen dos sectores: Loma Chica y Loma Grande . En esta época ya existía un **primer tejido urbano** articulado.



Siglo XVII (1600–1699):

formación inicial del barrio



5. Inicios del siglo XVIII:

Quito atraviesa una **crisis económica y migratoria.**

El barrio vive un **proceso de deterioro social**, las calles Salvador y Pontón se llenan de chucherías, antros y expendios clandestinos de bebicas alcohólicas.



6. 1732:

Construcción del Arco de Santo Domingo, uno de los tres arcos históricos de Quito. Aunque inicia ese año, no se concluye sino a finales del siglo XVIII.



Siglo XVIII (1700–1799):

crisis, degradación social y nacimiento del arco

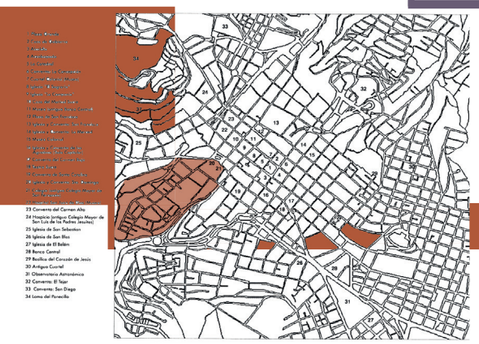
7. 1736

en el mapa de los geodésicos franceses aparece **la calle Rocafuerte como calle real**, finalizando en la plazoleta de La Mama Cuchara.



8. Finales del siglo XVIII:

la **calle Rocafuerte** se consolida como **vía económica estratégica**, fundamental para el traslado de piedras desde las canteras hacia los grandes conventos de la ciudad.



9. Primeras décadas

la loma sigue siendo un **barrio popular**; persisten viviendas sencillas y oficios tradicionales.



Siglo XIX (1800–1899):

10. Mitad del siglo XIX:

con la carretera sur construida en el gobierno de García Moreno y el flujo emergente del comercio, la **Plaza de Santo Domingo** se convierte en un **polo comercial** creciente.



Notas: *Figura 60. Delgado, N. (2025).Línea de tiempo del origen del barrio la Loma Grande en relación a hechos importantes para la creación del Centro Histórico de Quito.*

11. 1870-1874

García Moreno compra un solar en la Plaza de Santo Domingo y construye su residencia. **Inicia un proceso de "limpieza social"**: eliminación de bodegas, antros y chucherías del entorno de la calle Rocafuerte.

13. 1909

llegada del **ferrocarril** a Quito, lo que incrementa el comercio en la zona de Santo Domingo.

15. 1915

la **calle Rocafuerte** *es totalmente* **empedrada**, *facilitando el* **acceso vehicular** *a las quintas aristocráticas.*

17. 1934-1991

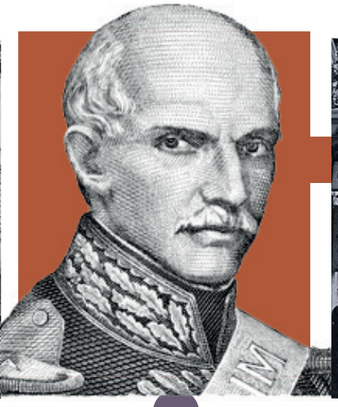
la Clínica Pasteur opera como centro de salud; luego se transforma en el **Centro Cultural Mama Cuchara.**
1935: **Construcción del Parque Jacinto Jijón y Caamaño** (Hoy Parqeu Francia), segundo espacio público más importante del barrio.

19. Última década

Reestructuración de la estación del Cuerpo de Bomberos (administración Moncayo).El Centro Cultural Mama Cuchara se integra a la **Fundación Teatro Sucre,** albergando actividades artísticas, musicales y teatrales para el barrio.El **comité barrial** utiliza parte del edificio para reuniones periódicas.









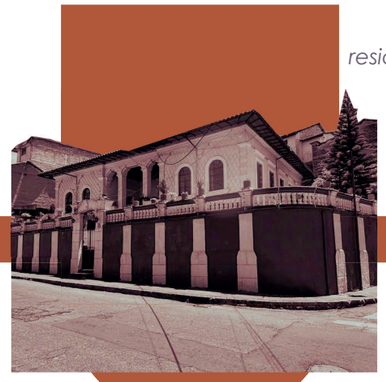


Siglo XXI (2000–presente):
revitalización cultural y persistencia de funciones comerciales

Siglo XX (1900–1999):
residencialización, equipamientos y modernización

consolidación comercial y cambio social profundo











12. Finales del siglo XIX:

se construyen villas aristocráticas cerca de la Mama Cuchara, como la **villa encantada** de la familia Flores y **el castillete** Álvarez-Barba. La plazoleta de la **Mama Cuchara** ya es un **referente turístico** regional.

14. Primer tercio del siglo XX:

el cabildo impulsa un **proyecto de residencialización** que divide socio-espacialmente el barrio (Boada, 1993).Se expulsan las chucherías y expendios ilegales del entorno de Santo Domingo.
.

16. 1920-1930

se consolidan equipamientos emblemáticos: Liceo Municipal Fernández Madrid (donación en 1926, fundación 1930).Escuela Jorge Washington (1950 en su sede actual). Casa Cuna Gangotena Posse (1937).

18. Mitad del siglo XX:

la zona sigue mezclando usos: en el occidente del barrio predomina uso mixto (vivienda + comercio). Se intensifica la llegada de artesanos, sastres, peluqueros, zapateros y trabajadores medios.

20. Actualidad

La calle **mantiene su dualidad histórica**: vivienda + comercio en el tramo occidental; zona más residencial en el extremo oriental. El barrio enfrenta hoy retos contemporáneos: venta de antiguas casonas, **pérdida de población tradicional** y debilidad en la participación comunitaria.

Notas:

2010

La Mama Cuchara ahora tiene un Centro Cultural



Fuente: El Comercio,2010

2011

El Milagro de Santo Domingo



Fuente: El Universo,2011.

2012

Policías y profesores se dan modos para ayudar a los alumnos en la vía



Fuente: El Comercio,2012.

2013

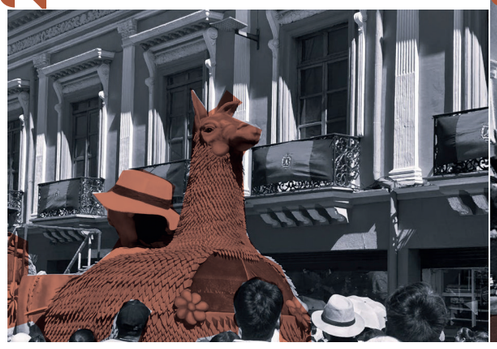
La Loma Grande abre sus puertas para un recorrido cultural



Fuente: Quito Informa,2013.

2014

En la Loma Grande tratan de revivir las tradiciones indígenas



Fuente: El Comercio,2014

2015

La Loma Grande, una galería a cielo abierto



Fuente: Zona Centro Quito,2015.

2016

La Loma Grande es un barrio que enamora pero sus tradiciones se esfuman



Fuente: El Telégrafo,2016.

2017

Colorida y entusiasta fue la entrega de la rehabilitación de la Capilla de los Milagros



Fuente: Quito Informa,2017.

Notas: *Figura 61. Delgado, N. (2025). Linea de tiempo de noticias sobre el barrio la Loma Grande.*

2018

Cumandá, el 'hotel' de la droga



Fuente: El Extra,2018

2019

Operativos interinstitucionales refuerzan la seguridad en el sector Loma Grande y La Marín, en el Centro Histórico



Fuente: Quito Informa,2019.

2020

De mi casa al barrio



Fuente: Mi Loma Grande,2020.

2021

Loma Grande: los trabajos de remoción de escombros continúan



Fuente: Quito Informa,2021.

2022

Incidentes entre manifestantes y policías en el Centro Histórico de Quito



Fuente: El Comercio,2022

2023

"Que no sea para la foto": el pedido de vecinos tras entrega de UPC renovados en Quito



Fuente: El Extra,2023.

2024

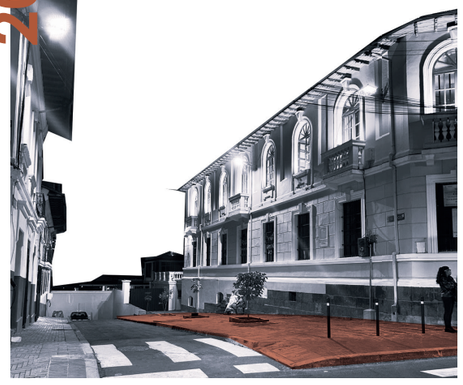
El Centro de Quito va perdiendo parte de su patrimonio: la vecindad



Fuente: El Expreso,2024.

2025

Una pelea con cuchillos terminó con la muerte de un hombre en el Centro Histórico de Quito



Fuente: Ecuavisa,2025.

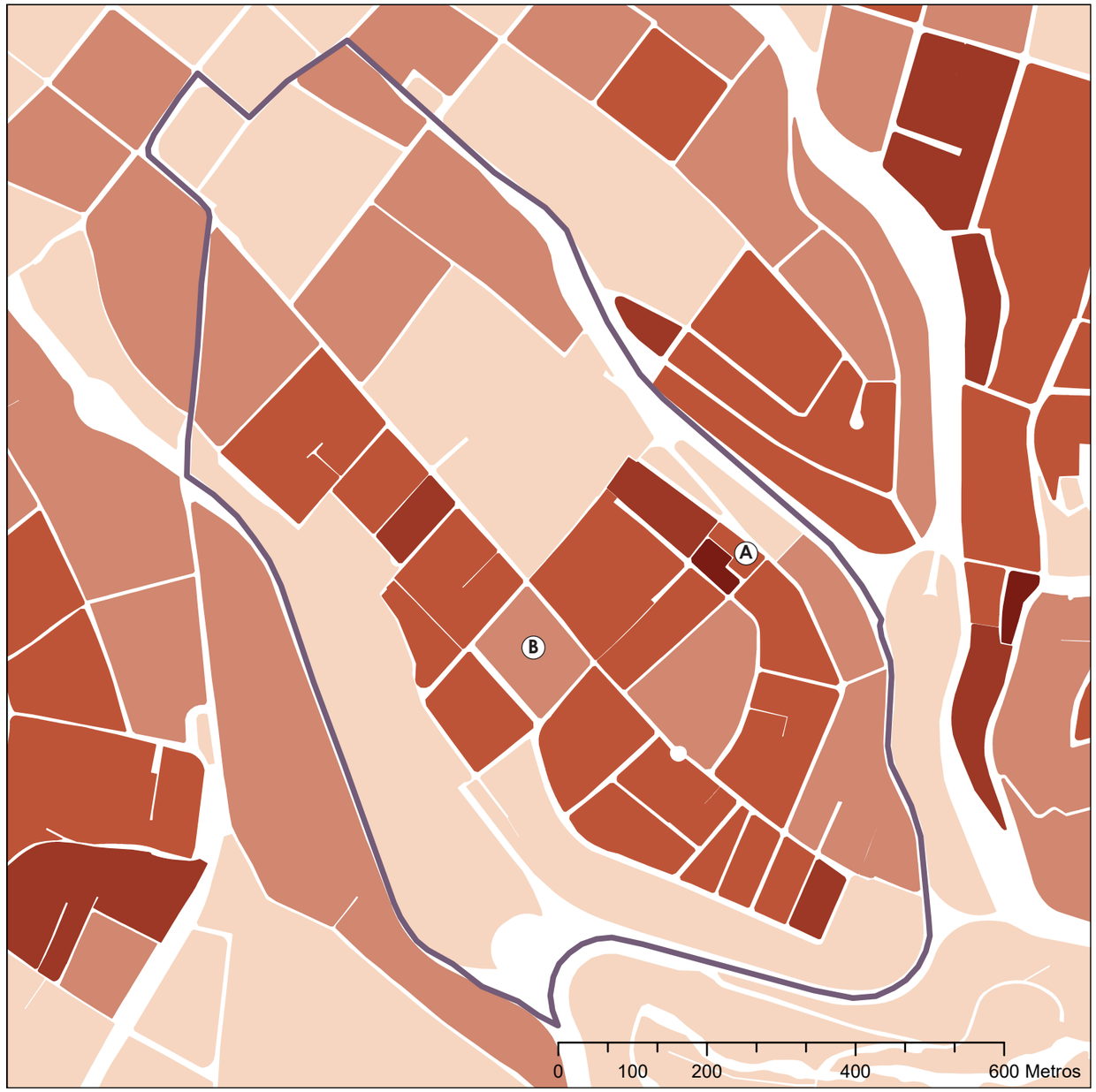
Notas:

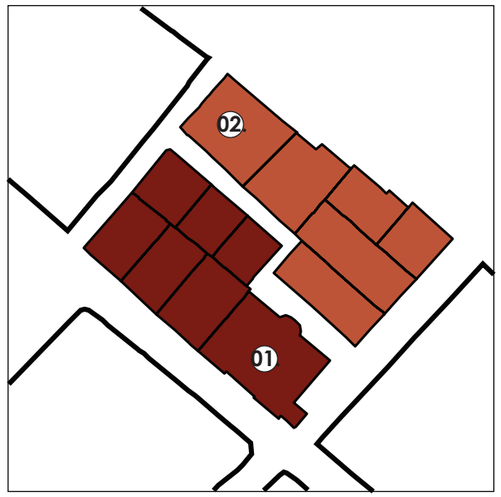
IV.5.2. VIVIENDA Y DENSIDAD POBLACIONAL

En los barrios históricos, los procesos de **densificación residencial** suelen estar asociados a la **reutilización del patrimonio construido y a la mezcla de usos,** condiciones que pueden fortalecer la vitalidad urbana y la proximidad funcional. No obstante, diversos autores advierten que estas dinámicas también generan presiones sobre la habitabilidad, la estabilidad residencial y la permanencia de la población local (Jacobs, 1961; Moreno, 2020).

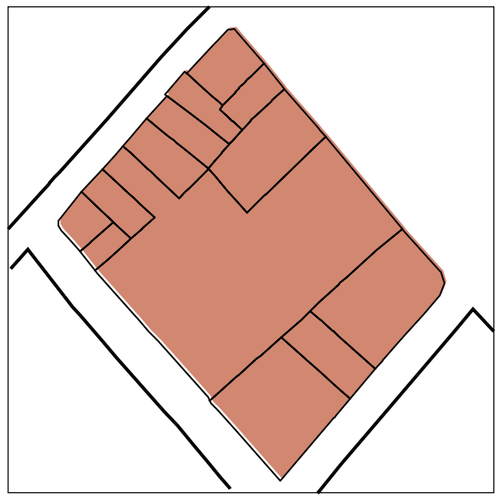
La Loma Grande presenta un **tejido residencial densificado, resultado de la subdivisión de antiguas casonas coloniales y republicanas en unidades multifamiliares**, el uso compartido de patios interiores y la incorporación de residentes temporales vinculados al arriendo de corta estancia y al turismo (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2021). En términos de tenencia, predomina el régimen de arriendo, asociado a los elevados costos de mantenimiento de los inmuebles patrimoniales, mientras que la vivienda propia se concentra principalmente en familias tradicionales del barrio. Asimismo, se identifican **modalidades de uso habitacional compartido en edificaciones de mayor escala**, lo que incrementa la intensidad de ocupación residencial (Instituto Nacional de Estadística y Censos [INEC], 2020).

En síntesis, la densificación residencial de la Loma Grande ha contribuido a sostener **la actividad urbana y la proximidad entre vivienda y servicios, en concordancia con los principios de la ciudad compacta.** Sin embargo, este proceso también evidencia tensiones relacionadas con la estabilidad residencial, la presión del turismo y la conservación del patrimonio edificado, lo que plantea la necesidad de estrategias integrales de rehabilitación habitacional y regulación del uso residencial en el barrio.





MANZANA A.
01. HA: 0.11
Edificaciones: 7 Viviendas: 27 Personas: 760
02. HA:0.11
Edificaciones: 6 Viviendas: 10 Personas: 30



MANZANA B.
01. HA: 0.65
Edificaciones: 17 Viviendas: 35 Personas: 161

Figura 62. Delgado, N. (2025). Mapa de densidad poblacional a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2024)].

Notas:

IV.5.3. EL COMERCIO Y LAS DINÁMICAS SOCIALES

En los centros históricos latinoamericanos, el **comercio local constituye un componente clave de las dinámicas socioeconómicas y del uso del espacio urbano**, especialmente en barrios patrimoniales donde la función residencial convive con actividades productivas de pequeña escala. La literatura académica reconoce que esta coexistencia, tanto en su dimensión formal como informal, influye directamente en la vitalidad urbana, la apropiación del espacio público y los procesos de conservación patrimonial (Bromley, 1998/2002; Checa R., 2019).

En el barrio la Loma Grande, el comercio formal se manifiesta principalmente a través de **establecimientos de pequeña escala**: tiendas de abarrotes, servicios y talleres **localizados en planta baja de viviendas tradicionales, especialmente a lo largo de la calle Rocafuerte** y sus transversales. Esta configuración refleja un uso mixto del suelo característico de los barrios históricos, donde la actividad comercial complementa la función residencial sin alterar significativamente el tejido urbano patrimonial (Checa R., 2019; Universidad Politécnica Salesiana [UPS], 2025).

De manera paralela, se registra la presencia persistente de comercio ambulante, fenómeno históricamente documentado en el Centro Histórico de Quito desde las décadas de 1970 y 1980 (Bromley, 1998/2002). Estas prácticas, que incluyen **ventas ambulantes y el uso de espacios semipúblicos como zaguanes o accesos residenciales**, han sido objeto de políticas de control y reubicación, generando tensiones entre los objetivos de ordenamiento patrimonial y las estrategias de subsistencia de los sectores populares (Valdivieso Ortega, 2009; Granja Vizcaíno, 2010; FLACSO Andes, 2009, 2010).

En síntesis, el comercio en la Loma Grande constituye un fenómeno urbano complejo que articula dimensiones económicas, sociales y patrimoniales. La coexistencia de comercio formal y ambulante contribuye a la vitalidad cotidiana y a la identidad barrial, pero también plantea desafíos en la gestión del espacio público y la conservación del patrimonio. Este escenario demanda **enfoques de planificación urbana que reconozcan el valor social del comercio popular y promuevan su integración regulada y sostenible dentro de los procesos de revitalización** del Centro Histórico de Quito (Bromley, 1998/2002; Checa R., 2019; Valdivieso Ortega, 2009).W

COMERCIO AMBULANTE



DON JOSÉ
Venta de helados a los estudiantes de la escuela Jorge Washington



SERGIO
Venta de ponche en la plaza de Santo Domingo



DOÑA MARÍA
Venta de espumilla en el sector de la Ronda y Parque Cumandá



ANDRÉS

Venta de Bonice a los estudiantes del colegio Fernández Madrid



01. Venta de comida en la calle



01. Minimarket y venta de comidas



02. Zaguán que se usa como frutería



02. Tienda y restaurante

Figura 63. Delgado, N. (2025). Fotografías del rol del comercio en las dinámicas sociales del barrio la Loma Grande.

Notas:

IV.5.4. HITOS TANGIBLES

Los hitos urbanos constituyen **elementos fundamentales en la construcción de la imagen y la identidad de la ciudad**, al operar como referentes visuales, simbólicos y funcionales que facilitan la orientación espacial y refuerzan el sentido de pertenencia colectiva.Jacobs (1961) señala que su integración en la vida cotidiana contribuye a la apropiación social del espacio público y a la vitalidad urbana, especialmente en barrios históricos de alta mixtura funcional.

En el barrio, los hitos urbanos se manifiestan principalmente a través de elementos tangibles que pueden agruparse en tres categorías. Los **hitos culturales** incluyen museos, monumentos, casas históricas, centros culturales comunitarios, los cuales articulan la memoria histórica con actividades culturales contemporáneas. Los **hitos religiosos** están representados por iglesias y conventos históricos, como el conjunto de Santo Domingo, que evidencian la herencia colonial y continúan desempeñando un rol activo en la vida social y simbólica del sector y **los hitos patrimoniales** se expresan en plazoletas, calles de traza colonial,configurando nodos de referencia, encuentro e interacción barrial. Estos elementos estructuran recorridos peatonales, concentran actividades sociales y culturales y refuerzan la relación entre espacio público, patrimonio construido y dinámicas cotidianas del barrio.

En conjunto, los hitos urbanos de La Loma Grande fortalecen la legibilidad urbana y consolidan la identidad visual y simbólica del barrio, articulando la memoria histórica con las prácticas sociales actuales. **Su presencia activa contribuye al dinamismo urbano y a la apropiación del espacio público, en coherencia con el concepto de "calles vivas" propuesto por Jacobs (1961).** De este modo, los hitos no solo operan como referentes espaciales, sino como componentes estructurantes de la vida urbana y del valor patrimonial del barrio dentro del Centro Histórico de Quito.

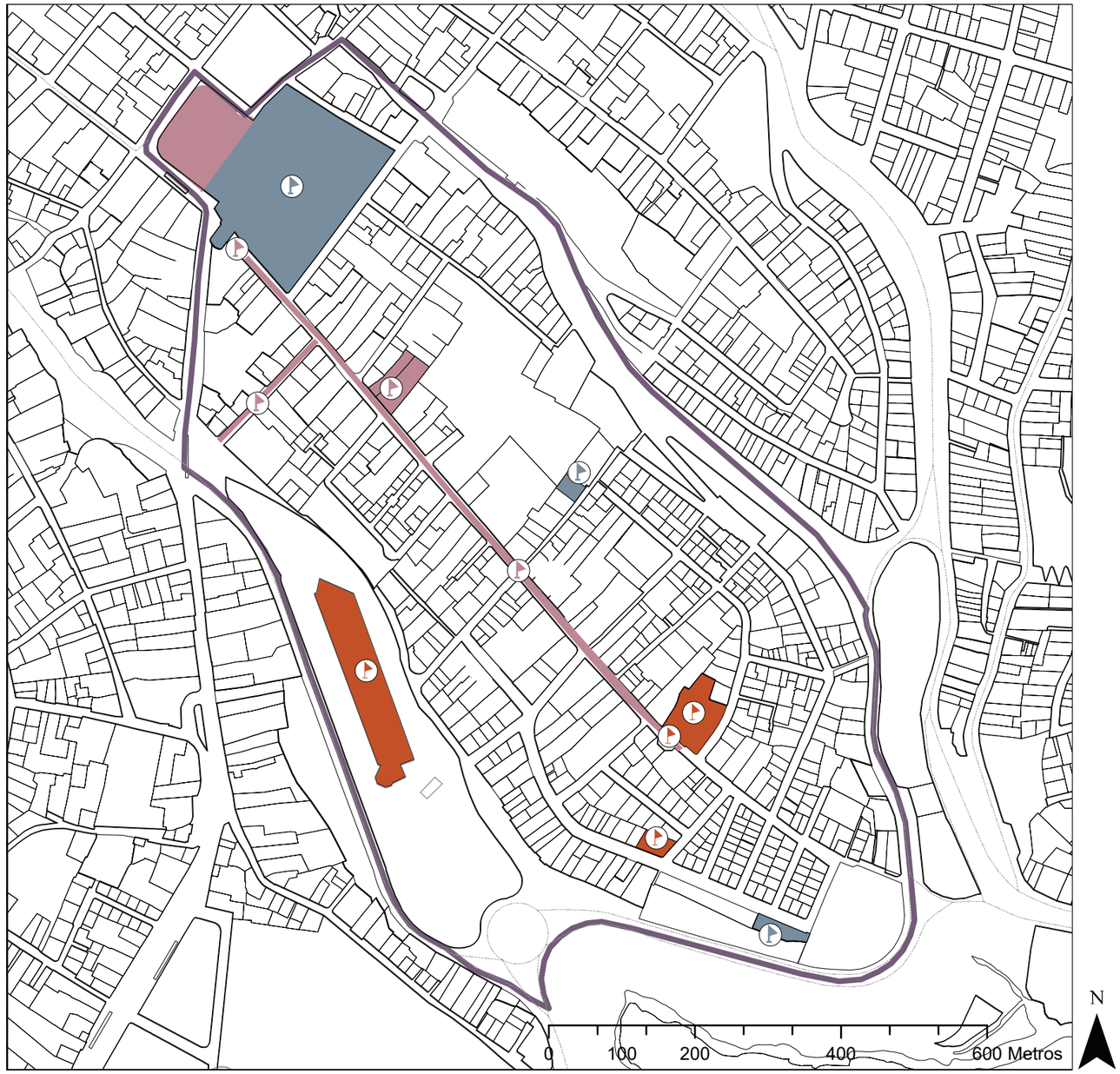


Figura 64. Delgado, N. (2025). Mapa de hitos tangibles a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP, 2025)].

Notas:

IV.5.5. HITOS INTANGIBLES

En los barrios patrimoniales, el patrimonio cultural intangible constituye un componente esencial de la identidad urbana, al integrar prácticas sociales, memorias colectivas y relaciones simbólicas con el entorno construido y natural. L**a UNESCO (2019) reconoce que este patrimonio se expresa a través de usos, rituales, festividades y saberes tradicionales** que fortalecen la cohesión social y el sentido de pertenencia, especialmente en contextos históricos donde la memoria colectiva trasciende la materialidad del espacio.

En el barrio la Loma Grande, el patrimonio intangible **se manifiesta mediante festividades religiosas, oficios tradicionales, mingas comunitarias, ferias barriales y rituales**. Estas prácticas se articulan con relatos históricos y memorias vinculadas al río Machángara, el cual, pese a su actual canalización y degradación ambiental, permanece en el imaginario colectivo como un referente simbólico, ambiental y territorial. Esta relación evidencia la persistencia de vínculos entre naturaleza, historia y vida cotidiana que configuran la identidad cultural del barrio.

En conjunto, el patrimonio intangible del barrio, articulado con la memoria ambiental del río Machángara, contribuye a la construcción de una imagen urbana cargada de significados sociales y simbólicos. Esto confirma que la identidad barrial no se sustenta únicamente en elementos físicos, sino en experiencias, prácticas y valores compartidos que fortalecen el sentido de pertenencia y la legibilidad cultural del territorio (Lynch, 1960).

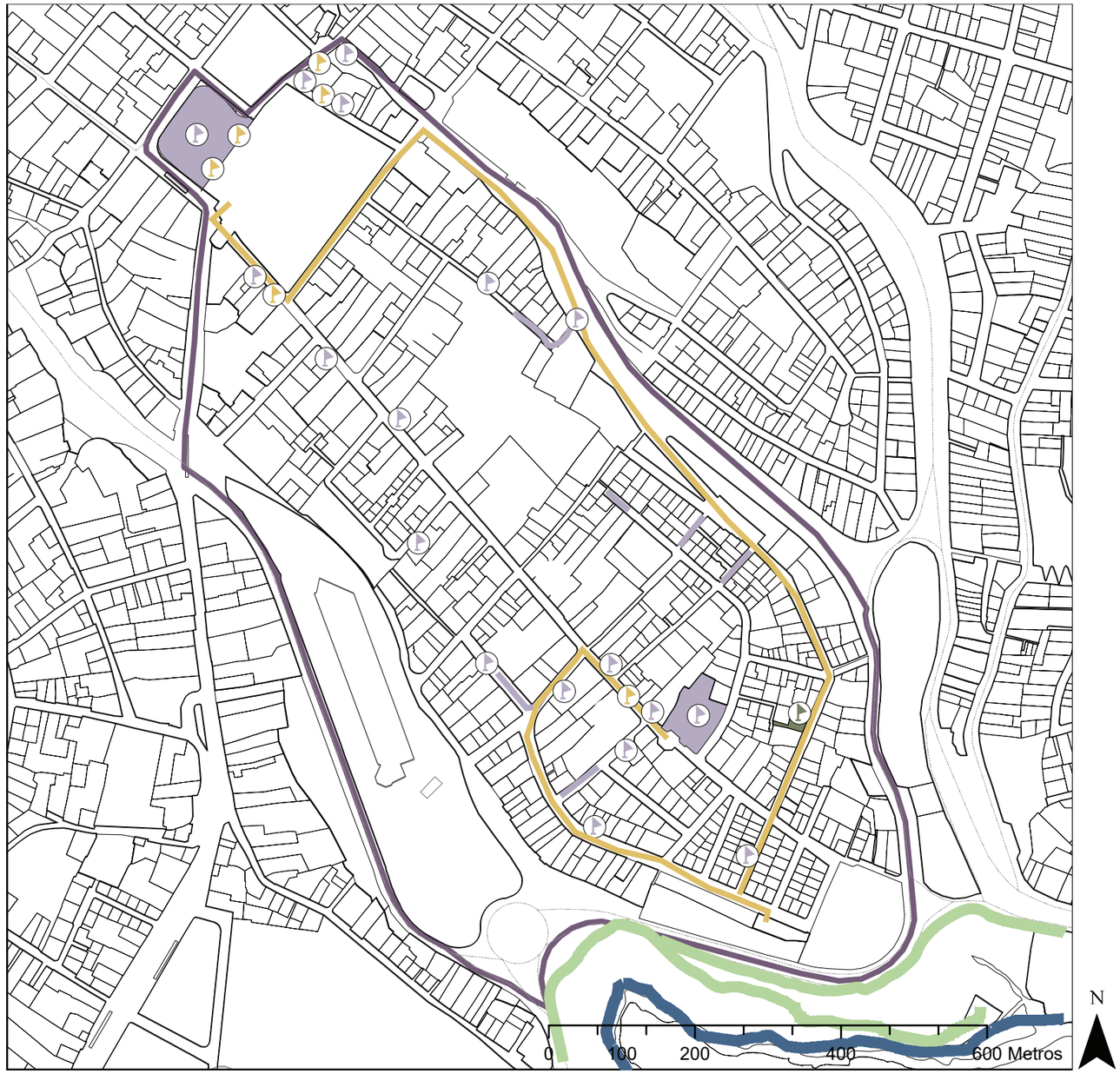


Figura 65. Delgado, N. (2025). Mapa de transporte público a escala macro de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPQ, 2022)].

Notas:



Figura 66. Delgado, N. (2025). Collage mapa de hitos tangibles e intangibles del barrio la Loma Grande.

Notas:

IV.5.7. NODOS DE CONFLICTO Y ESPACIOS DE OPORTUNIDAD

El barrio La Loma Grande estpa ubicado en un entorno patrimonial de alta complejidad urbana donde confluyen dinámicas residenciales, culturales, turísticas y ambientales sobre una trama consolidada, de calles estrechas y topografía accidentada. En este tipo de contextos, la movilidad y la conectividad cultural se configuran a partir de la relación entre sendas, nodos e hitos, elementos clave para la legibilidad urbana (Lynch, 1960).

El análisis del eje de movilidad evidencia que el barrio presenta una conectividad peatonal significativa, estructurada por rutas culturales, religiosas y turísticas que funcionan como sendas reconocibles dentro del sistema urbano (Lynch, 1960). Estas rutas permiten el acceso caminable a equipamientos y espacios simbólicos, alineándose parcialmente con el modelo de la ciudad de 15 minutos (Moreno, 2020). No obstante, la superposición de flujos peatonales, vehiculares, comerciales y turísticos genera nodos de conflicto relevantes en horas pico. Entre los principales nodos críticos se identifican la intersección de las calles Rocafuerte y Montúfar, que funciona como punto estratégico de entrada y salida del barrio; el cruce de la calle Rocafuerte con el pasaje Liceo, donde el flujo intensivo de estudiantes del colegio Fernández Madrid produce conflictos entre peatones, vehículos y comercio local; el nodo del Playón de la Marín, caracterizado por alta concentración de transporte y tránsito peatonal; y el entorno del Parque Cumandá, donde predomina el automóvil, existe insuficiente señalética y la condición de rotonda debilita la prioridad peatonal. Desde el eje físico-espacial, la compacidad urbana y la mezcla de usos favorecen la proximidad funcional, pero el deterioro puntual del espacio público, la falta de jerarquización vial y de criterios ambientales interrumpen la continuidad de las rutas culturales y afectan la legibilidad urbana. En el ámbito ambiental, la condición de ladera y la limitada presencia de áreas verdes incrementan la vulnerabilidad frente a escorrentías y reducen el confort climático, reforzando la necesidad de articular los recorridos peatonales con infraestructura verde y con corredores ecológicos mayores, como el eje del río Machángara (MDMQ, 2018). En el plano social, las prácticas culturales, procesiones y recorridos cotidianos fortalecen la cohesión comunitaria y la apropiación del espacio público; sin embargo, la presión turística y la intensificación de flujos externos generan tensiones con la vida barrial, fenómeno recurrente en centros históricos latinoamericanos (UNESCO, 2019).

En síntesis el barrio presenta una estructura urbana donde la conectividad cultural y la movilidad peatonal constituyen activos fundamentales. Los nodos de conflicto identificados no deben interpretarse únicamente como problemáticas, sino como espacios estratégicos de oportunidad urbana capaces de fortalecer la vida social y la experiencia cultural si se abordan mediante intervenciones de bajo impacto, priorización peatonal, gestión del tráfico y mejora de la señalética (Jacobs, 1961; Hamilton-Baillie, 2008). La incorporación de criterios ambientales en las rutas culturales permitiría mejorar la resiliencia del barrio y la calidad del espacio público. Desde una perspectiva social, resulta clave priorizar al habitante como actor central del territorio, equilibrando la actividad turística con las dinámicas cotidianas del barrio.



Figura 67. Delgado, N. (2025). Mapa de nodos de conflicto a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos de autoria propia y diagnósitico].

Notas:

IV.5.8. PERSPECTIVA DEL BARRIO



Notas: Figura 68. Delgado, N. (2025). Collage escaneado de como los residentes ven el barrio [Collage elaborado por vecina del barrio la Loma Grande].

IV.5.9. GESTIÓN Y GOBERNANZA

La gobernanza urbana contemporánea reconoce la importancia de los actores locales y de los mecanismos de participación comunitaria como elementos clave para la gestión sostenible de los barrios históricos. En este sentido, la gobernanza se entiende como un p**roceso colaborativo que articula a la ciudadanía, organizaciones sociales y autoridades públicas en la toma de decisiones sobre el territorio** (Rhodes, 1996; UN-Habitat, 2016). En barrios patrimoniales como la Loma Grande, estos procesos adquieren particular relevancia debido a la necesidad de equilibrar la conservación del tejido histórico, la vida cotidiana de los moradores y las presiones externas de renovación urbana.

En la Loma Grande, la gestión barrial se estructura principalmente a través del comité barrial, encabezado por Diana de Rubio, la cual actúa como un actor articulador entre los moradores y las iniciativas comunitarias. A partir de este liderazgo, se ha fortalecido la organización social mediante actividades orientadas a la convivencia, la seguridad y la apropiación del espacio barrial, evidenciando un modelo de gestión de base comunitaria que refuerza el capital social del sector (Putnam, 2000).

Un elemento clave dentro de esta dinámica de gobernanza es la **conformación del colectivo ciudadano "Mi Loma Grande",** creado a través de redes sociales como un espacio de encuentro virtual para habitantes actuales y antiguos del barrio. Este colectivo ha permitido canalizar inquietudes, compartir memorias colectivas y fomentar la participación activa en las actividades barriales, contribuyendo a mejorar la convivencia y el sentido de pertenencia territorial. La participación digital, en este contexto, funciona como una extensión de la organización comunitaria tradicional, fortaleciendo los vínculos sociales y la comunicación horizontal entre vecinos (Castells, 2012).

Asimismo, ante la ausencia de una fecha fundacional precisa del barrio, la directiva barrial ha promovido la institucionalización del mes de marzo como "mes cultural de La Loma Grande", durante el cual se desarrollan festividades, pregones y actividades culturales en espacios simbólicos como la Mama Cuchara. Estas prácticas refuerzan la identidad barrial y constituyen estrategias de gestión cultural desde la comunidad, alineadas con enfoques de gobernanza que valoran la memoria, las tradiciones y la producción social del espacio (Lefebvre, 1974).

La gobernanza en el barrio también se caracteriza por una **postura crítica frente a ciertos procesos de intervención municipal.** A diferencia de experiencias cercanas como el barrio La Ronda, donde la activación turística ha generado procesos de transformación funcional y social, los moradores de la Loma Grande han manifestado su oposición a intervenciones que puedan alterar la esencia residencial y barrial del sector. Esta resistencia comunitaria evidencia un ejercicio activo de gobernanza local, donde **la ciudadanía incide en la toma de decisiones para preservar su forma de vida y evitar dinámicas de turistificación o gentrificación (Zukin, 2010).**

No obstante, la gestión barrial no se limita a una postura de resistencia, sino que incorpora **iniciativas propias orientadas a la activación cultural y económica a escala local.** La implementación de zonas culturales como el Centro Cultural Mama Cuchara y espacios de encuentro como el café gourmet Los Milagros refleja una estrategia de gestión que promueve la economía local, el uso adaptativo del patrimonio edificado y la convivencia social, sin perder el carácter barrial del sector. Estas acciones se complementan con proyectos impulsados por actores locales, como la rehabilitación de una vivienda en la calle Antonio de Rivera para convertirla en un punto cultural para jóvenes emprendedores, fortaleciendo redes de confianza y apoyo comunitario.

En conjunto, la experiencia de La Loma Grande refleja un modelo de gobernanza barrial sustentado en la participación activa de sus habitantes, la gestión cultural de base comunitaria y la defensa del carácter histórico y social del barrio. Este enfoque resulta clave para comprender las dinámicas de gestión en los barrios patrimoniales del Centro Histórico de Quito, donde la sostenibilidad urbana depende en gran medida de la articulación entre identidad, comunidad y territorio.

Notas:

IV.5.10. ENCUESTAS

IV.5.10.1.Contexto metodológico y delimitación de la muestra social

El análisis social del barrio la Loma Grande se sustenta en la incorporación de herramientas cualitativas orientadas a comprender las dinámicas territoriales desde la experiencia cotidiana de sus actores. En barrios patrimoniales consolidados, la lectura técnica del espacio urbano resulta insuficiente si no se integra la percepción social de quienes habitan, utilizan o gestionan el territorio, especialmente en contextos donde convergen población residente, población flotante y actividades turísticas (ver figura 69).



Figura 69. Delgado, N. (2025).
Diagrama de actores sociales.

Para este fin, se aplicó una encuesta semiestructurada (ver figura 74) a una **muestra de 100 personas,** seleccionadas mediante muestreo intencional, priorizando a actores con conocimiento directo del barrio y participación activa en sus dinámicas diarias. La muestra estuvo conformada mayoritariamente por residentes permanentes (89 %) y, en menor proporción, por visitantes y usuarios temporales (11 %), lo que garantiza una representación fiel de la vida cotidiana del sector (ver figura 70).

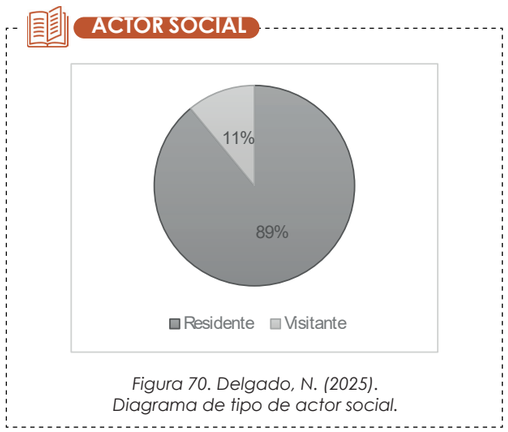


Figura 70. Delgado, N. (2025).
Diagrama de tipo de actor social.

Asimismo, la composición de género evidencia una participación equilibrada, con una ligera mayoría femenina (58 % mujeres y 42 % hombres), lo cual resulta relevante para la interpretación de variables asociadas a seguridad, accesibilidad y uso del espacio público (ver figura 71).

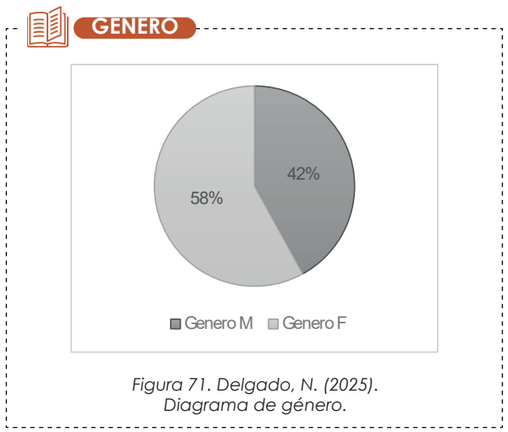


Figura 71. Delgado, N. (2025).
Diagrama de género.

En términos etarios, predomina la población adulta en etapa laboral activa, especialmente los rangos entre 31 y 50 años (38 %) y 18 a 30 años (25 %), lo que incrementa la demanda de servicios, movilidad eficiente y espacios públicos funcionales (ver figura 72).

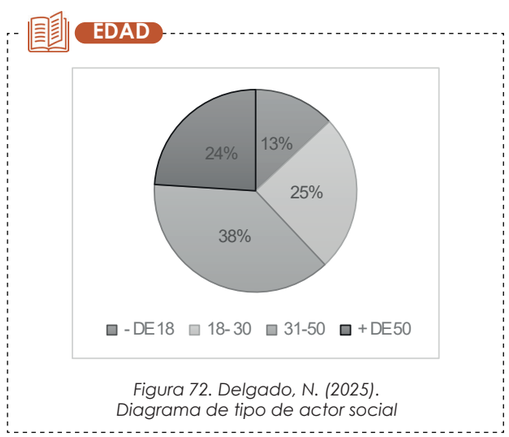


Figura 72. Delgado, N. (2025).
Diagrama de tipo de actor social

La diversidad residencial también es un factor determinante: el 39 % habita en viviendas en arriendo, el 36 % en vivienda propia y el 25 % en otro tipo de vivienda; que incluye el uso de casonas separadas en cuarto, lo que evidencia una mezcla socioeconómica y distintos niveles de arraigo y estabilidad residencial (ver figura 73). Esta condición influye directamente en los grados de apropiación del espacio público y en la participación comunitaria.

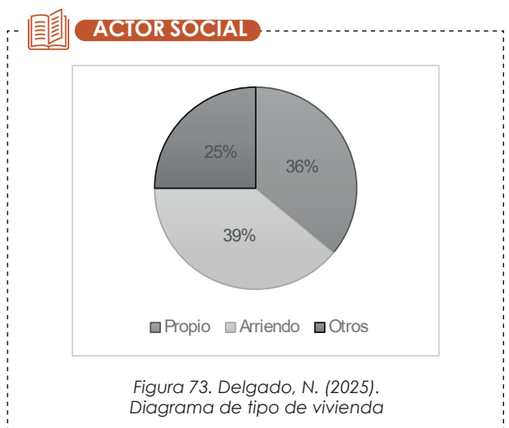


Figura 73. Delgado, N. (2025).
Diagrama de tipo de vivienda

La estructura de la muestra permite abordar el diagnóstico desde una perspectiva integral, incorporando tanto la visión de los residentes permanentes como la de la población flotante y temporal. Esta combinación fortalece la validez del análisis, al reflejar no solo las dinámicas habitacionales estables, sino también aquellas asociadas al turismo, al comercio y al uso ocasional del barrio.

Notas:

FORMATO

ENCUESTAS

Esta encuesta forma parte de un proyecto netamente académico para la Tesis de la carrera de Arquitectura de la Universidad Politécnica Salesiana-Sede Quito. Su objetivo es recopilar información e investigación para el análisis y diagnóstico de la percepción, el uso y las necesidades del barrio La Loma Grande. Todos los datos serán utilizados exclusivamente con fines investigativos y no implican un compromiso directo para la gestión o implementación de mejoras reales e inmediatas en el barrio. Agradecemos su valiosa colaboración.

Género: Femenino Masculino
Edad:
□ Menos de 18
□ 18–30
□ 31–50
□ Más de 50
Condición:
□ Residente
□ Visitante
Tipo de vivienda (solo si es residente):
□ Propia
□ Arriendo
□ Otra: _____

1. Comercio, turismo y vida barrial

¿Considera que hay suficiente oferta de comercio local en el barrio?
□ Sí □ No □ Parcialmente
En general, ¿cómo percibe el impacto del turismo en el barrio?
□ Positivo □ Neutro □ Negativo □ No sabe / No responde
(Si responde Negativo, ¿por qué?)
_____

2.Espacios públicos y áreas verdes

¿Con qué frecuencia visita plazas, parques, miradores o patios interiores del Centro Histórico?
□ A diario
□ Semanalmente
□ Ocasionalmente
□ Nunca
¿Cree que existen suficientes áreas verdes, zonas de descanso o espacios para permanecer?
□ Sí
□ No
□ No sabe
¿Considera importante crear microespacios verdes (jardines, huertos, maceteros comunitarios, etc.) en el barrio?
□ Sí □ No
¿Qué tipo de nuevos espacios le gustaría que se implementen?
□ Áreas verdes / jardineras
□ Espacios para sentarse
□ Juegos infantiles
□ Espacios culturales
□ Zonas para ferias / actividades
□ Otro: _____

3. Movilidad y accesibilidad

¿Se siente seguro al caminar por el barrio?
□ Sí □ A veces □ No
¿Considera que las veredas, rampas y accesos peatonales son adecuados?
□ Sí
□ No
□ Parcialmente
¿Utiliza bicicleta dentro del barrio?
□ Sí □ No
Si responde Sí:
¿Considera seguras las vías para ciclistas?
□ Sí □ No

4. Conectividad cultural y turística

¿Conoce o ha utilizado rutas culturales o turísticas dentro del barrio?
□ Conoce
□ Utiliza
□ Ambos
□ No conoce
¿Cree que estas rutas se integran adecuadamente a la vida cotidiana del barrio?
□ Sí
□ No
□ Parcialmente

5. Percepción general del barrio

¿Cómo describiría la identidad del barrio La Loma Grande?
□ Tradicional
□ Turística
□ Tranquila
□ Comercial
□ En transformación
□ No sé / No responde
En una escala de 1 a 5, ¿cómo calificaría la calidad de vida en el barrio?
1 □ 2 □ 3 □ 4 □ 5 □

¿Qué aspecto considera más urgente mejorar?
□ Movilidad
□ Espacios públicos
□ Turismo
□ Seguridad
□ Vivienda
□ Gestión cultural
□ Otro: _____

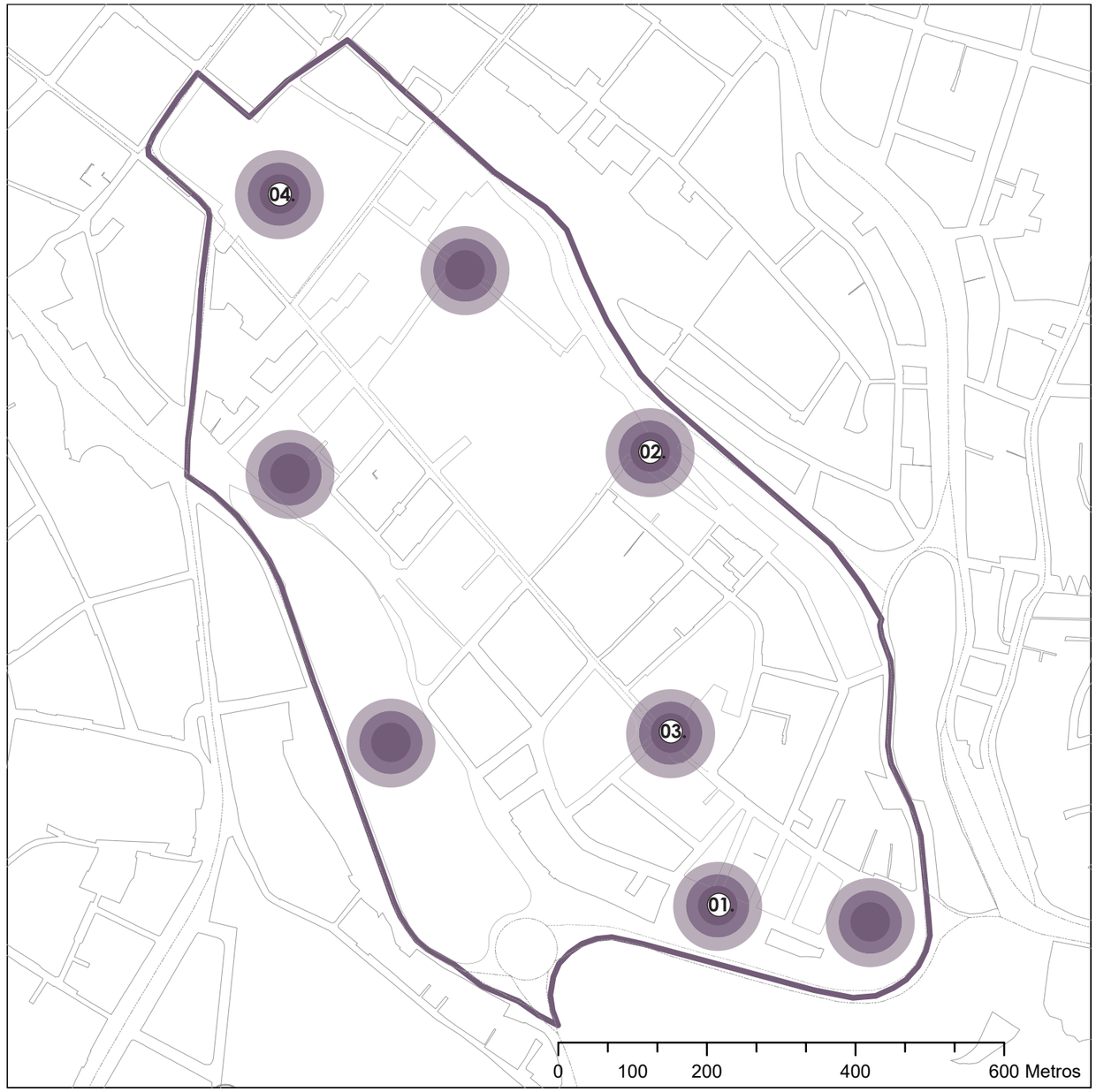
Si se propusieran proyectos culturales o recreativos (como senderos, zonas de picnic, ferias, espacios de arte) a lo largo del Río Machángara, ¿qué tan dispuesto(a) estaría usted a visitar o participar en ese sector?
□ Muy dispuesto(a) (Iría activamente)
□ Dispuesto(a) (Iría si se presenta la oportunidad)
□ Poco dispuesto(a) (Probablemente no iría)
□ Nada dispuesto(a) (No me interesa visitar ese sector)

¿Qué tipo de mejora o actividad relacionada con el Río Machángara le gustaría ver en el barrio?
□ Recuperación ambiental y limpieza del río/ ribera
□ Creación de senderos seguros y accesibles
□ Espacios para el descanso y el picnic
□ Desarrollo de actividades culturales y ferias
□ Mejora de la seguridad en el entorno
□ Otro: _____

Figura 74. Delgado, N. (2025). Formato de encuestas.

_____
Notas:

PUNTOS DE
ENCUESTAS





01. Encuestas a niños en el parque Francia



02. Encuestas a vecinos en la cancha Milagros



03. Encuestas a dueños de locales comerciales



04. Encuestas a vecinos en la calle Rocafuerte

Figura 75. Delgado, N. (2025). Mapa de puntos de entrevistas a escala micro del barrio La Loma Grande (Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos de autoria propia)

Notas:

5.10.2.Diagnóstico social y percepción ciudadana del entorno urbano

El diagnóstico social se articula como un complemento fundamental al análisis físico–espacial del barrio, permitiendo identificar tensiones, oportunidades y prioridades desde la experiencia de sus habitantes. En un contexto patrimonial como la Loma Grande, las percepciones sobre comercio, espacio público, movilidad, seguridad y turismo condicionan de manera directa la habitabilidad y sostenibilidad del territorio.

En relación con la actividad comercial, el 51 % de los encuestados considera que no existe suficiente oferta de comercio local, mientras que solo un 15% la percibe como adecuada, lo que obliga a la población a desplazarse hacia otros sectores para satisfacer necesidades básicas, debilitando la autosuficiencia barrial y la vitalidad del espacio público (ver figura 76).

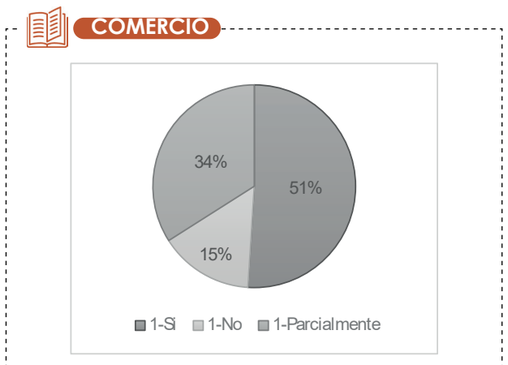


Figura 76. Delgado, N. (2025). Diagrama de oferta del comercio local.

Respecto al impacto del turismo, se identifica una percepción positiva (29%), asociada al dinamismo económico y cultural del barrio. No obstante, un 17 % manifiesta una valoración negativa, vinculada a problemas de congestión, saturación del espacio público y posibles efectos sobre la calidad habitacional, evidenciando tensiones entre uso residencial y turístico (ver figura 77).

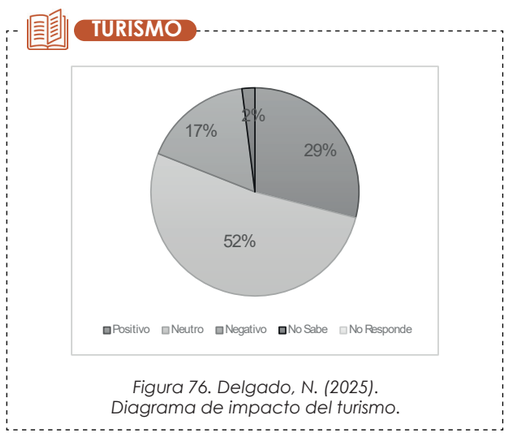


Figura 76. Delgado, N. (2025). Diagrama de impacto del turismo.

El uso del espacio público revela una apropiación limitada: aunque un 16 % lo utiliza semanalmente y un 22 % de manera ocasional, estos espacios no forman parte de la rutina diaria de una parte significativa de la población, lo que puede asociarse a problemas de seguridad, mantenimiento y accesibilidad (ver figura 77). Esta situación se agrava al considerar que el 52 % de los encuestados señala la inexistencia de suficientes áreas verdes, zonas de descanso o espacios de permanencia, evidenciando un déficit ambiental estructural (ver figura 78).

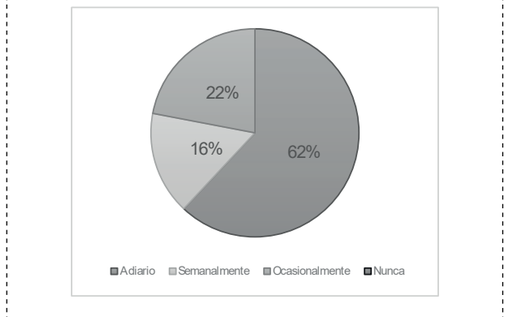


Figura 77. Delgado, N. (2025). Diagrama de frecuencia de uso del espacio público.

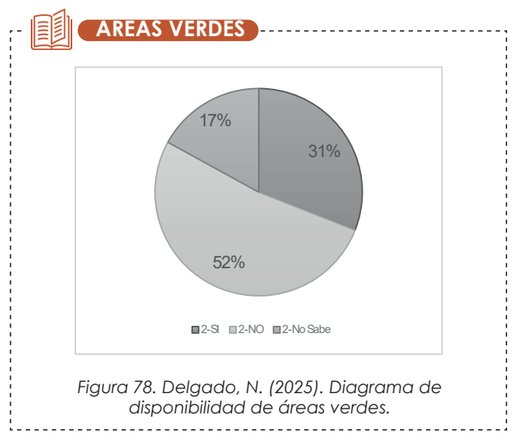


Figura 78. Delgado, N. (2025). Diagrama de disponibilidad de áreas verdes.

En términos de movilidad y accesibilidad, el diagnóstico muestra condiciones desfavorables para la movilidad activa, el 56% considera que no hay accesos peatonales adecuados(ver figura 79). El 51% utiliza bicicleta dentro del barrio y el 87 % considera que las vías no son seguras para ciclistas, lo que refleja la ausencia de infraestructura adecuada y las limitaciones impuestas por la topografía y el tráfico vehicular (ver figura 80 - 81). De igual manera, solo un 10 % se siente seguro al caminar, mientras que el 56 % manifiesta sentirse seguro únicamente en ocasiones, lo que evidencia una alta percepción de inseguridad subjetiva (ver figura 82).

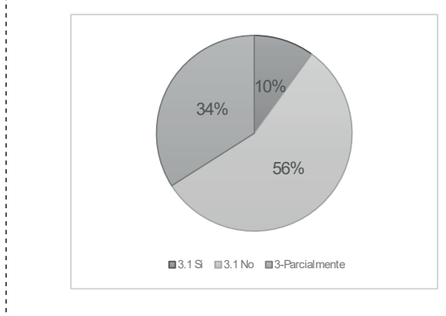


Figura 79. Delgado, N. (2025). Diagrama de acceso peatonal.

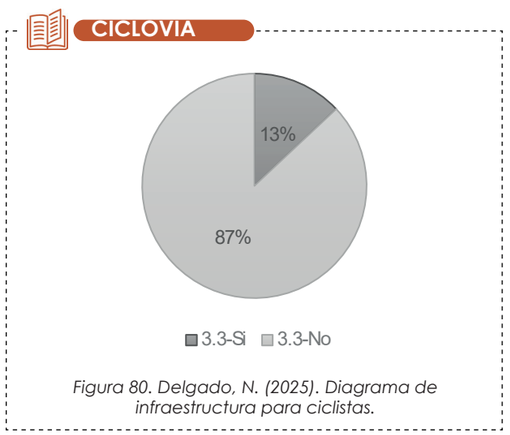


Figura 80. Delgado, N. (2025). Diagrama de infraestructura para ciclistas.

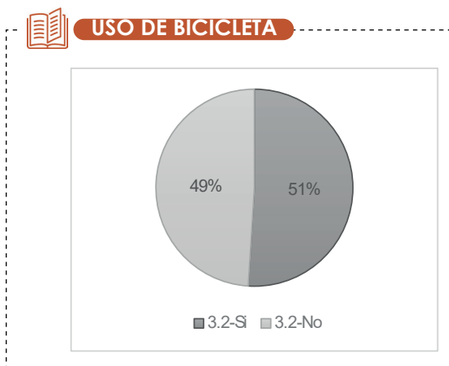


Figura 81. Delgado, N. (2025). Diagrama de uso de bicicleta como transporte.

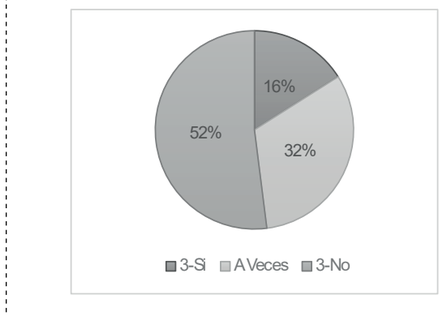


Figura 82. Delgado, N. (2025). Diagrama de seguridad peatonal.

Notas:

En cuanto a la conectividad cultural y turística, el 37 % conoce las rutas culturales, pero solo un 13 % las utiliza, además que el 50% considera que estas rutas no se integran a la vida cotideana, lo que revela una brecha entre el patrimonio como recurso turístico y su apropiación real por parte de los residentes (ver figura 83 - 84).

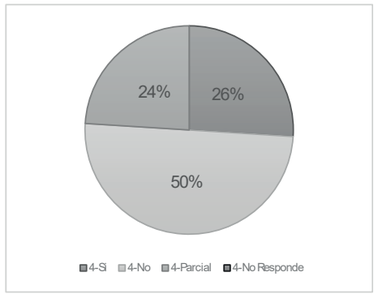


Figura 83. Delgado, N. (2025). Diagrama de integración de rutas culturales.

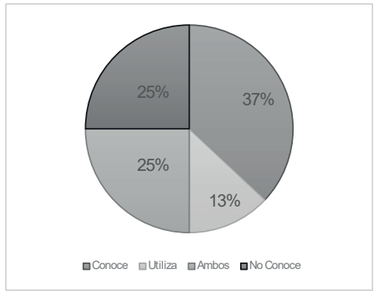


Figura 84. Delgado, N. (2025). Diagrama de uso de rutas culturales.

Finalmente, la percepción general del barrio lo define mayoritariamente como un sector donde la calidad de vida es muy buena (33 %), seguido de quienes consideran que es buena (27 %) y que algunos creen que eno esta ni bien ni mal (20 %), en cuanto a la identidad barrial, el 62% define al barrio como tradicional y un 6% considera que el barrio esta cambiando, esto refleja un proceso de transición sociourbana influido por el turismo, la movilidad y los cambios en la composición residencial (ver figura 85 - 86).

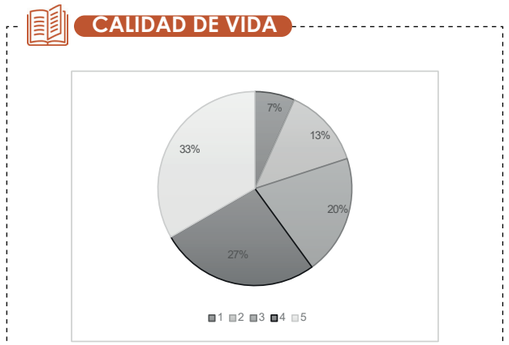


Figura 85. Delgado, N. (2025). Diagrama de calidad de vida.

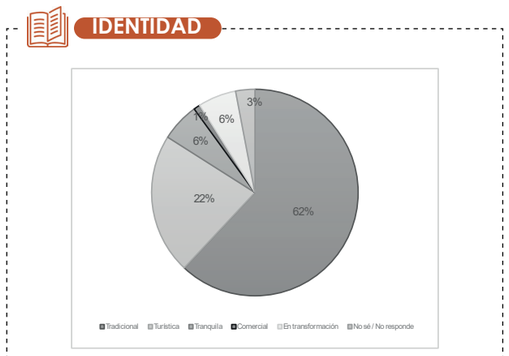


Figura 86. Delgado, N. (2025). Diagrama de identidad barrial.

El diagnóstico social evidencia una coincidencia clara entre los distintos actores respecto a las principales problemáticas del barrio: movilidad deficiente, déficit de espacios públicos y áreas verdes, inseguridad percibida y tensiones entre turismo y vida residencial. Al mismo tiempo, se identifica una disposición favorable hacia procesos de regeneración urbana y proyectos culturales, especialmente aquellos vinculados a la recuperación ambiental y recreativa del entorno del río Machángara (ver figuras 87-88-89-90-91).

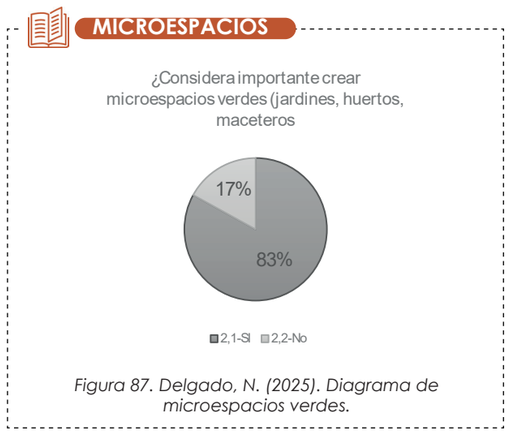


Figura 87. Delgado, N. (2025). Diagrama de microespacios verdes.



Figura 88. Delgado, N. (2025). Diagrama de tipo de espacio público.

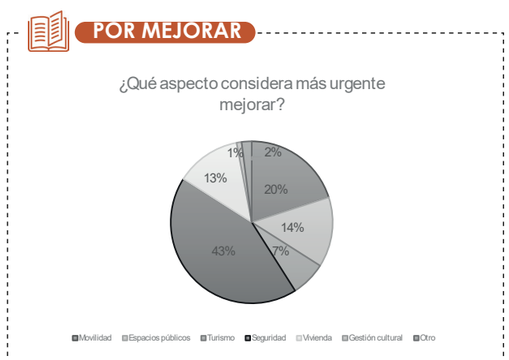


Figura 89. Delgado, N. (2025). Diagrama de aspectos por mejorar.

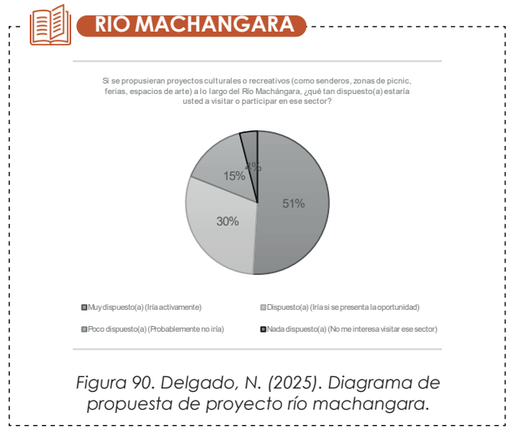


Figura 90. Delgado, N. (2025). Diagrama de propuesta de proyecto río machangara.

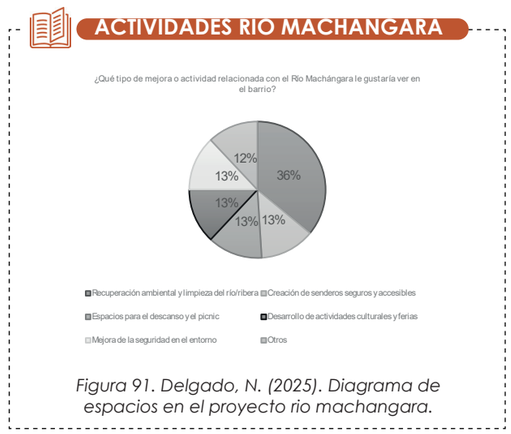


Figura 91. Delgado, N. (2025). Diagrama de espacios en el proyecto río machangara.

En conjunto, la información obtenida a través de las entrevistas constituye un insumo estratégico para la formulación de propuestas de intervención integral, al articular las dimensiones urbanas, sociales y ambientales desde la percepción real de residentes permanentes, población flotante y usuarios temporales. Esto permite proyectar a La Loma Grande como un barrio patrimonial habitable, inclusivo y funcional, respetando su identidad histórica y fortaleciendo la participación ciudadana.

Notas:

IV.6. Análisis FODA

F — FORTALEZAS

EJE FÍSICO

- **Tejido urbano patrimonial consolidado**, con continuidad morfológica y alta legibilidad espacial
- Predominio de **edificaciones de escala barrial** compatibles con usos mixtos de baja intensidad
- Alto porcentaje de edificaciones patrimoniales en uso y buen estado de conservación (≈62.9 %).
- **Tipologías tradicionales** (casas patio, saguanes) con alto potencial de reutilización adaptativa.

EJE DE MOVILIDAD

- Escala urbana caminable y **alta accesibilidad peatonal** propia de la morfología histórica.
- Proximidad a nodos urbanos estructurantes del Centro Histórico (San Francisco, Santo Domingo, Playón de La Marín).
- Alta cobertura de transporte público e intermodalidad (Metro de Quito, Trolebús, Ecovía).

EJE AMBIENTAL

- **Presencia del río Machángara** como estructura ambiental y paisajística potencial
- Topografía con **cuencas visuales hacia hitos urbanos relevantes** (Panecillo, Santo Domingo).
- **Microclimas** y condiciones paisajísticas que refuerzan la identidad del barrio.

EJE SOCIAL-CULTURAL

- **Fuerte identidad barrial** y sentido de pertenencia comunitaria.
- **Presencia de equipamientos** culturales, religiosos y recreativos de **valor simbólico.**
- **Hitos intangibles** como: ficios tradicionales y prácticas culturales locales.

D — DEBILIDADES

EJE FÍSICO

- Alta proporción de **edificaciones patrimoniales en abandono o deterioro** (≈33 %).
- **Edificaciones infraocupadas o con usos de baja intensidad**, que limita la densidad habitacional y la vitalidad urbana del barrio.
- **Fachadas inactivas y muros ciegos** que fragmentan el espacio público.
- Restricciones normativas que **limitan flexibilidad programática.**

EJE DE MOVILIDAD

- **Saturación de calles estructurantes** por flujos externos y tránsito de paso.
- **Infraestructura deficiente** en nodos de transporte y paradas.
- **Escasa infraestructura para micromovilidad** y movilidad ciclista.
- **Limitada accesibilidad universal** por pendientes y barreras físicas.

EJE AMBIENTAL

- **Déficit de áreas verdes** de proximidad.
- **Degradación ambiental** del borde del río Machángara.

EJE SOCIAL-CULTURAL

- **Déficit de equipamientos** de salud y bienestar social.
- **Envejecimiento poblacional** y pérdida de población residente.
- Debilitamiento progresivo de **oficios tradicionales.**

O — OPORTUNIDADES

EJE FÍSICO

- **Marco normativo** del Plan Especial del Centro Histórico y del PUGS que promueve la rehabilitación patrimonial.
- **Potencial de rehabilitación de edificaciones en abandono o subutilizadas** para vivienda colectiva y equipamientos de proximidad.
- **Disponibilidad de inmuebles patrimoniales** para proyectos donadores de activación urbana.

EJE DE MOVILIDAD

- **Consolidación del transporte público** como eje estructurante de movilidad sostenible
- Implementación de calles compartidas y **estrategias de ciudad caminable.**
- Posibilidad de **reordenar jerarquías viales** en calles estructurantes y secundarias.

EJE AMBIENTAL

- Incorporación de **infraestructura verde - azul** y soluciones basadas en la naturaleza
- Creación de un corredor verde y **espacio público lineal en el río Machángara.**
- Inserción de **espacios verdes de pequeña escala** en bordes y vacíos urbanos.

EJE SOCIAL-CULTURAL

- **Interés institucional y académico** en la revitalización de barrios históricos.
- Potencial para fortalecer **turismo cultural de bajo impacto** articulado a la vida barrial
- **Reactivación de oficios tradicionales y economías locales** mediante equipamientos comunitarios.

A — AMENAZAS

EJE FÍSICO

- **Altos costos de mantenimiento** y rehabilitación patrimonial.
- Presión turística que incentiva el **cambio de uso residencial.**
- **Conflictos entre normativa** patrimonial **y necesidades** contemporáneas.

EJE DE MOVILIDAD

- **Incremento de flujos metropolitanos** que sobrecargan la movilidad local.
- **Prioridad del vehículo** privado sobre el peatón.
- **Dificultad de incorporar soluciones de accesibilidad universal** en contexto patrimonial.

EJE AMBIENTAL

- **Contaminación ambiental** y degradación paisajística del río.
- **Falta de mantenimiento** sostenido de infraestructura verde.

EJE SOCIAL-CULTURAL

- **Riesgo de gentrificación** y desplazamiento de población local.
- **Homogeneización comercial** orientada al turismo.

Notas:

IV.7. Conclusiones

1

Alta legibilidad e identidad urbana consolidada

2

Predominio residencial patrimonial con mixtura funcional controlada

3

Coherencia morfológica y control volumétrico como valores patrimoniales clave

4

Conservación patrimonial significativa, pero con problemáticas estructurales

5

Desequilibrio funcional en la relación vivienda–equipamientos

Notas:

Notas:



"El patrimonio solo existe cuando es apropiado socialmente."
— Néstor García Canclini

Notas:

CAPÍTULO V

CAP V: Propuesta del Plan Parcial

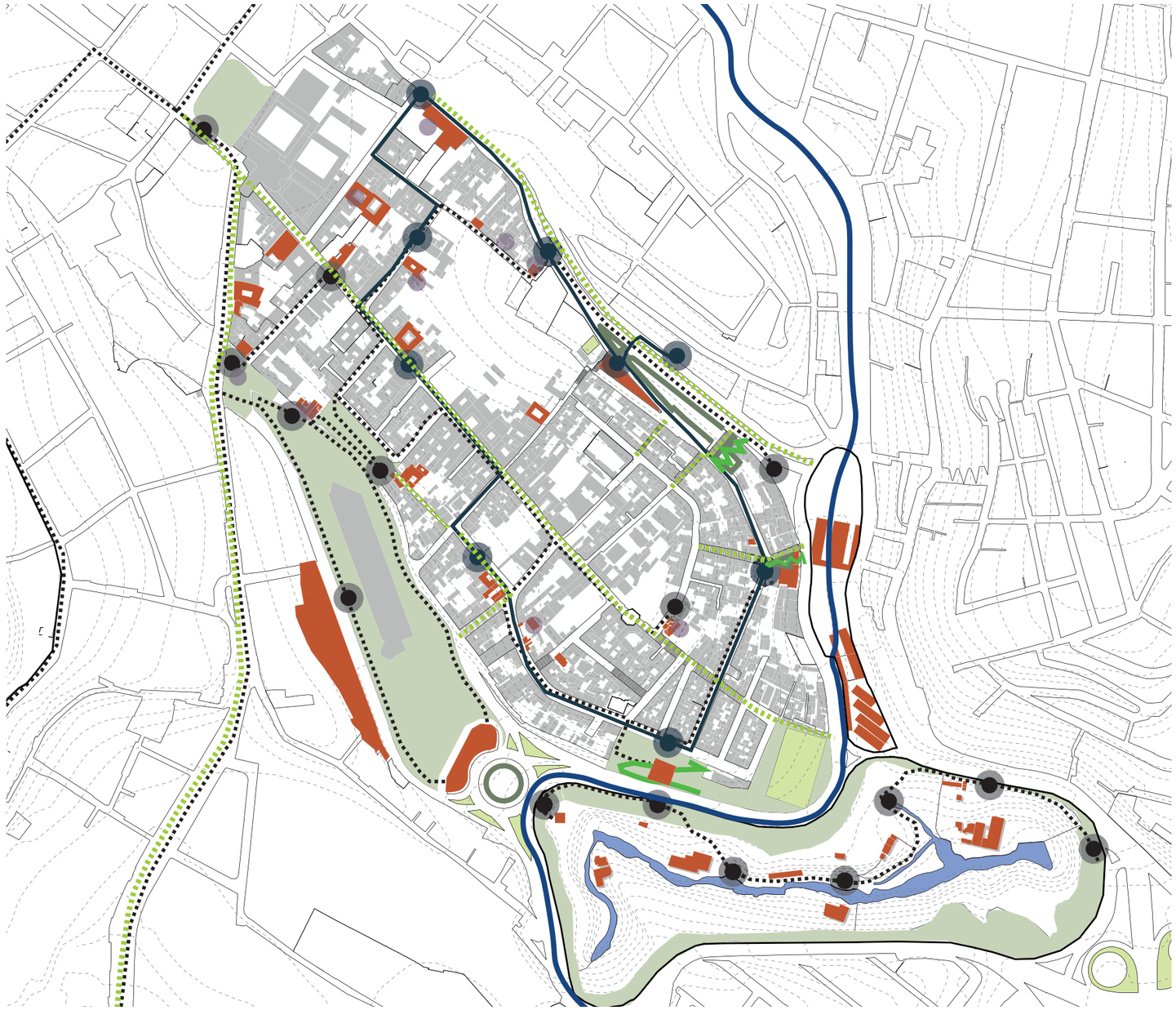


Figura 92. Delgado, N. (2025). Diagrama conceptual Plan Parcial.

BORDES ACTIVOS:
Acupuntura urbana para reconectar el barrio con la ciudad

Notas:

V.1. Problemáticas

Los capítulos anteriores reflejan que el barrio la Loma Grande forma parte de un sistema urbano patrimonial de alta complejidad, inserto en el Centro Histórico de Quito, donde convergen valores históricos, simbólicos y morfológicos con dinámicas urbanas contemporáneas. Su estructura urbana responde a un trazado colonial adaptado a una topografía irregular, con un predominio del uso residencial patrimonial, una fuerte presencia de equipamientos culturales y educativos, y una estrecha relación con nodos metropolitanos de movilidad. **En este contexto, la planificación urbana se ve condicionada por la necesidad de conservar el patrimonio edificado y paisajístico, al tiempo que debe responder a las demandas actuales de habitabilidad y calidad de vida (UNESCO, 2010; MDMQ, 2018).**

Desde el **eje físico**, el barrio presenta una alta coherencia morfológica caracterizada por **edificaciones de baja altura, tipologías coloniales y republicanas, y un tejido urbano denso con predominio de llenos**. No obstante, la existencia de edificaciones patrimoniales en mal estado o abandono y la presencia de vacíos urbanos fragmentan parcialmente la continuidad del tejido histórico, generando deterioro paisajístico y riesgos de degradación urbana (Kingman, 2011; MDMQ, 2018). En el **eje de movilidad**, si bien la Loma Grande goza de una localización estratégica próxima a sistemas de transporte público masivo como el metro, el trolebús y nodos intermodales, **la accesibilidad interna se ve limitada** por la topografía en ladera, la discontinuidad de infraestructura peatonal accesible y la supresión de paradas intermedias, lo que afecta especialmente a poblaciones vulnerables y reduce la conectividad fina del barrio (Gehl, 2010; MDMQ, 2021).

Desde el **eje ambiental,** aunque el indicador cuantitativo de **áreas verdes por habitante** cumple estándares internacionales, estos espacios **se concentran en pocos puntos**, como el Parque Cumandá, limitando su accesibilidad cotidiana y generando inequidades espaciales en el acceso al espacio público, situación común en centros históricos consolidados (UN-Habitat, 2016; OMS, 2017). Finalmente, en el **eje social,** se evidencia un desequilibrio en la dotación de equipamientos: mientras los equipamientos culturales, educativos y de culto son abundantes, existe un **déficit significativo de servicios de salud y bienestar social.** Esta condición debilita la sostenibilidad habitacional, incrementa la dependencia de equipamientos externos y afecta la calidad de vida de la población residente, particularmente de adultos mayores y grupos vulnerables (IMP, 2020; UNESCO, 2010).

La problemática del barrio no radica en la ausencia de estructura urbana o identidad patrimonial, sino en los desequilibrios funcionales y territoriales derivados de la tensión entre conservación patrimonial y demandas contemporáneas de habitabilidad. La fragmentación física del tejido, las limitaciones de movilidad accesible, la concentración desigual de espacios ambientales y el déficit de equipamientos sociales configuran un escenario que compromete la sostenibilidad urbana del barrio. Estas problemáticas evidencian la necesidad de estrategias integrales de intervención que articulen la rehabilitación patrimonial con mejoras en movilidad, equidad ambiental y dotación de servicios sociales, en coherencia con los principios internacionales de conservación urbana sostenible.

V.2. Matriz de causa, efecto y soluciones

EJE FISICO

PROBLEMA	CAUSA	EFECTO	SOLUCIÓN
• Fragmentación parcial del tejido urbano patrimonial. • Riesgo de alteración del perfil urbano histórico	• Deterioro, abandono de edificaciones patrimoniales y presencia de vacíos urbanos. • Presencia puntual de edificaciones de mayor altura en ejes estructurantes.	• Pérdida de continuidad morfológica y deterioro paisajístico. • Impactos visuales negativos sobre el paisaje patrimonial.	• Programas de rehabilitación patrimonial con incentivos económicos y usos compatibles. • Control volumétrico y lineamientos de integración morfológica

EJE DE MOVILIDAD

PROBLEMA	CAUSA	EFECTO	SOLUCIÓN
• Accesibilidad interna limitada. • Alta presión peatonal en nodos de transporte.	• Topografía en ladera, infraestructura peatonal discontinua y eliminación de paradas intermedias. • Concentración de flujos metropolitanos en Sto Domingo, Playón de la Marín	• Dificultad de desplazamiento para adultos mayores y población vulnerable. • Saturación del espacio público y conflictos peatón–vehículo.	• Mejoramiento de caminabilidad, accesibilidad universal y refuerzo de transporte de proximidad. • Reordenamiento del espacio público y gestión de flujos peatonales.

EJE AMBIENTAL

PROBLEMA	CAUSA	EFECTO	SOLUCIÓN
• Acceso desigual a áreas verdes y espacio público.	• Concentración de espacios verdes en pocos puntos del barrio.	• Inequidad ambiental y menor calidad de vida cotidiana.	• Creación de microespacios públicos y áreas verdes de proximidad

EJE SOCIAL - CULTURAL

PROBLEMA	CAUSA	EFECTO	SOLUCIÓN
• Déficit de equipamientos de salud y bienestar social. • Pérdida progresiva de población residente.	• Prioridad histórica a equipamientos culturales y educativos. • Altos costos de mantenimiento patrimonial y deterioro habitacional.	• Dependencia de servicios externos y vulnerabilidad social. • Despoblamiento, inseguridad y debilitamiento del tejido social.	• Incorporación de equipamientos sociales de escala barrial en edificaciones rehabilitadas. • Políticas de vivienda patrimonial sostenible y apoyo a residentes.

Figura 93. Delgado, N. (2025). Matriz de causas, efectos y soluciones.

Notas:

V.3. Idea generadora

A partir del análisis previo, la investigación identifica que la problemática central del barrio la Loma Grande no se origina en su estructura interna, la cual es legible, cohesionada y patrimonialmente consistente, sino en su desconexión funcional, espacial y simbólica con el entorno urbano inmediato. Esta condición se manifiesta principalmente en sus bordes, los cuales operan actualmente como límites rígidos, fragmentando la continuidad urbana y restringiendo el intercambio social, ambiental y de movilidad con sistemas metropolitanos estratégicos como el Playón de La Marín, el Parque Cumandá y el eje del río Machángara.

En este contexto, la idea generadora del proyecto se fundamenta en la activación de estos bordes como elementos estratégicos de intervención (ver figura 93). **Se plantea que los bordes del barrio no deben entenderse como barreras defensivas, sino como umbrales urbanos, capaces de concentrar oportunidades de conexión, transición y apropiación colectiva.** Esta reinterpretación permite transformar espacios residuales o subutilizados en soportes activos de vida urbana, sin alterar la escala ni la lógica patrimonial del barrio.

La estrategia adoptada se define como **acupuntura urbana**, en tanto propone **intervenciones puntuales, localizadas y de pequeña escala, capaces de generar impactos significativos y replicables sobre el sistema urbano en su conjunto.** Tal como lo plantea Lerner (2014), la acupuntura urbana actúa sobre "puntos sensibles" de la ciudad, donde una acción precisa puede desencadenar procesos de revitalización progresiva.

En el caso de la Loma Grande, estos puntos sensibles se localizan en los bordes urbanos, donde convergen problemas de movilidad, deterioro físico, fragmentación social y pérdida de continuidad espacial.

De este modo, la activación de bordes mediante acupuntura urbana se constituye como una estrategia pertinente para reconectar el barrio con la ciudad, mejorar la accesibilidad, diversificar el uso del espacio público y fortalecer la vida comunitaria, manteniendo una intervención respetuosa con el carácter histórico y social del lugar (Jacobs, 1961; Gehl, 2010).

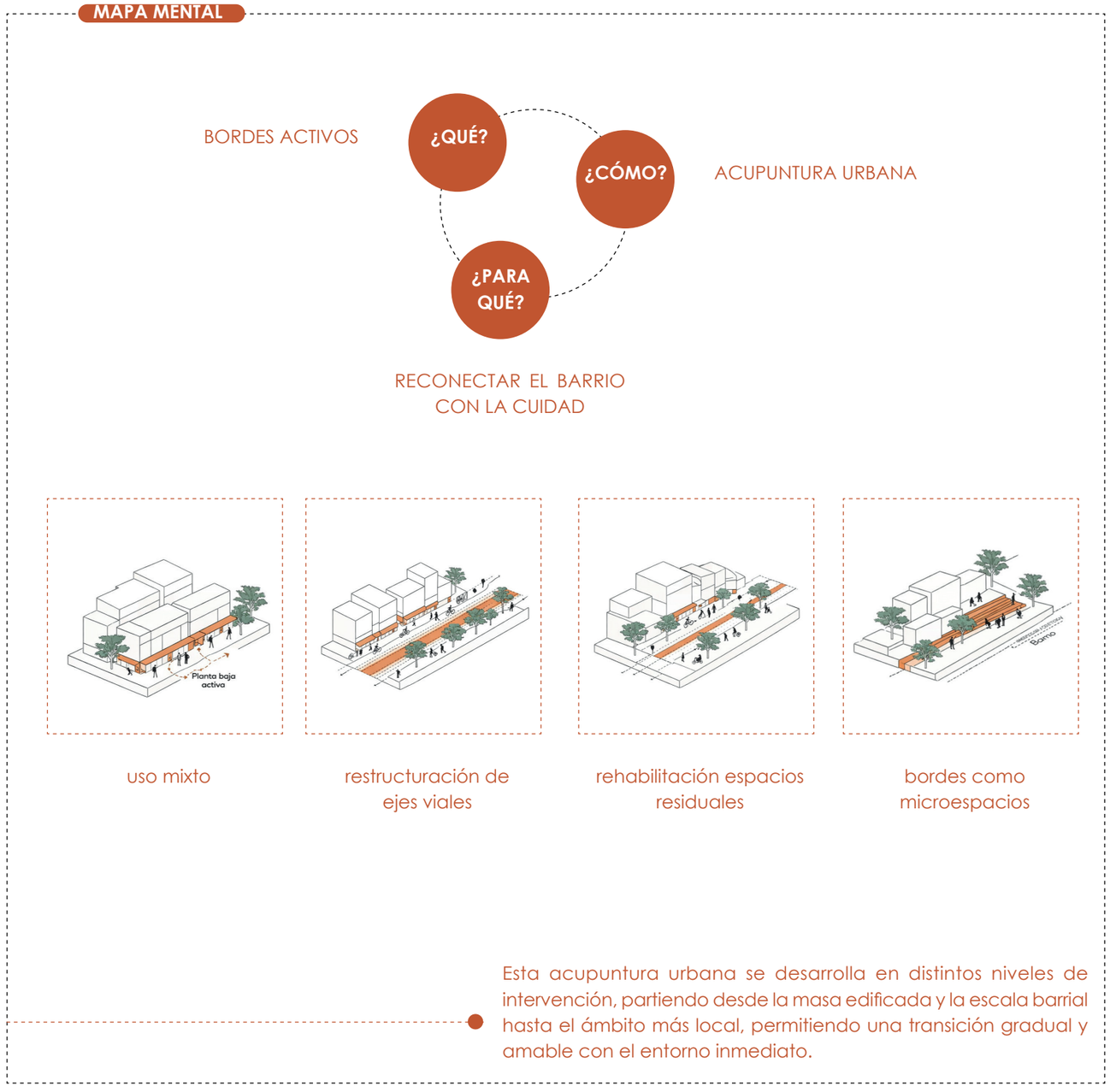


Figura 94. Delgado, N. (2026). Mapa mental que explica la idea generadora para la propuesta del plan parcial .

Notas:

V.4. Eje físico

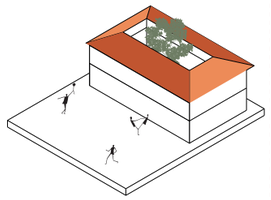
El Plan Parcial, centrado en el eje físico, tiene como objetivo principal promover la mixtura de usos dentro del barrio como estrategia para fortalecer la vitalidad urbana y superar la fragmentación histórica entre el barrio y su entorno inmediato. Esta aproximación se fundamenta en la **creación de radios de influencia que articulan vivienda, comercio, servicios y equipamientos, evitando una zonificación rígida y promoviendo un tejido urbano dinámico y multifuncional, coherente con la condición patrimonial y la escala barrial del sector.**

El área de intervención se encuentra rodeada por equipamientos de carácter metropolitano, lo que posiciona al barrio como un espacio intermedio estratégico dentro del Centro Histórico de Quito. En este contexto, el plan parcial propone reinterpretar los espacios intersticiales existentes entre estos equipamientos, integrándolos de manera orgánica al tejido urbano consolidado. Estos espacios, actualmente subutilizados o fragmentados, son entendidos como oportunidades para reforzar la continuidad física, funcional y perceptual del barrio, favoreciendo su integración con el sistema urbano mayor. Para superar la desconexión entre el barrio y la ciudad, se plantea la integración de manzanas con uso comercial significativo con áreas predominantemente residenciales y equipamientos, mediante la generación de puntos de encuentro, espacios públicos de escala barrial. Esta estrategia busca intensificar el flujo peatonal, fortalecer la actividad urbana cotidiana y consolidar una red de espacios públicos que actúe como soporte para la vida social y económica del barrio. Asimismo, sepone en valor los pasajes, escalinatas y corazones de manzana como elementos clave del sistema físico, utilizándolos como conectores internos y externos. Estas conexiones permiten articular el barrio con el Centro Histórico, el eje ambiental del río Machángara y otros hitos urbanos cercanos, fortaleciendo tanto la conectividad interna como la relación del barrio con su entorno inmediato. De esta manera, el eje físico-espacial se concibe no solo como una estructura formal, sino como un soporte activo para la movilidad peatonal, la mixtura de usos y la cohesión urbana.

Notas:

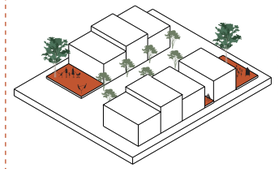
V.4.1. ESTRATÉGIAS GENERALES

CICLO DE REHABILITACION



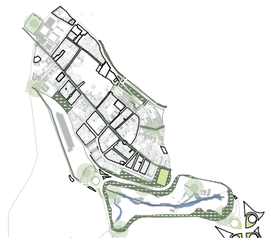
Reutilizar edificaciones subutilizadas y en estado de abandono asignándole nuevas funcioens (espacios para talleres, coworking, equipamientos comunitarios y de salud) que respondan a las necesidades actuales del barrio.

INTERACCION ENTRE INFRAESTRUCTURA Y ESPACIO PUBLICO



Uso de terrenos vacantes para crear espacios destinados a la interacción comunitaria y mejorar la conexión del barrio y su entorno.

RED DE MICROESPACIOS ABIERTOS



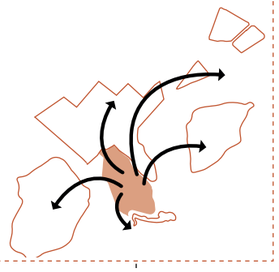
Generar una red continua de espacios públicos conectados a través de las escalinatas, pasajes y ejes peatonales que rematen en un nodo.

NODOS



Nodo educativo
Nodo cultural
Nodo cultural y deportivo
Nodo ambiental y recreativo

CONEXION EXTERIOR



Unificar al barrio con hitos y puntos de interés aledaños.

Notas:

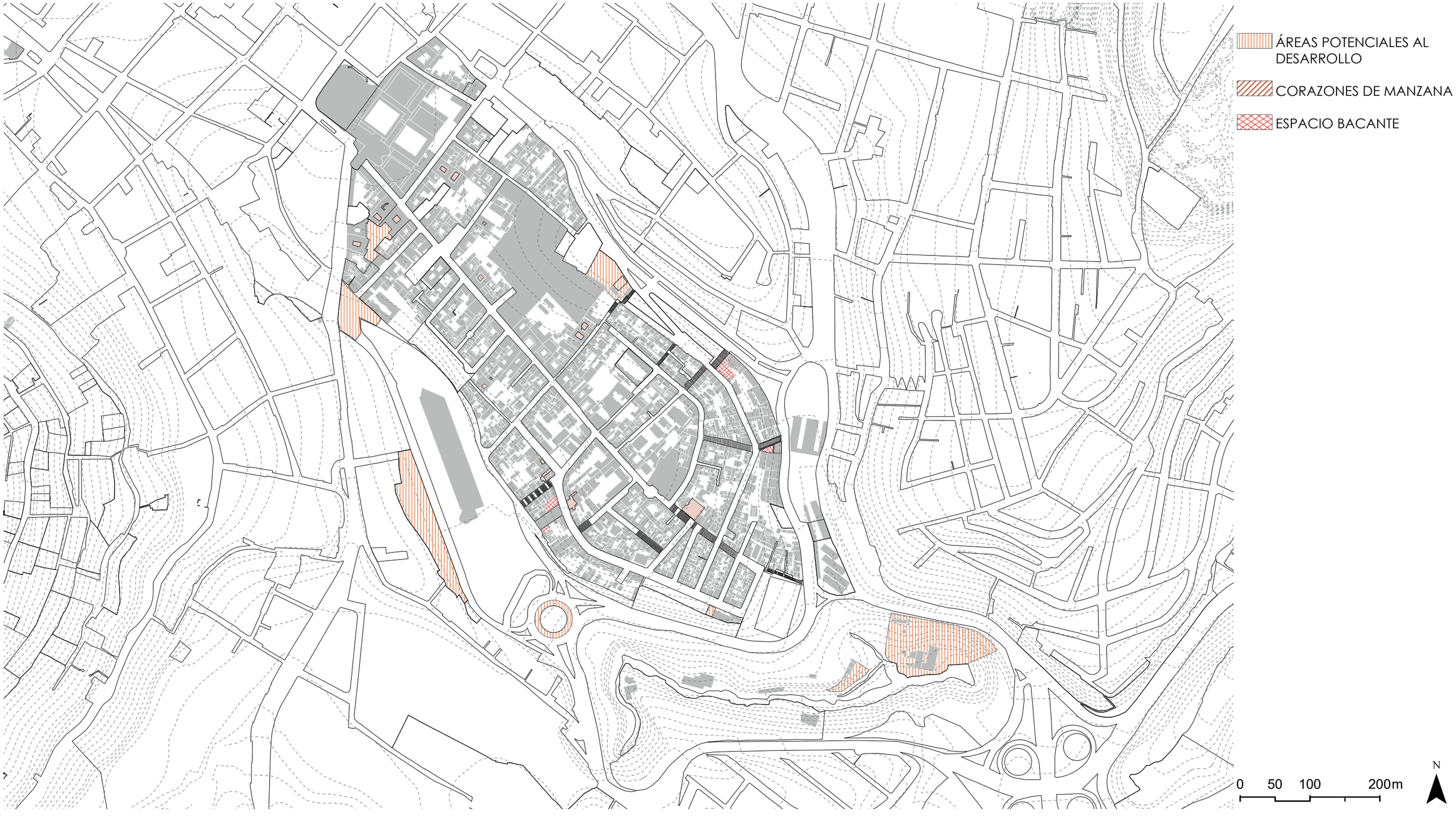
Figura 95. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje físico.

V.4.2. CONSTRUIDO



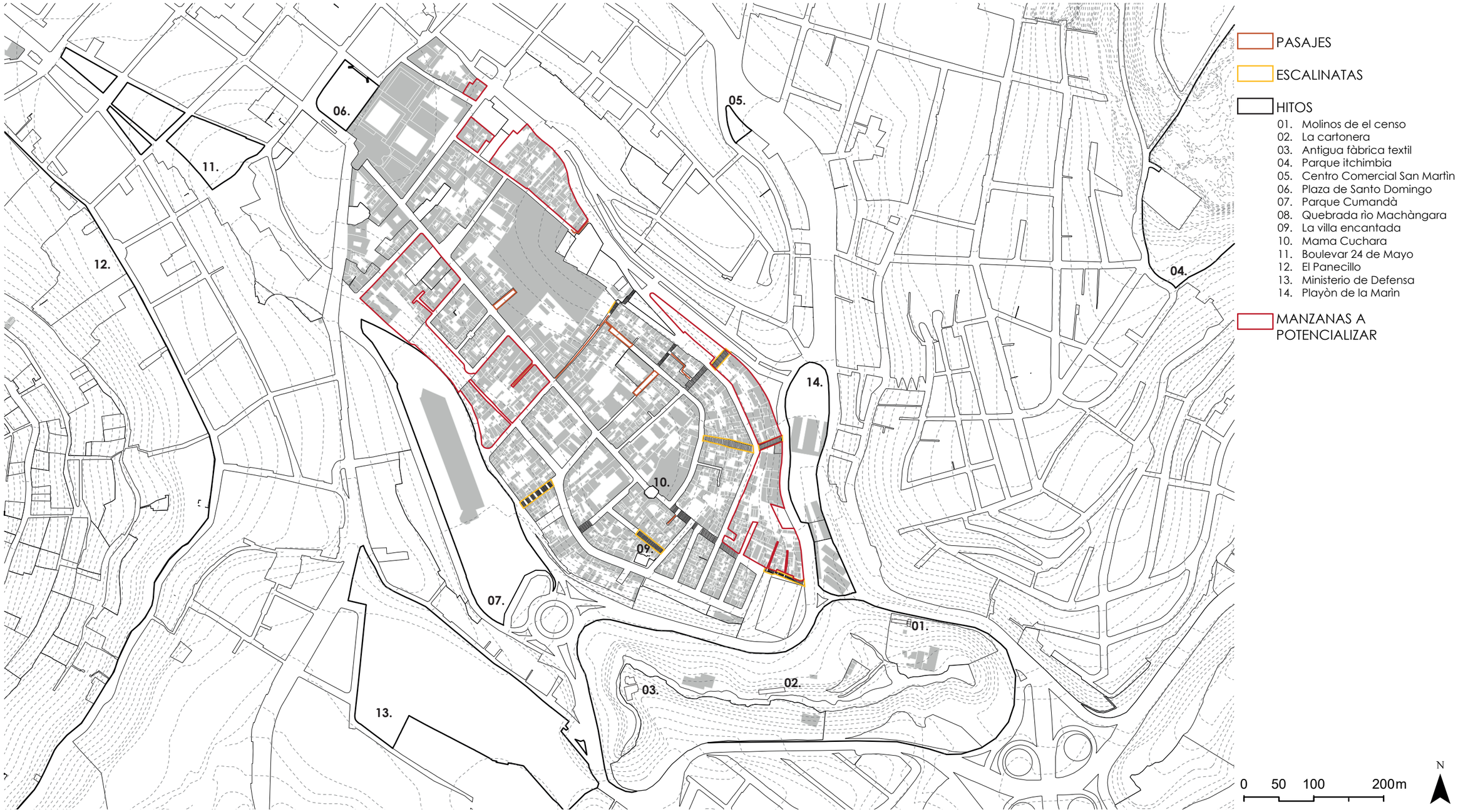
Notas: *Figura 96. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:construido.*

V.4.3. SUPERFICIES



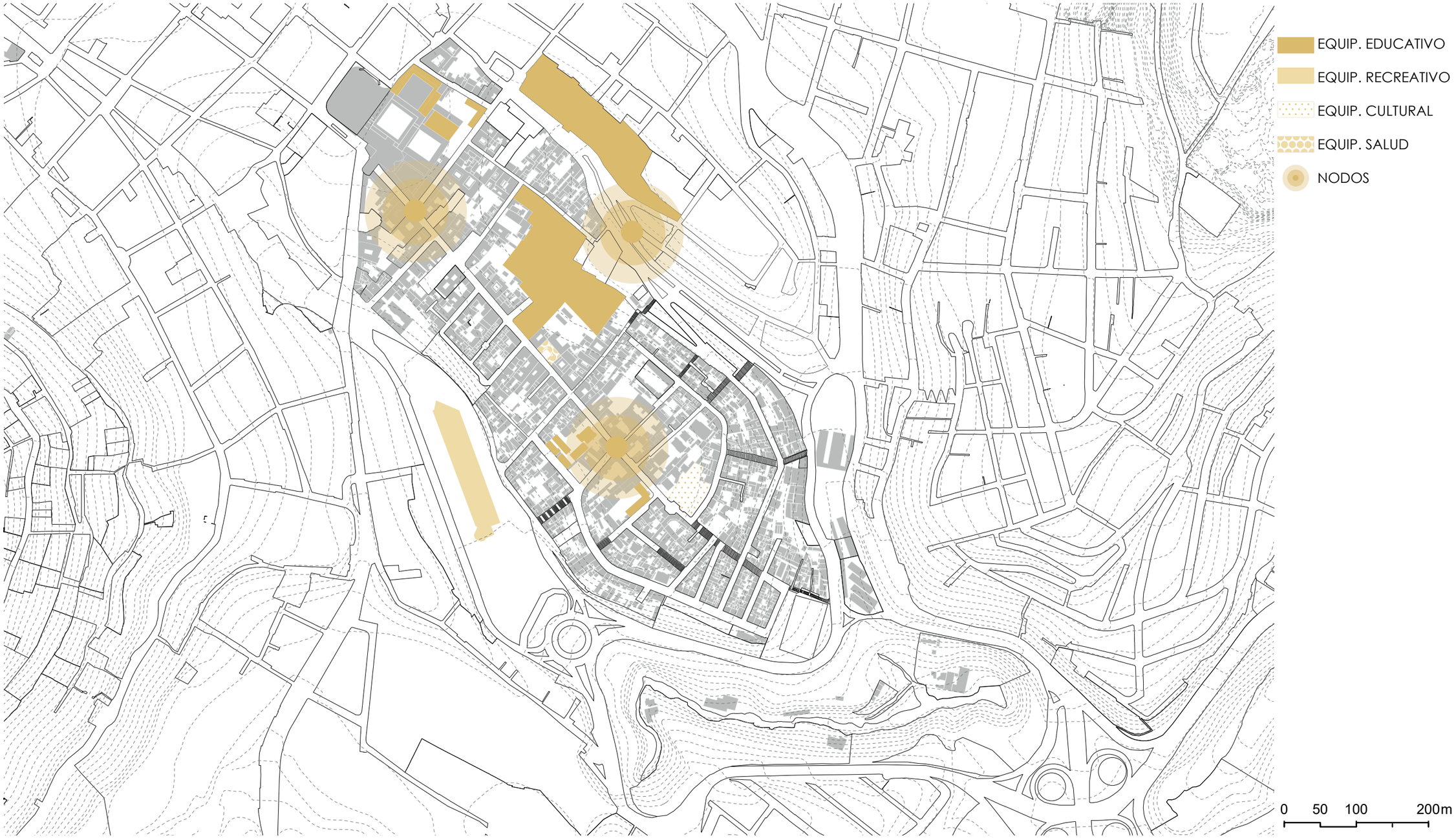
Notas: *Figura 97. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:superficies.*

V.4.4. ESPACIOS ABIERTOS



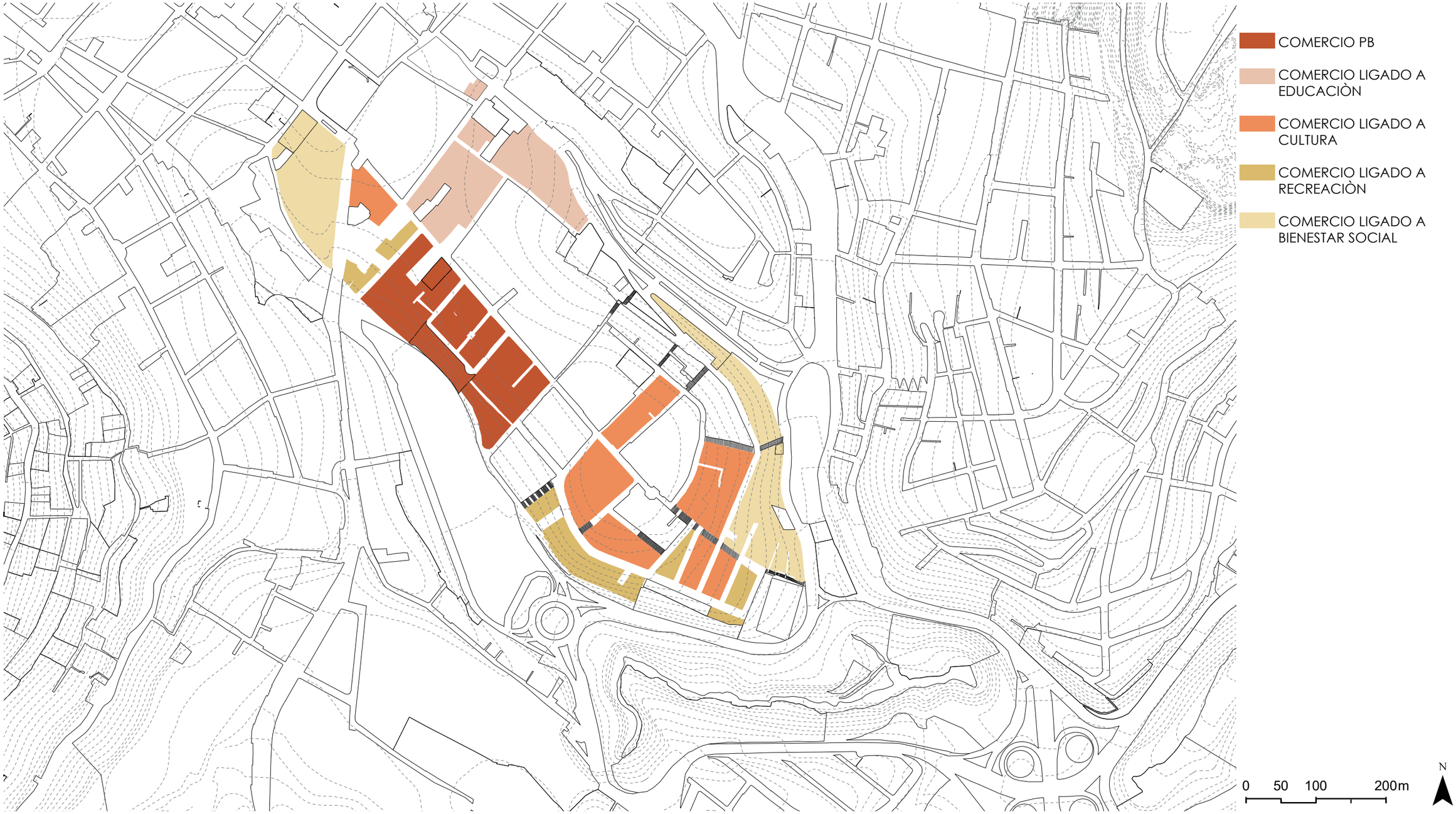
Notas: *Figura 98. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:espacios abiertos.*

V.4.5. NODOS



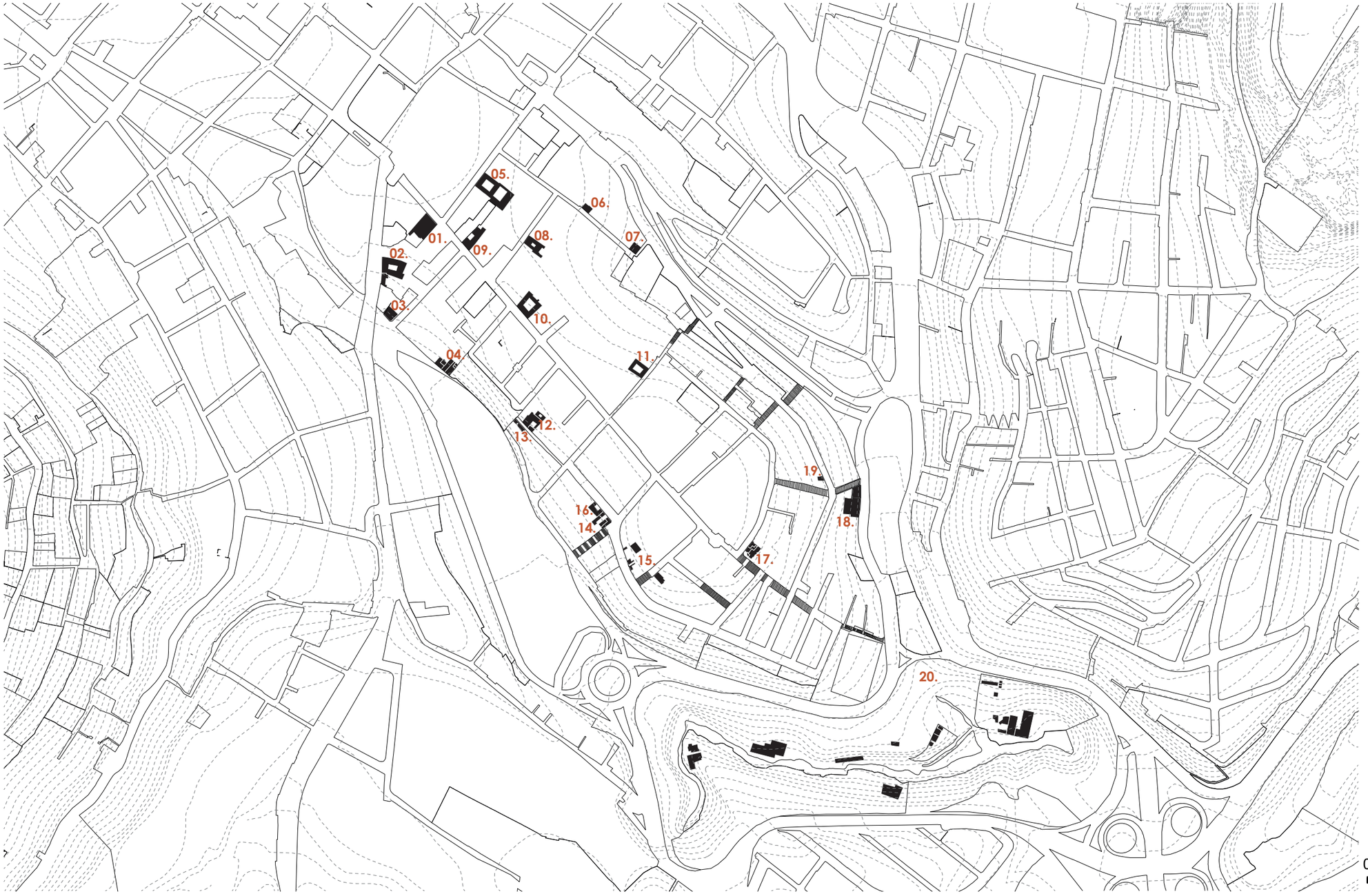
Notas: *Figura 99. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:nodos.*

V.4.6. MANZANAS TIPO COMERCIO



Notas: *Figura 100. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:manzanas tipo comercio.*

V.4.7. PROYECTOS DETONADORES



1. Plaza artesanal
2. Vivienda colectiva
3. Museo de la memoria lùdica
4. Vivienda turìstica - rooftop
5. Biblioteca - coworking
6. Juegos lùdicos exteriores
7. Aula tecnològica comunitaria
8. Vivienda multifamiliar
9. Taller-casa comunitaria
10. Vivienda coelctiva
11. Centro de escucha y bienestar emocional
12. Vivienda colectiva
13. Unidad bàsica de salud
14. Centro de oficios tradicionales
15. Vivienda temporal
16. Nueva UPC
17. Galeria de arte y oficios
18. Extensiòn Playòn de la Marìn
19. Juegos Lùdicos interiores
20. Corredor vivo Machàngara

Notas: *Figura 101. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:proyectos detonadores.*

V.5. Eje de movilidad

El Plan Parcial para el barrio, en el Centro Histórico de Quito, se orienta a **mejorar la conectividad y la movilidad urbana mediante la reconfiguración de la red de transporte público existente y la incorporación de sistemas de transporte alternativo que fortalezcan la articulación interna del barrio y su integración con la ciudad.** Esta estrategia reconoce las limitaciones propias de un entorno patrimonial en ladera y prioriza soluciones de movilidad sostenible, accesible y de escala barrial, en concordancia con las directrices del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ, 2018).

En este marco, el plan propone la implementación de una micro-ruta de transporte público que ingrese al barrio desde el borde de la calle Sucre, con el objetivo de mejorar la accesibilidad interna y reducir la dependencia del vehículo privado. Complementariamente, se plantea la creación de una nueva parada intermodal en el intercambiador del Parque Cumandá, concebida como un punto estratégico de conexión entre transporte público, movilidad peatonal y movilidad ciclista, reforzando el rol de este sector como articulador entre la Loma Grande, el Centro Histórico y los sistemas metropolitanos de transporte.

Asimismo, el Plan Parcial incorpora una nueva red de ciclovías y paradas que se integran a la infraestructura ciclista existente del Distrito Metropolitano de Quito, promoviendo modos de transporte no motorizados y fortaleciendo la conectividad sostenible.

Estas intervenciones se articulan con la transformación de espacios residuales en áreas recreativas, ciclovías y ampliaciones de acera, generando continuidad espacial y funcional entre el barrio y puntos clave como la Plaza de Santo Domingo, el Parque Cumandá, el Centro Cultural Mama Cuchara, la estación intermodal del Playón de La Marín y el corredor ambiental del río Machángara.

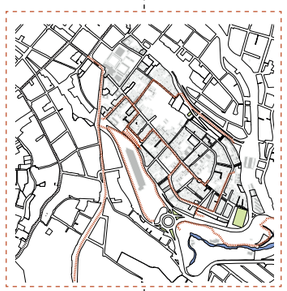
De manera complementaria, el plan plantea la incorporación de ascensores urbanos en los bordes activos del barrio, como solución de movilidad vertical que permita superar las barreras topográficas propias de la ladera y mejorar la conexión entre la Loma Grande y el resto de la ciudad. Estas intervenciones se acompañan de la incorporación de arbolado urbano, plazas recreativas y espacios comerciales de escala barrial, reforzando la conectividad peatonal y potenciando la actividad existente a lo largo de la calle Rocafuerte como eje estructurante del barrio.

En síntesis, el Plan Parcial propone un modelo integral de movilidad basado en la eficiencia del uso del espacio público, la priorización del peatón y los modos de transporte sostenibles, y la articulación entre movilidad, espacio público y estructura urbana. Estas acciones se alinean con tendencias contemporáneas de urbanismo centrado en las personas y el medio ambiente, consolidando a La Loma Grande como un barrio patrimonial conectado, accesible y funcional dentro del sistema urbano del Centro Histórico de Quito.

Notas:

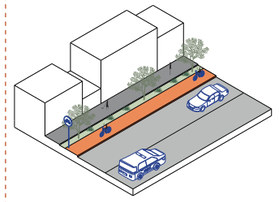
V.5.1. ESTRATÉGIAS GENERALES

INTEGRACION DE RUTAS DE CICLOVIA



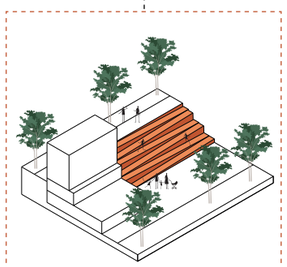
Incorporar a la red de ciclivía del DMQ nueva estructura vial para conectar con el barrio.

REDISEÑO VIAL



Rediseñar vías compartidas que prioricen al peatón y al transporte público.

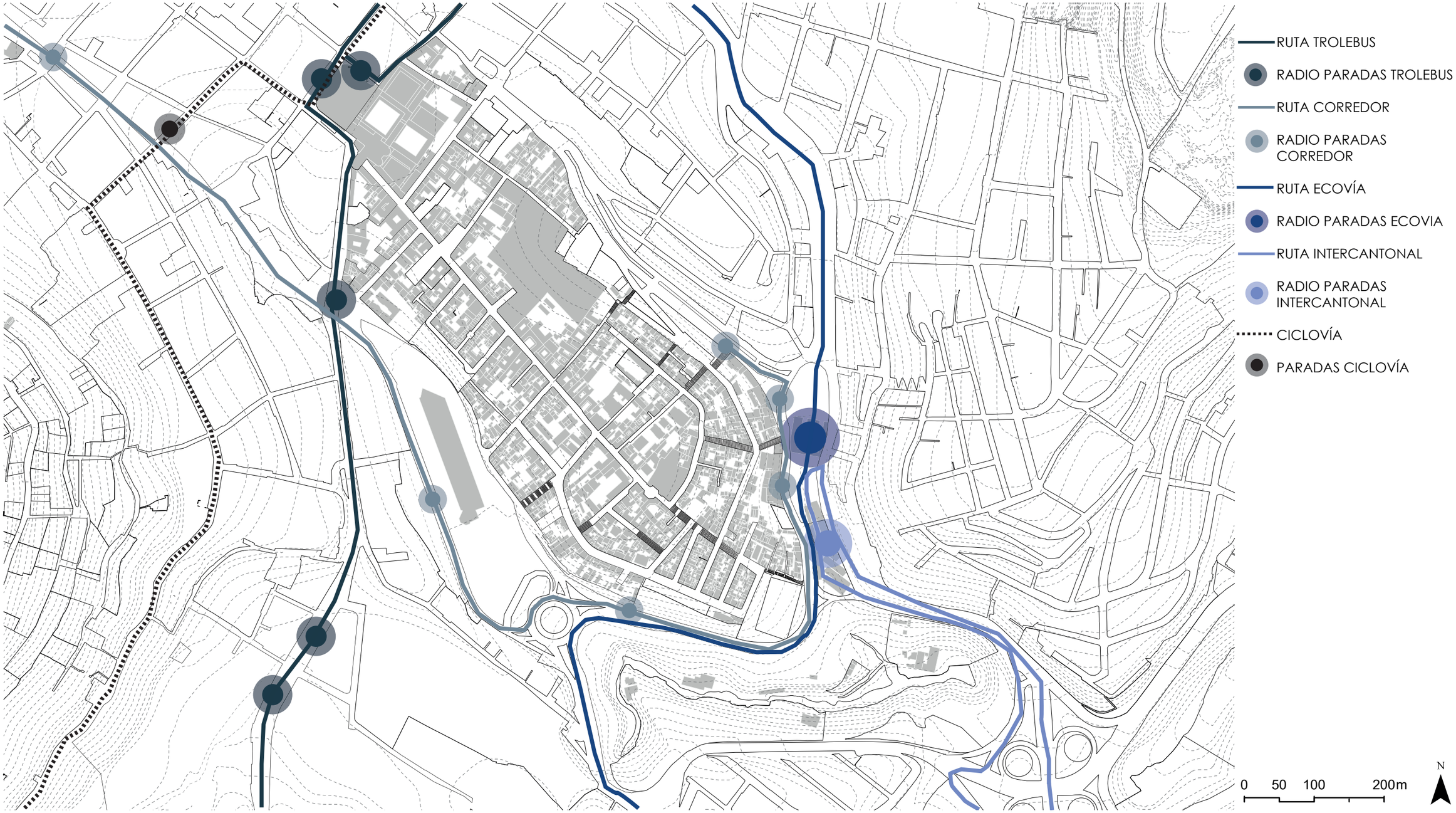
MOVILIDAD UNIVERSAL



Crear senderos, rampas y vías para mejorar el acceso del peatón al barrio.

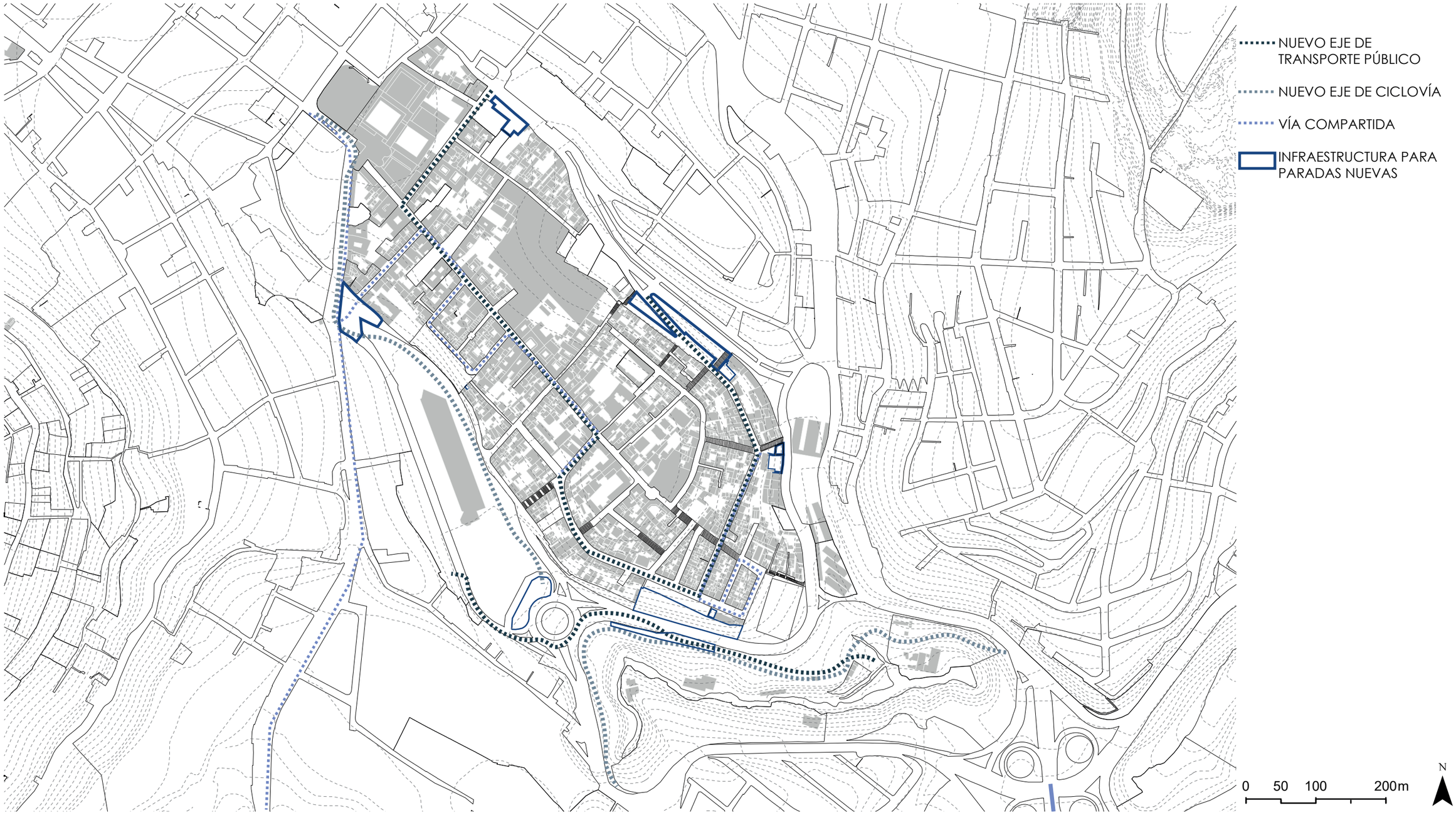
Notas: *Figura 102. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje de movilidad.*

V.5.2. SUPERFICIE



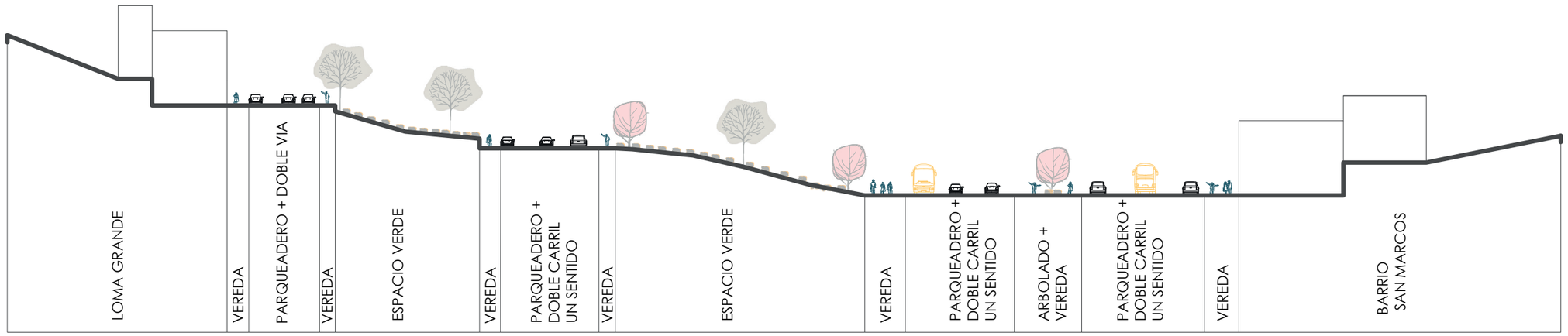
Notas: *Figura 103. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje de movilidad:superficie.*

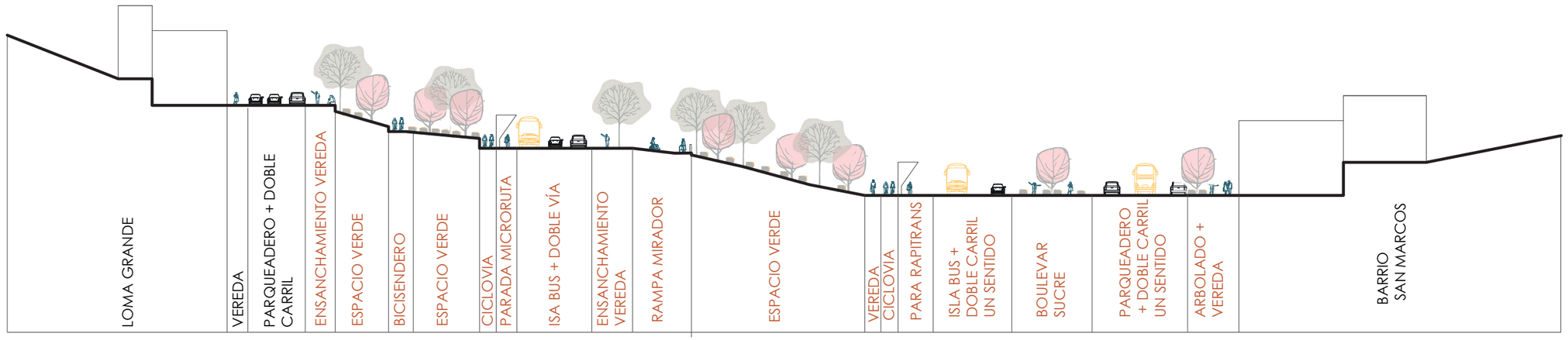
V.5.3. EJES POTENCIALES



Notas: *Figura 104. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje de movilidad:ejes potenciales.*

V.5.4. CORTES VIALES







SECCIÓN A-A´
CUMANDÁ - CALLE SUCRE

Notas: *Figura 105. Delgado, N. (2026).Sección: propuesta de reestructuración vial de la calle Sucre.*

V.6. Eje Ambiental

El Plan Parcial, enfocado en el eje ambiental, se desarrolla en un territorio con alto potencial de intervención debido a la condición estratégica de sus bordes urbanos, los cuales se conciben no como barreras, sino como umbrales de transición e integración, especialmente en relación con su proximidad al río Machángara. Este enfoque reconoce al río como un elemento estructurante del sistema ambiental del barrio y como un corredor ecológico clave dentro del Centro Histórico de Quito.

El objetivo principal del eje ambiental **es revitalizar y reconfigurar el entorno mediante la incorporación de nodos ambientales estratégicos que operen como puntos de articulación entre el barrio, el sistema de espacio público y los corredores naturales.** A través de estos nodos se proyecta la implementación de parques de bolsillo, plazas y programas de educación ambiental vinculados a los equipamientos localizados a lo largo del río Machángara y parque Cumandá promoviendo la concientización ciudadana, la sostenibilidad urbana y el respeto por el entorno natural.

De manera complementaria, el Plan Parcial establece una red de conexiones verdes que permite una transición ambiental continua a lo largo del barrio, a través de vías arboladas, miradores y bicisenderos que refuerzan la conectividad ecológica y paisajística. Esta red no solo fortalece la cohesión ambiental interna, sino que también mejora la relación del barrio con su entorno inmediato y con el sistema ambiental del Distrito Metropolitano de Quito, integrándolo de forma efectiva con el tejido urbano compacto adyacente.

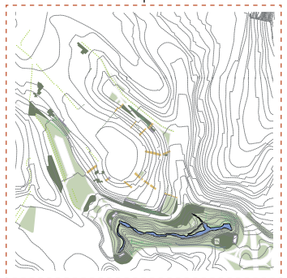
El plan impulsa la revalorización del paisaje urbano mediante la creación de nuevas áreas verdes, huertos urbanos y la incorporación de infraestructuras sostenibles, así como la reforestación de vías con especies endémicas y la revitalización de escalinatas como elementos de transición ecológica. Asimismo, se plantea la consolidación de un nuevo corredor vivo en los bordes y en la quebrada asociada al río Machángara, concebido como un espacio ambiental activo que articula naturaleza, movilidad sostenible y vida barrial.

El eje ambiental del Plan Parcial propone una estrategia integral orientada a fortalecer la relación entre el barrio y su entorno natural, transformándolo en una pieza urbana ambientalmente integrada, resiliente y armónica con los sistemas ecológicos del Centro Histórico de Quito.

Notas:

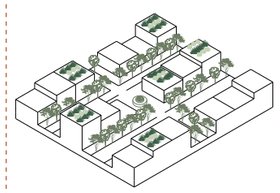
V.6.1. ESTRATÉGIAS GENERALES

CONEXIÓN DE ÁREAS VERDES



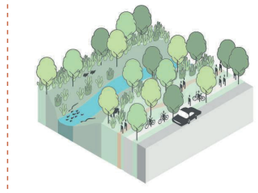
Implementar nuevas áreas verdes en bordes y miradores que conecten con las existentes.

CORREDORES VERDES



Generar corredores transversales y longitudinales que conecten con las áreas verdes mediante movilidad sostenible como bicisenderos.

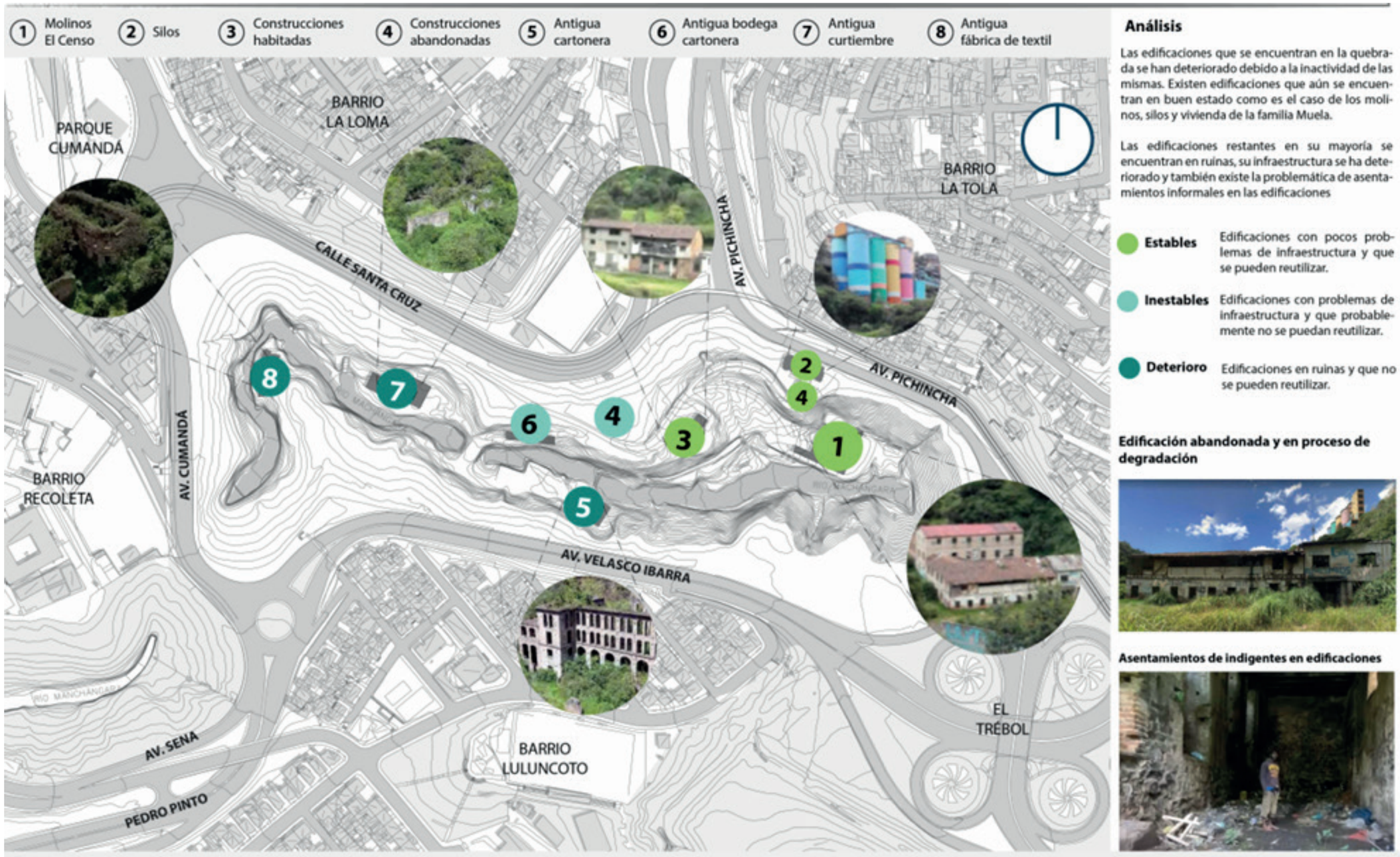
INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL



Revitalizar plazas y escalinatas, restaurar edificaciones patrimoniales para la concientización ambiental con espacios que se conecten con los ejes propuestos.

Notas: *Figura 106. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje ambiental.*

V.6.2. EDIFICACIONES DE LA QUEBRADA RÍO MACHÁNGARA



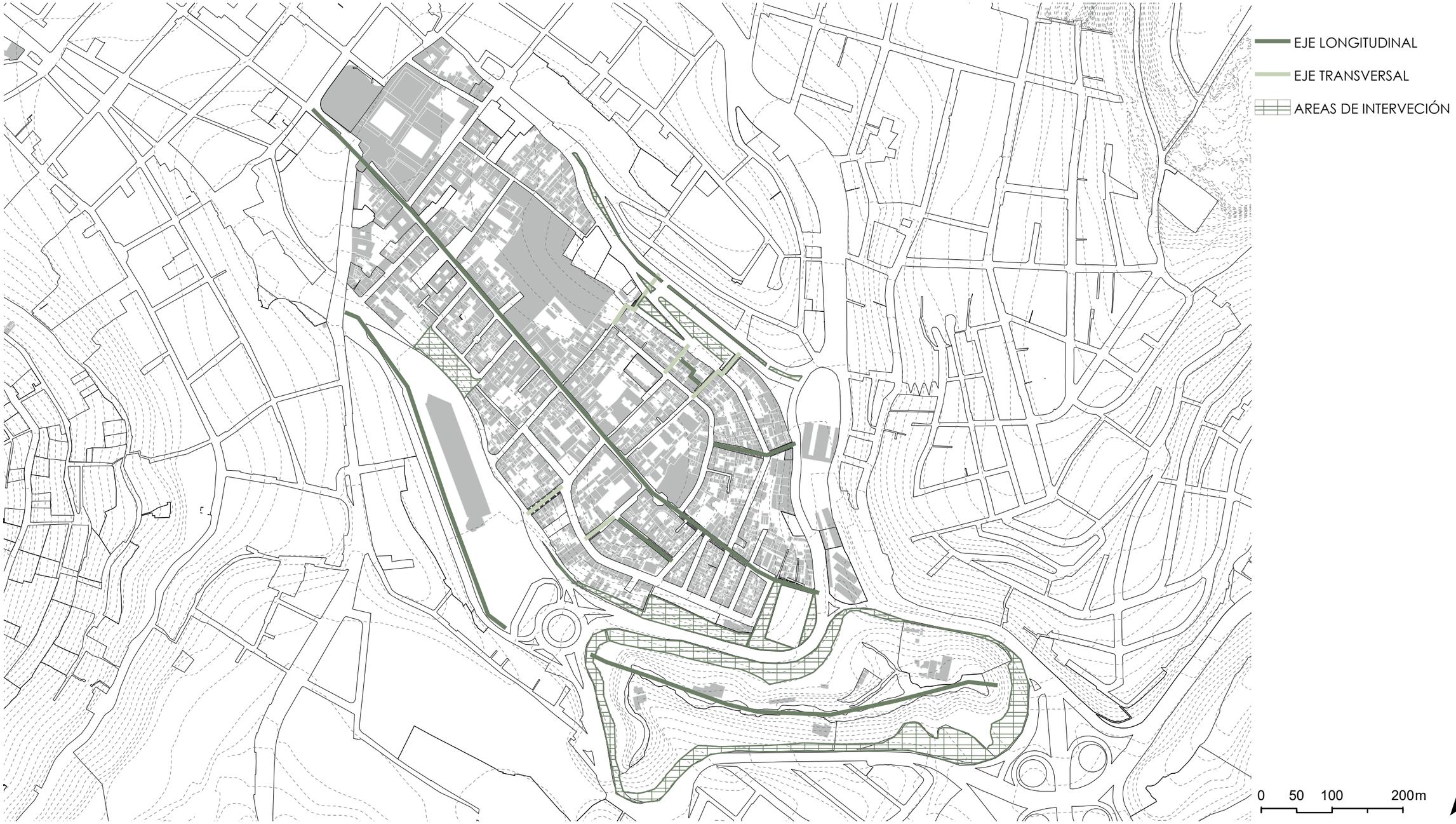
Notas: *Figura 107. Análisis urbano del borde activo de la quebrada El Censo, Quito.*
Nota. Adaptado de Propuesta de diseño urbano del borde activo de la quebrada El Censo (Trabajo de fin de carrera), por Curay Miniguano, A. (2021), Universidad Indoamérica. A partir de Rojas (2016).

V.6.3. SUPERFICIE



Notas: *Figura 108. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje ambiental: superficie.*

V.6.4. ÁREAS VERDES CON POTENCIAL



Notas: *Figura 109. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje ambiental: áreas verdes con potencial.*

V.7.Eje Social - cultural

El Plan Parcial para el barrio se enfoca en la revitalización integral del tejido urbano y social, en respuesta a la progresiva disminución de su población residente original, fenómeno recurrente en barrios patrimoniales del Centro Histórico de Quito.
La estrategia central **busca reactivar el barrio mediante el fortalecimiento de su vida cotidiana, promoviendo un incremento controlado de la densidad poblacional sin comprometer su valor cultural, histórico e identitario.**

Para alcanzar este objetivo, el plan propone la implementación de cinco rutas estratégicas concebidas como sistemas de activación social, cultural y funcional. Estas rutas estructuran el territorio a partir de recorridos temáticos que articulan proyectos detonadores, espacios públicos y equipamientos existentes, conformando una red de conexiones vocacionales que incentivan el uso del espacio público, el encuentro social y la apropiación barrial. Cada ruta refuerza una dimensión específica de la identidad de La Loma Grande y fomenta la cohesión social entre residentes, estudiantes, visitantes y actores culturales.

1. **Ruta cultural–turística.**
Esta ruta establece una conexión estructurante entre el Centro Cultural Mama Cuchara, el corredor del río Machángara, el Parque Cumandá y el sector de La Ronda, conformando un corredor cultural y artístico de escala barrial y metropolitana. El recorrido se extiende principalmente a lo largo de la avenida Pichincha, escalinatas y calles interiores del barrio, incorporando intervenciones como murales, espacios para exposiciones temporales y actividades culturales comunitarias, con el fin de incentivar la participación ciudadana y fortalecer el carácter cultural del sector.

2. Ruta educativa.
La ruta educativa articula los principales equipamientos escolares del entorno, conectando el Colegio Sucre con los colegios Fernández Madrid y San Fernando. Esta estrategia busca consolidar un sistema educativo integrado y accesible, priorizando la movilidad peatonal segura y la activación de espacios públicos asociados al uso estudiantil, fortaleciendo así el rol del barrio como territorio de formación y convivencia intergeneracional.

3.Ruta de los miradores.
Esta ruta conecta el Parque Cumandá con el barrio y el corredor del río Machángara mediante una secuencia de visuales estratégicas localizadas en escalinatas, espacios abiertos y puntos altos del sector. Se concibe como un recorrido destinado a actividades recreativas, deportivas y de contemplación del paisaje, promoviendo estilos de vida activos y reforzando el vínculo entre espacio público, topografía y entorno natural.

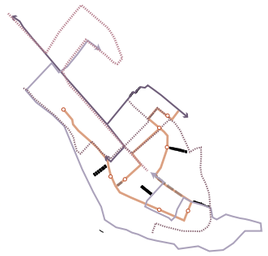
4. Ruta del arte urbano
Desarrollada principalmente a lo largo de la avenida Pichincha, esta ruta vincula pasajes y escaliantas, consolidando un eje cultural contemporáneo que resalta los valores turísticos y artísticos del sector. A lo largo del recorrido se plantean proyectos detonadores como espacios para producción cultural, fortaleciendo la oferta educativa y creativa del entorno.

5.Ruta de los oficios tradicionales
Localizada en las calles Francia y Fernández Madrid, esta ruta conecta con el nodo de la calle Sucre y se orienta a la revalorización de los oficios tradicionales del barrio. A lo largo del eje se proponen talleres de aprendizaje y producción vinculados a actividades como la imprenta, la sastrería y la zapatería, complementados con espacios tranquilos de encuentro y esparcimiento para residentes y visitantes, reforzando la identidad productiva y cultural de La Loma Grande.

Notas:

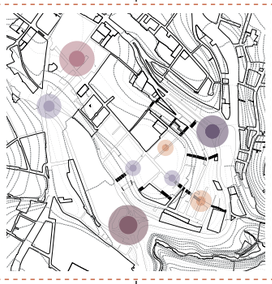
V.7.1. ESTRATÉGIAS GENERALES

RUTAS VOCACIONALES



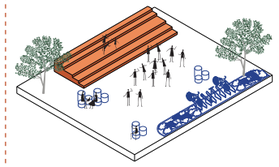
Establecer áreas con más intereses y potencialidades para allinear con sus respectivas características, rematando con hitos o proyectos detonadores.

CENTRALIDADES



Puntos de encuentro turísticos donde se concentren edificaciones patrimoniales para generar espacios de recreación.

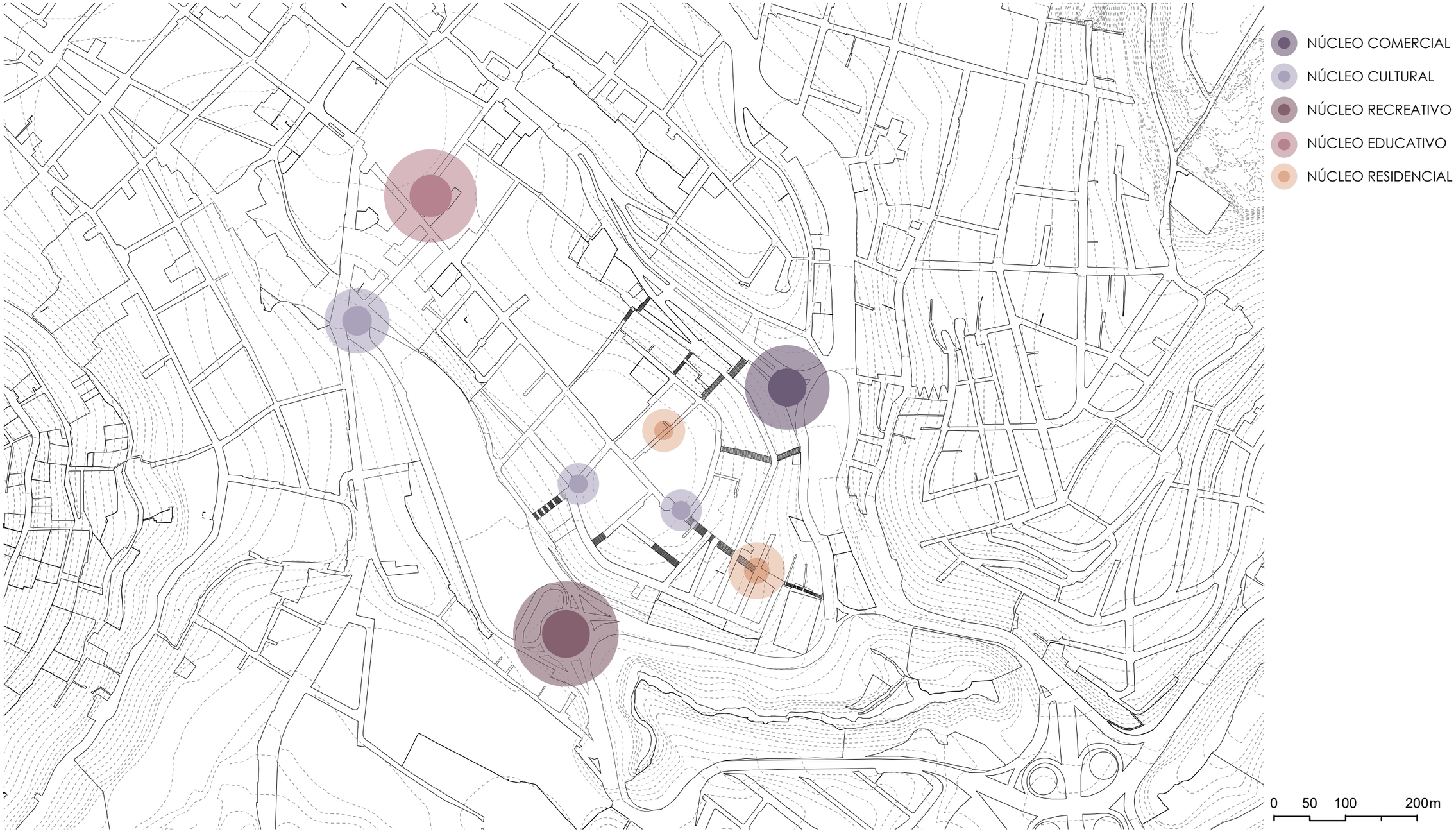
PARTICIPACION COMUNITARIA



Involucrar a la comunidad y autoridades en la mejora del espacio público para aumentar la seguridad y cohesión social del barrio.

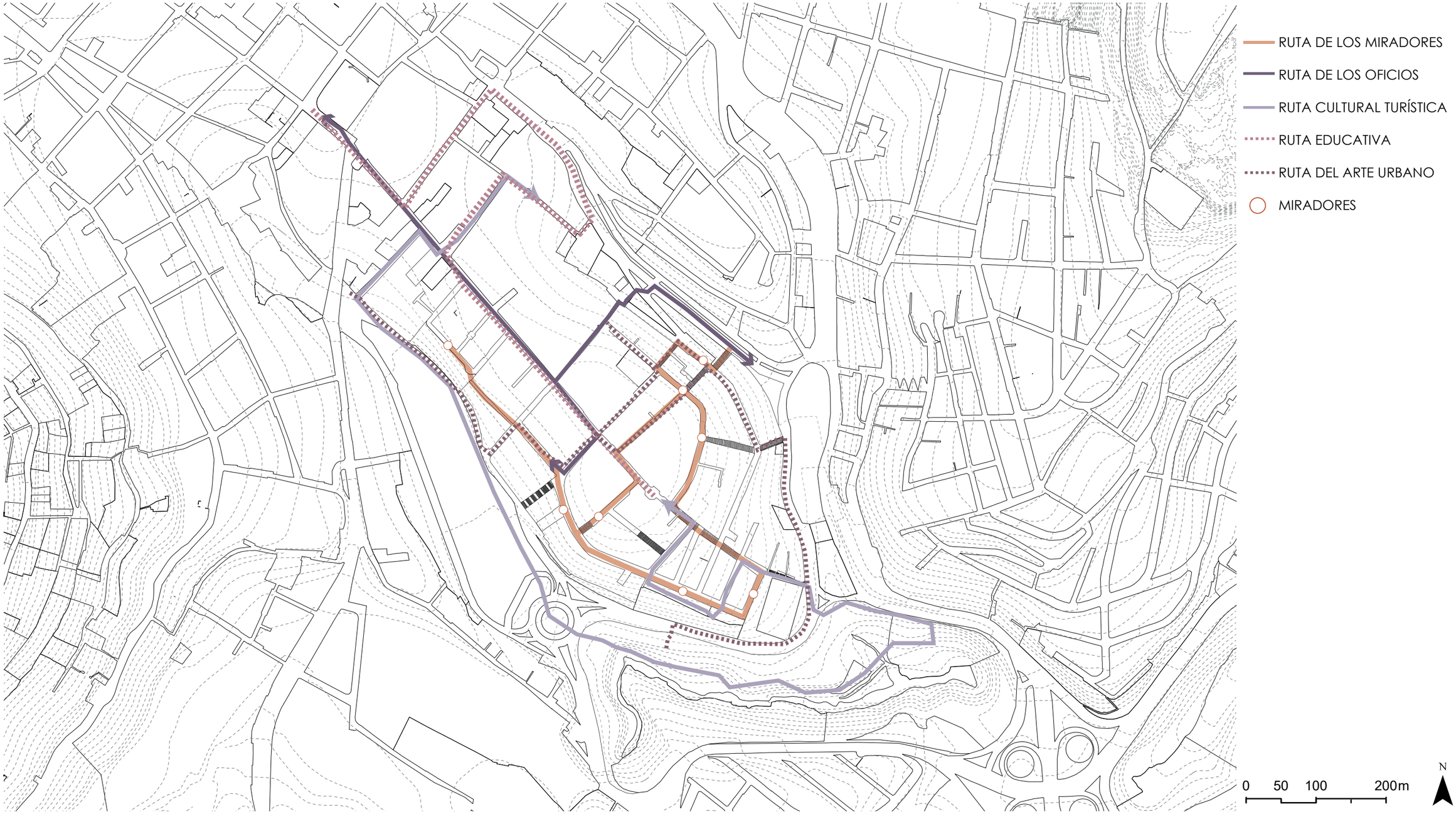
Notas: *Figura 110. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje social cultural.*

V.7.2. NÚCLEOS ATRACTORES



Notas: *Figura 111. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: núcleos atractores.*

V.7.3. RUTAS VOCACIONALES



Notas: *Figura 112. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: rutas vocacionales.*

V.7.4. PROYECTOS DETONADORES

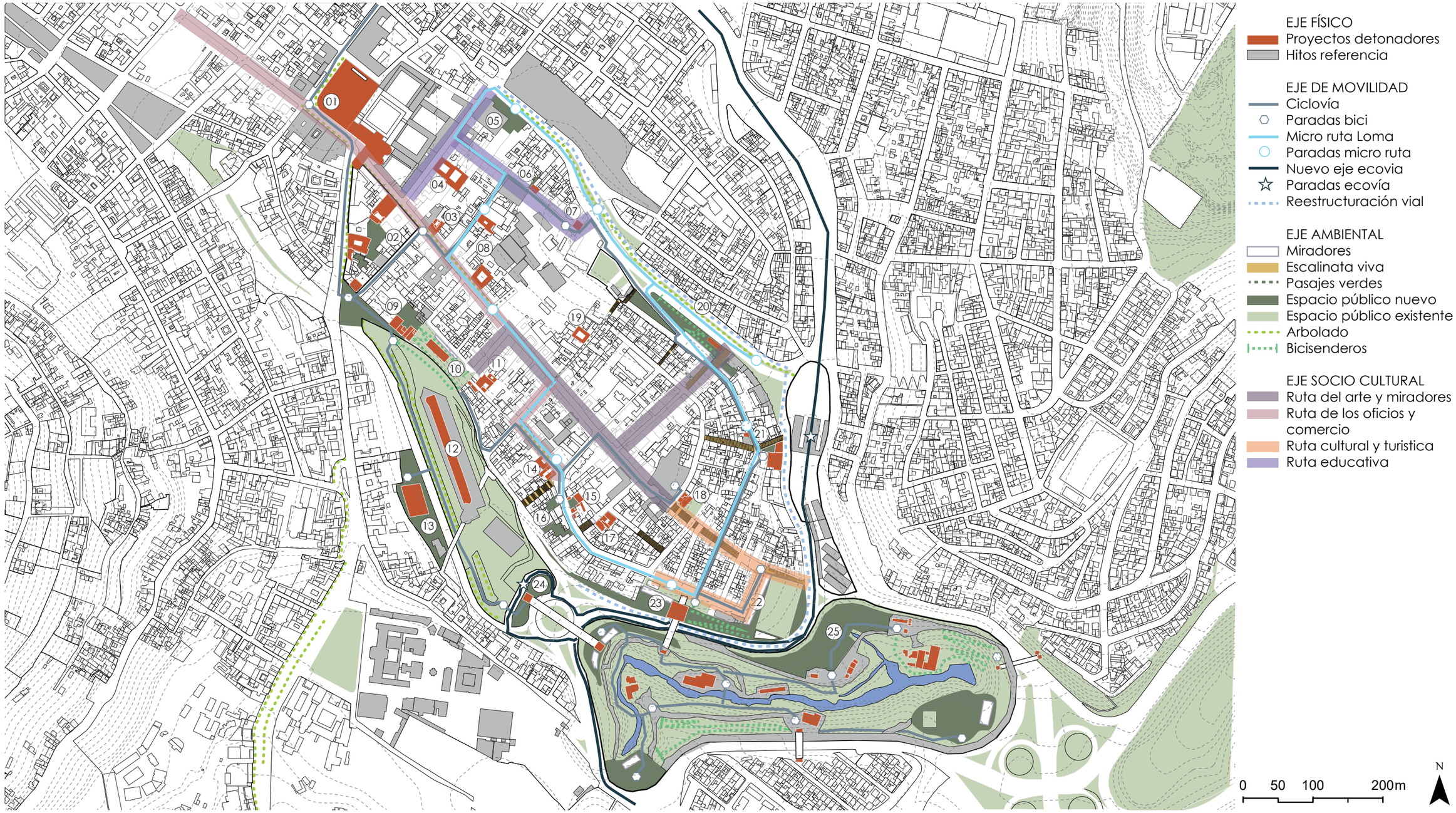


1. Feria de emprendimientos al aire libre + Murales
2. Cafetería + Murales
3. Patio de lectura
4. Manualidades al aire libre
5. Taller maker
6. PB comercio educativo + Murales
7. Cafetería comunitaria
8. Salas de encuentro intergeneracional
9. Ágora

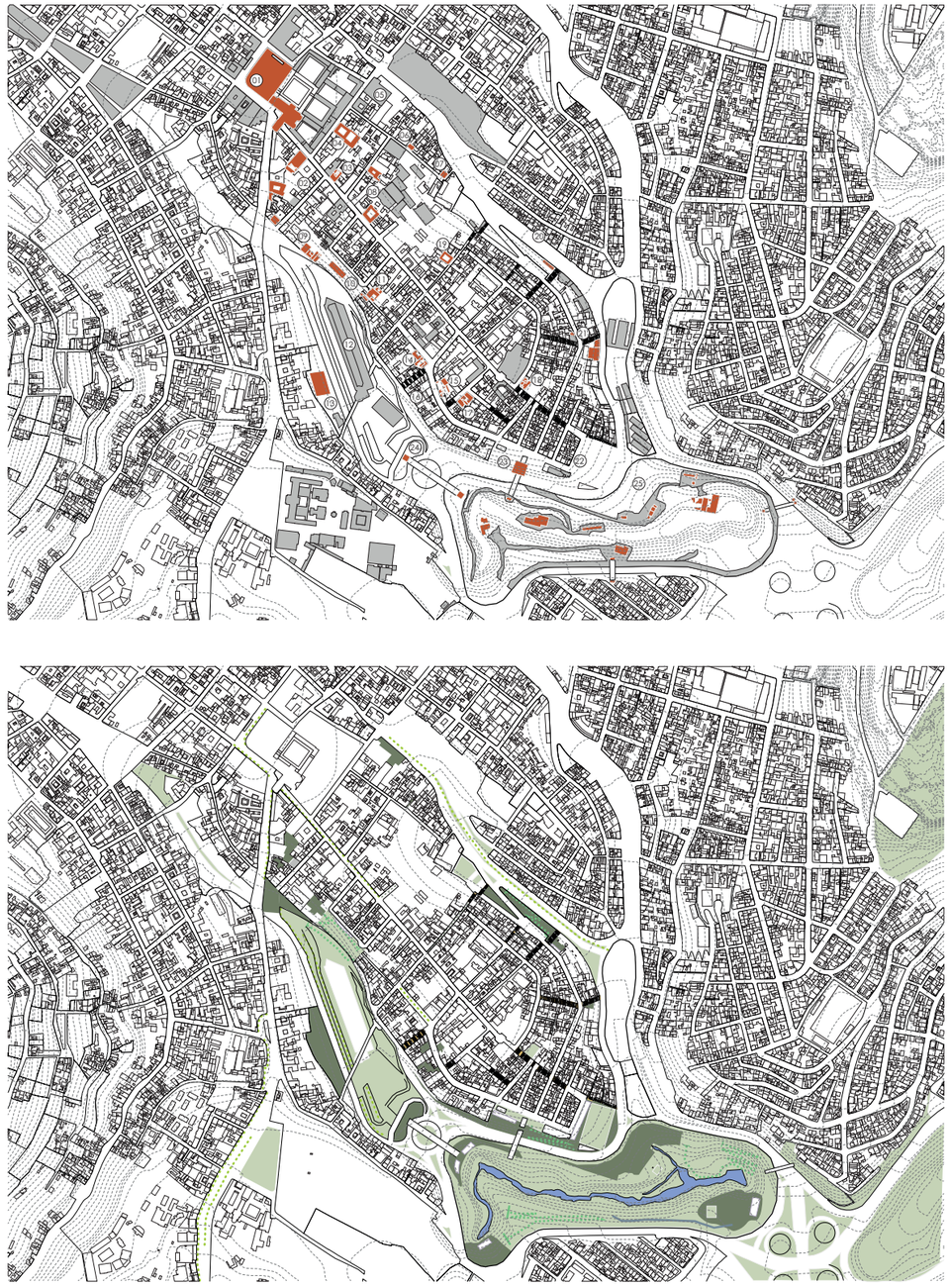
Notas: *Figura 113. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: proyectos detonadores.*

Notas:

V.8.PLAN MASA



Notas: *Figura 114. Delgado, N. (2026).Plan masa: propuesta general.*



Notas: *Figura 115. Delgado, N. (2026).Plan masa: propuesta por ejes.*

V.9. PROYECTOS DETONADORES

El plan parcial propone un sistema integrado de **25 proyectos detonadores,** concebidos como piezas estratégicas capaces de activar procesos de transformación urbana en distintas escalas (ver figura 114). Estos proyectos no se plantean como intervenciones aisladas, sino como un conjunto articulado, cuya distribución responde a las problemáticas territoriales, sociales y ambientales identificadas en el diagnóstico.

La localización de los proyectos se vincula directamente con los principales ejes estructurantes del plan: movilidad, espacio público, centralidades, bordes naturales y patrimonio, con el objetivo de **reactivar sectores subutilizados, mejorar la conectividad urbana y fortalecer la apropiación social del espacio público.** La diversidad programática de los proyectos permite abordar de manera simultánea dimensiones físicas, socioculturales, ambientales y de movilidad, garantizando una intervención integral del territorio.

01. PLAZA DE SANTO DOMINGO
- Carril compartido
- Arbolado
- Predios al rededor: PB Comercial + vivienda
- Techos verdes en estaciones de trolebus
- Parada de bicicletas

02. SUPERMANZANA ACTIVA
- Arbolado
- Rehabilitación de edificaciones patrimoniales
- Corazones de manzana activos

1. PLAZA COMERCIAL:
- PB Comercial + Vivienda

2. VIVIENDA COLECTIVA + CICLOVÍA + MURALES:
- Ligado a programas sociales impulsado por el centro de equidad y justicia "las 3 Manuelas"

3. MUSEO DE LA MEMORIA LÚDICA + PLAZA RECREATIVA + PARADA BICI:
- Ligado a plan de recuperación de la calle La Ronda

03. TALLER-CASA COMUNITARIA + PARADA BICI
- Arbolado
- Talleres para cursos de defensa personal
- Sala de reuniones
- Talleres de primeros auxilios
- Programas ligados a la estación de bomberos

04. BIBLIOTECA-COWORKING
- Patio de lectura
- Rehabilitación de edificación patrimonial
- Ligado a instituciones educativas aledañas

05. PLAZA MULTIFUNCIONAL + PARADA MICRO RUTA
- Ágora
- Arbolado
- Reestructuración de calle Sucre
- Restauración de edificación patrimonial
- Ligado a equipamiento de "Escuela taller Quito"

06. CENTRO LÚDICO + ESPACIO PÚBLICO
- Actividades al aire libre
- Salas de juegos lúdicos
- Restauración de edificación patrimonial

07. CENTRO TECNOLÓGICO + PARADA BICI
- Conexión con parada micro ruta
- Taller marker
- Laboratorio de computación
- Rehabilitación de edificación patrimonial

08. VIVIENDA MULTIFAMILIAR + PARADA MICRO RUTA + PB COMERCIAL
- Arbolado
- Restauración de casas patrimoniales
- Ligado a programas de reinserción social de "Hogar de vida" del municipio

09. VIVIENDA TURÍSTICA + ROOFTOP
- Comercio en PB
- Plaza recreativa
- Parada bici
- Rehabilitación ex "Hostal la Tropicana"
- Ligado al Hotel Casa Cumandá

10. CINE AL AIRE LIBRE + BICISENDEROS + MIRADOR
- Zona de picnic
- Zona de contemplación
- Huertos
- Recuperación de la plaza

11. VIVIENDA COLECTIVA + UNIDAD BÁSICA DE SALUD

12. EQUIPAMIENTO PARQUE CUMANDÁ
- Reestructuración del programa arquitectónico

13. CENTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE + ESPACIO PÚBLICO + PARADA BICI
- Ligado a "Punto de reciclaje Manuela Saenz"
- Taller de reparación de bicicletas
- Nueva construcción

14. CENTRO DE OFICIOS TRADICIONALES Y PERSONAJES QUITEÑOS + NUEVA UPC LOMA GRANDE
- Rehabilitación de casas patrimoniales
- Reubicación de UPC
- Murales + Escalinata viva
- Parada micro ruta
- Arbolado

15. VIVIENDA TEMPORAL + TERRAZA COMUNITARIA + ESPACIO PÚBLICO

16. PARQUE BOLSILLO + PARADA BICI
- Ferias temporales
- Jardín sensorial
- Espacios de contemplación
- Lotes vacíos

17. VIVIENDA COLECTIVA + ESCALINATA VIVA + MIRADOR
- Murales
- Ligado a escula Jorge Washington

18. GALERÍA DE ARTE, OFICIOS Y PERSONAJES QUITEÑOS + PARADA BICI
- Ligado al Centro Cultural "Mama Cuchara"
- Jardín sensorial
- Salas intergeneracionales
- Escalinata viva
- Rehabilitación patrimonial

19. CENTRO DE ESCUCHA Y BIENESTAR EMOCIONAL + PASAJE SENSORIAL
- Musicoterapia
- Murales
- Escalinata viva
- Rehabilitación casa patrimonial

20. NUEVA ESTACIÓN SUCRE PARA CORREDOR "RAPITRANS" Y MICRO RUTA + RENOVACIÓN PLAZA PLAYÓN
- Mirador
- Escalinatas viva
- Pasaje verde
- Parque de bolsillo
- Bicisendero
- Reestructuración vial calle Sucre
- Ligado a equipamientos "Estación playón de la marín" y "Cancha de los milagros"

21. EXTENSIÓN PLAYÓN DE LA MARÍN + ASENSOR URBANO + CENTRO LÚDICO
- Rehabilitación Centro Comercial Playón de la Marín con un nuevo programa arquitectónico como espacio administrativo
- Parada bici + parada micro ruta
- Bicisendero + escalinata viva
- Centro lpudica ligado a Iglesia Adventista

22. MIRADOR SAN SEBASTÍAN + ESCALINATA VIVA
- Bordes residuales repotenciados
- Murales + pasajes verdes
- Pacificación vial ligado a Liga Barrial San Sebastían y corredor vivo Machángara

23. PARQUE MIRADOR FRANCIA + ASCENSOR URBANO
- Parada micro ruta + bici
- Pacificación vial calle Santa Cruz
- Ligado a corredor Machangara

24. INTERCAMBIADOR CUMANDÁ
- Nueva parada ecovía
- Ascensor Urbano
- Ligado a equipamiento Parque Cumandá

25. CORREDOR VIVO MACHÁNGARA
- Bicisenderos
- Senderos sensoriales
- Tratamiento del agua

1. CENTRO DE DESARROLLO COMUNITARIO:
- Huertos + mirador

2. PLAZA RECREATIVA:
- Juegos acuáticos
- Parada bici
- Ascensor urbano

3. HOTEL MACHÁNGARA
- Juegos infantiles
- Huertos

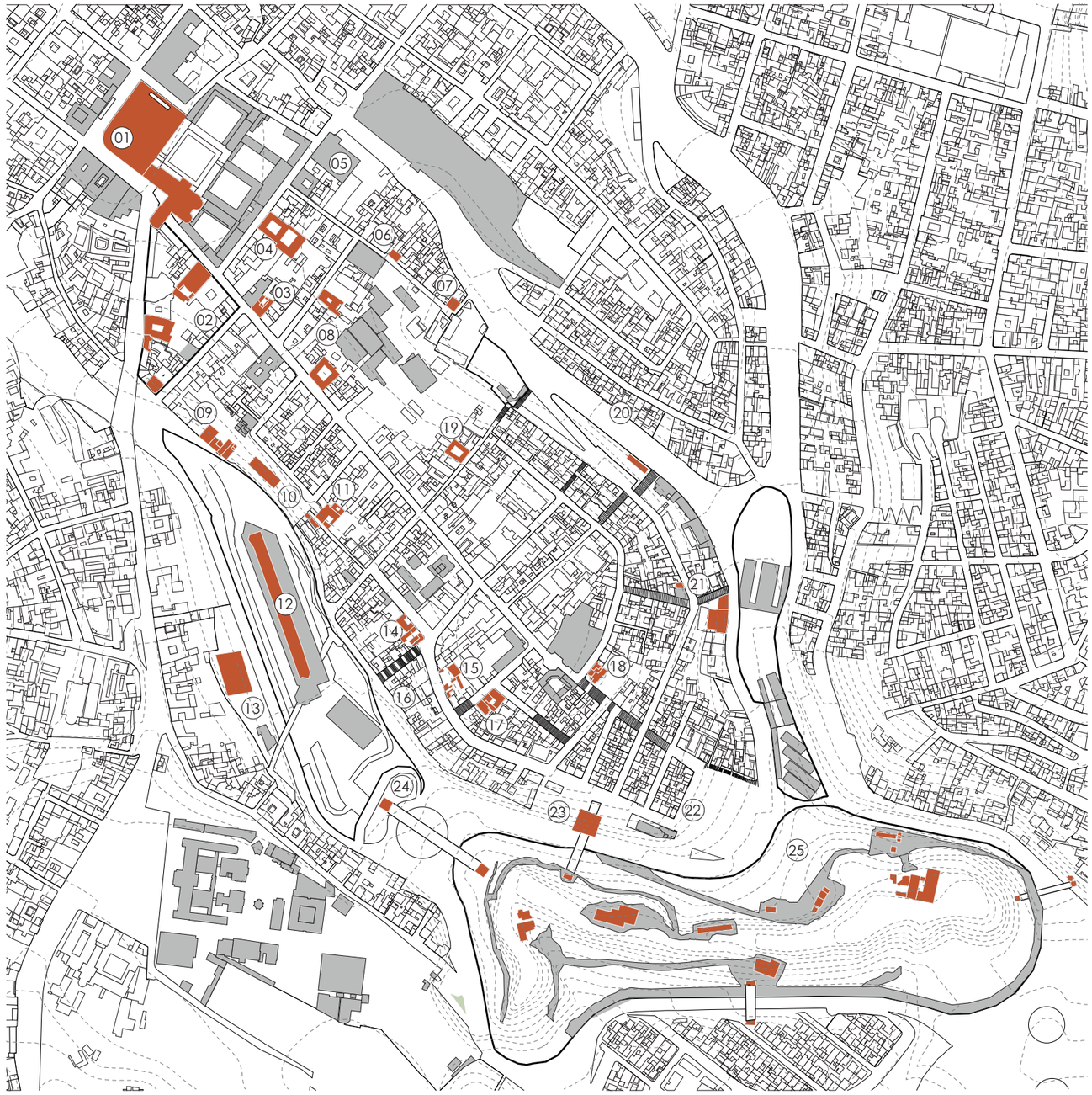
4. ÁREA COMERCIAL
- Zona de picnic + BBQ
- Zona de mascotas

5. CENTRO DE TRATAMIENTO DEL AGUA:
- Piscicultura

6. HOSPEDAJE + RESTAURANTES
- Plaza recreativa

7. POLIDEPORTIVO + MIRADOR

Notas:



Notas: *Figura 116. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos detonadores.*

V.9.1 JERARQUIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DETONADORES

Con el fin de estructurar el conjunto de proyectos y establecer criterios claros de priorización, **el sistema de proyectos detonadores se organiza en tres niveles jerárquicos: estructurantes (corto plazo), barriales (mediano plazo)y activadores y catalizadores (largo plazo), definidos según su escala de intervención, impacto urbano y capacidad de transformación territorial.**

Esta jerarquización permite comprender el plan parcial como un proceso progresivo y estratégico, evitando una lectura fragmentada del territorio y facilitando su implementación por fases. Cada nivel cumple un rol específico dentro del sistema urbano, desde la reconfiguración estructural hasta la activación y consolidación del espacio público a escala barrial.



NIVEL 1

PROYECTOS ACTIVADORES Y CATALIZADORES URBANOS A CORTO PLAZO

Los proyectos de Nivel 3 corresponden a **acciones de escala puntual, concebidas como catalizadores de uso y apropiación del espacio público. Estos proyectos se caracterizan por su capacidad de activar sectores específicos del territorio** mediante programas flexibles y de bajo impacto físico, orientados a reforzar la vida urbana cotidiana

En este nivel se incluyen proyectos como **el cine al aire libre, los parques de bolsillo, las escalinatas vivas, las galerías de arte y oficios con paradas de bicicleta, la vivienda con planta baja activa, la vivienda temporal con terrazas comunitarias,** así como otros dispositivos urbanos asociados a la activación del espacio público y la movilidad sostenible

Estos proyectos no se conciben como piezas autónomas, sino como **componentes complementarios de los proyectos de niveles superiores, cuya efectividad depende de la implementación simultánea de intervenciones urbanas de menor escala**, tales como pacificación vial, arbolado, iluminación, mobiliario urbano y activaciones temporales.

Proyectos: 03-08-09-11-13-15-16-17-18



Notas: Figura 117. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 1.

CASA TALLER MI LOMA GRANDE

NIVEL 1



La Casa Taller Comunitaria se plantea como un proyecto de escala puntual, destinado a fortalecer la cohesión social y la apropiación comunitaria del espacio urbano mediante programas de capacitación, encuentro y apoyo barrial. Su función principal es activar dinámicas sociales existentes y responder a necesidades locales específicas.

Este proyecto se integra al sistema urbano como un dispositivo catalizador, **cuya efectividad depende de su articulación con intervenciones de menor escala, tales como mejoramiento del espacio público, arbolado, iluminación y accesibilidad peatonal.** Su impacto se concentra en el ámbito social, reforzando las estrategias de inclusión y participación ciudadana del plan parcial.



ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 118. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta Taller-casa comunitaria.*

MICRO RUTA SUCRE

NIVEL 1



La Nueva Parada de Microruta Sucre se plantea como un proyecto de escala puntual, orientado a mejorar la accesibilidad y la funcionalidad del sistema de transporte público a nivel barrial. Su objetivo principal es optimizar la relación entre movilidad, espacio público y actividad urbana cotidiana.

Este proyecto **actúa como un elemento catalizador de movilidad,** cuya efectividad depende de su integración con intervenciones urbanas complementarias como **reestructuración vial, mejora de veredas, señalización y paradas de bicicleta.** En conjunto, estas acciones permiten consolidar un sistema de movilidad más accesible, seguro y sostenible.



ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 119. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta nueva parada Sucre para micro ruta.*

ESCALINATA DE LOS HUERTOS

NIVEL 1

Las escalinatas vivas se conciben como **proyectos de escala puntual, orientados a mejorar la conectividad peatonal** en sectores con pendientes pronunciadas, incorporando criterios de accesibilidad, permanencia y activación social del espacio público.

Más allá de su función circulatoria, estas infraestructuras **actúan como dispositivos urbanos de activación, al integrar áreas de estancia, vegetación, iluminación y expresiones culturales.** Su efectividad depende de su articulación con proyectos de niveles superiores, reforzando la continuidad espacial y la apropiación ciudadana.





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 120. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de escalinatas vivas.*

CAFETERÍA LOMEÑO

NIVEL 1

La propuesta de microespacios urbanos se plantea como una **estrategia de activación puntual del tejido urbano, mediante la reutilización de vacíos, lotes residuales y espacios subutilizados.** Estos microespacios buscan mejorar la calidad del entorno inmediato a través de intervenciones de bajo impacto físico y alta incidencia social

Su carácter flexible **permite adaptarse a distintas dinámicas barriales, funcionando como extensiones del espacio público** y complementando los proyectos detonadores de mayor escala. La implementación de estos espacios se apoya en intervenciones urbanas tácticas que garantizan su apropiación y sostenibilidad.





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 121. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de microespacios.*

NIVEL 2

PROYECTOS DETONADORES BARRIALES A MEDIO PLAZO

Los proyectos detonadores de Nivel 2 corresponden a **intervenciones de escala barrial, orientadas a la activación del espacio público, la consolidación de centralidades locales y el fortalecimiento de la vida comunitaria.** Estos proyectos introducen programas urbanos y arquitectónicos que responden a las dinámicas cotidianas del territorio, promoviendo la apropiación social y la reactivación de sectores subutilizados.

En este nivel se agrupan proyectos como la **Plaza de Santo Domingo, la Plaza Multifuncional con Parada de Micro Ruta, la Biblioteca con espacios de coworking, el Centro Lúdico y Espacio Público, el Centro Tecnológico, el Centro de Oficios Tradicionales y Personajes Quiteños, el Equipamiento del Parque Cumandá, así como los miradores barriales y plazas recreativas distribuidas a lo largo del área de estudio.**

Estos proyectos, si bien no transforman de manera directa la estructura territorial, cumplen un rol fundamental en la consolidación del tejido urbano, y **requieren de la articulación con los proyectos estructurantes de Nivel 1** y de la implementación de intervenciones urbanas complementarias para garantizar su funcionamiento e integración al entorno.

Proyectos: 01-04-05-06-07-10-12-14-19-22



Notas: *Figura 122. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 2.*

NIVEL 2



La Plaza de Santo Domingo se concibe como un proyecto detonador de escala barrial, orientado a la reactivación del espacio público patrimonial y al fortalecimiento de una centralidad histórica existente. Su intervención busca mejorar las condiciones de uso, permanencia y conectividad peatonal, integrando programas de estancia, comercio en planta baja y movilidad sostenible

Este proyecto cumple un rol fundamental en la **activación social y económica del entorno inmediato, articulándose con intervenciones urbanas complementarias como pacificación vial, arbolado, paradas de bicicleta y mejora del espacio peatonal.** Si bien no redefine la estructura territorial, su impacto simbólico y funcional lo posiciona como una pieza clave en la consolidación del tejido urbano del sector.



ANTES



DESPUÉS

LA PLAZA DE SANTO DOMINGO VIVE

NOMBRE DEL PROYECTO

Notas: *Figura 123. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta Plaza de Santo Domingo.*

NIVEL 2

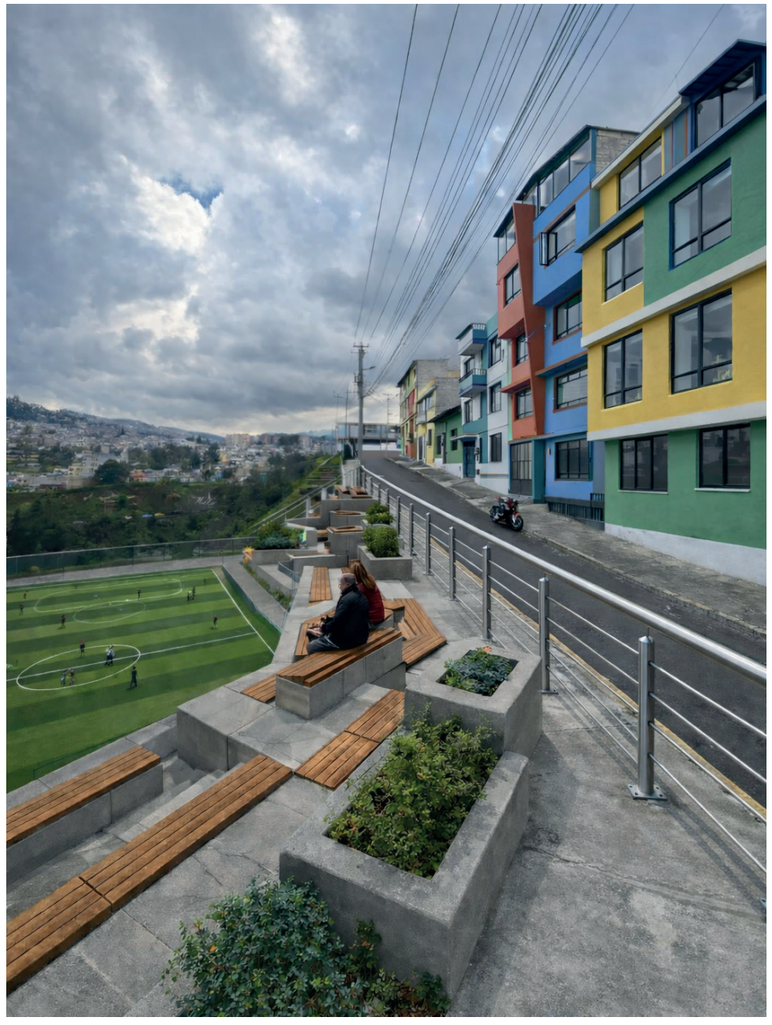


El Mirador San Sebastián se concibe como un proyecto detonador de escala barrial, orientado a la revalorización de un punto estratégico del territorio mediante la activación del paisaje urbano y la recuperación de bordes subutilizados. El proyecto busca consolidar un espacio de contemplación, encuentro y conexión visual con el entorno natural y patrimonial

Su implementación contribuye a **fortalecer la identidad del sector y a generar nuevos flujos peatonales y turísticos a escala local,** articulándose con intervenciones complementarias como escalinatas vivas, pasajes verdes y pacificación vial. De esta manera, el mirador actúa como un nodo de activación dentro del sistema de espacios públicos del plan parcial.



ANTES



DESPUÉS

MIRADOR DE SAN SEBASTIÁN

NOMBRE DEL PROYECTO

Notas: *Figura 124. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta mirador San Sebastían.*

ESCUELA DE OFICIOS Y PERSONAJES QUITEÑOS LOMA GRANDE

NIVEL 2

El Centro de Oficios Tradicionales y Personajes Quiteños, junto con la nueva UPC, se plantea como un **proyecto detonador de escala barrial, orientado a la recuperación del patrimonio cultural inmaterial y al fortalecimiento de la seguridad comunitaria.** El proyecto articula programas culturales, formativos y de control ciudadano, generando un espacio de referencia para el barrio.

Su impacto se manifiesta en la **activación social del entorno, la mejora de la percepción de seguridad y la consolidación de una centralidad cultural local.** Este proyecto se integra al sistema urbano mediante intervenciones complementarias como **espacios públicos activos, murales, escalinatas vivas y conectividad peatonal.**





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 125. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de centro de oficios tradicionales y personajes quiteños + Nueva UPC.*

CENTRO DE ESCUCHA Y BIENESTAR EMOCIONAL

NIVEL 2



El Centro de Escucha y Bienestar Emocional se concibe como un **proyecto detonador de escala barrial, orientado a responder a problemáticas sociales vinculadas al cuidado, la salud mental y la cohesión comunitaria.** Su implantación introduce un programa innovador dentro del tejido urbano, fortaleciendo la dimensión sociocultural del plan parcial.

Este proyecto contribuye a la **activación del entorno mediante la generación de espacios de encuentro, tránsito calmado y apropiación comunitaria,** articulándose con intervenciones urbanas complementarias como **pasajes sensoriales, mejora del espacio público y conectividad peatonal.**



ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 126. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de centro de escucha y bienestar emocional.*

MIRADOR CUMANDÁ

NIVEL 2

El Cine al Aire Libre y Mirador Cumandá se plantea como un **proyecto detonador de escala barrial, orientado a la activación cultural y recreativa del espacio público en un entorno estratégico.** El proyecto combina programas de ocio, contemplación y encuentro social, fortaleciendo la relación entre el tejido urbano y el paisaje

Su impacto se manifiesta en la **generación de nuevas dinámicas de uso del espacio público y en la consolidación de un nodo cultural a escala local,** articulándose con proyectos estructurantes y con intervenciones de menor escala que garantizan su accesibilidad y continuidad espacial.





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 127. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de cine al aire libre y mirador Cumandá.*

CENTRO LÚDICO MILAGROS

NIVEL 2

El Centro Lúdico se concibe como un **proyecto detonador de escala barrial, orientado a la activación del espacio público a través del juego, la recreación y la convivencia intergeneracional.** Su implantación busca mejorar la calidad de vida urbana y fortalecer los vínculos comunitarios mediante programas accesibles e inclusivos.

Este proyecto actúa como un **nodo de encuentro dentro del sistema de espacios públicos del plan parcial,** integrándose con intervenciones urbanas complementarias como áreas verdes, mobiliario urbano, iluminación y conectividad peatonal, que aseguran su funcionamiento y apropiación social.





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 128. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta del centro lúdico.*

NIVEL 3

PROYECTOS DETONADORES ESTRUCTURANTES A LARGO PLAZO

Los proyectos detonadores de Nivel 1 corresponden a **intervenciones de escala territorial, capaces de modificar la estructura urbana existente y generar impactos más allá de su área inmediata de implantación.** Estos proyectos actúan como piezas estructurantes del plan parcial, al reorganizar flujos de movilidad, activar bordes naturales o patrimoniales y establecer nuevas centralidades urbanas.

En este nivel se incluyen proyectos estratégicos como: **el Parque Mirador Francia con Ascensor Urbano, el Corredor Vivo Machángara, el Intercambiador Cumandá, la Extensión del Playón de la Marín con Ascensor Urbano, la Nueva Estación Sucre** asociada al corredor de transporte público, así como l**a Supermanzana Activa.** En conjunto, estos proyectos constituyen los principales motores de transformación del territorio y definen la estructura general del plan parcial.

Debido a su complejidad e impacto urbano, los proyectos de Nivel 1 se conciben como **acciones prioritarias** de implementación progresiva, orientadas a generar efectos multiplicadores sobre el entorno urbano inmediato y barrial.

Proyectos: 02-20-21-23-24-25



Notas: *Figura 129. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 3.*

REHABILITACIÓN CALLE SUCRE

NIVEL 3

La rehabilitación vial de la calle Sucre se concibe como un **proyecto detonador de escala estructurante, debido a su capacidad de reorganizar flujos de movilidad y redefinir un eje urbano estratégico dentro del área de estudio.** Esta intervención trasciende la mejora física de la vía, incorporando criterios de pacificación vial, movilidad activa y redistribución del espacio público.

Su impacto territorial **permite articular múltiples proyectos barriales y activadores,** convirtiéndose en un soporte fundamental para la implementación del sistema de proyectos detonadores del plan parcial. Por su alcance e incidencia, este proyecto constituye una de las acciones prioritarias del Nivel 1.





ANTES



DESPUÉS

Notas: *Figura 130. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de rehabilitación vial calle Sucre.*

Notas:

V.10.ANTEPROYECTO: Parque mirador Francia + Ascensor urbano



Notas: *Figura 131. Delgado, N. (2026).Imagen referencial ascensor urbano desde la calle santa cruz.*

V.10.1. ESTRATÉGIAS GENERALES

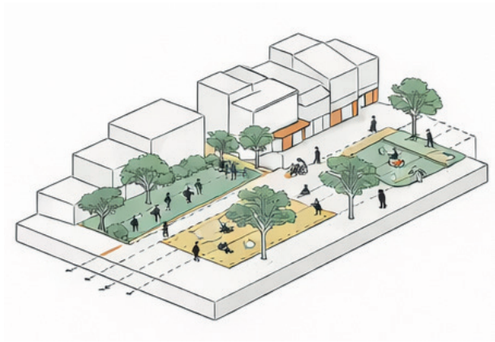
NIVEL 1

El proyecto Parque Mirador Francia + Ascensor Urbano se plantea como un proyecto detonador estructurante de Nivel 1, orientado a la regeneración urbana de un borde actualmente consolidado como barrera natural y urbana, cuya compleja topografía ha generado procesos de fragmentación, subutilización y desconexión territorial.

Este borde, que separa el Parque Francia de la quebrada del río Machángara, ha limitado históricamente su potencial como espacio articulador entre el barrio, el paisaje natural y la ciudad. Frente a esta condición, el proyecto propone transformar el límite físico en una infraestructura urbana activa, capaz de reconfigurar la relación entre el tejido urbano y el sistema ambiental, y de operar como un nuevo acceso estructurante al barrio.

En coherencia con los lineamientos del plan parcial el proyecto se concibe como una **pieza clave para la conectividad territorial y la accesibilidad universal,** estableciendo una conexión estratégica entre el parque, la quebrada del Machángara y el Centro Histórico de Quito.

La incorporación del ascensor urbano permite superar las barreras topográficas existentes, integrando de manera efectiva los sistemas de movilidad peatonal, ciclista y de transporte público. Más allá de su dimensión física, el proyecto actúa como un **catalizador de dinámicas sociales, ambientales y de movilidad, activando el espacio público, fortaleciendo la apropiación ciudadana del borde y promoviendo la integración paisajística y ecológica del entorno**. En este sentido, el Parque Mirador Francia + Ascensor Urbano no solo estructura el territorio, sino que establece un **efecto multiplicador sobre los proyectos barriales** y las intervenciones urbanas asociadas, consolidándose como uno de los principales motores de transformación del plan parcial.



01. Espacio público

Esta estrategia se orienta a la consolidación del parque como centralidad barrial activa, reconociendo y reforzando los elementos patrimoniales existentes; la iglesia y la pileta, como hitos identitarios y estructurantes del espacio público. A partir de ellos, se propone una reorganización del parque que incorpore nuevos programas de uso cotidiano, fortaleciendo su rol como lugar de encuentro intergeneracional.

La intervención introduce espacios de permanencia, áreas de juegos infantiles, estacionamientos para bicicletas y camineras de conexión, articuladas directamente con la movilidad vertical, permitiendo que el parque funcione no solo como espacio recreativo, sino como nodo de articulación entre barrio, paisaje y sistemas de movilidad activa.



02. Calle Francia como Eje Compartido de Movilidad Activa y Vida Barrial

La calle Francia se reconfigura como un eje urbano compartido, priorizando al peatón y al ciclista sin eliminar completamente la circulación vehicular. La estrategia plantea una redistribución del perfil vial, mediante el ensanchamiento de veredas, la incorporación de una ciclovía continua y la preservación del arbolado existente como infraestructura ambiental.

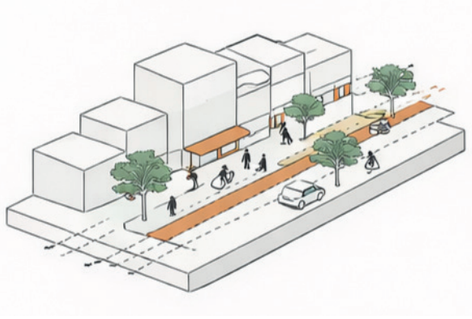
La pacificación del tráfico se logra a través de reductores de velocidad, señalética clara y diseño urbano, promoviendo una circulación calmada que favorezca la seguridad vial y la convivencia entre modos de transporte. De este modo, la calle deja de ser un espacio de tránsito exclusivo para convertirse en un corredor de estancia, recorrido y activación barrial.

Notas: Figura 128. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias para el proyecto Parque mirador Francia + ascensor urbano.



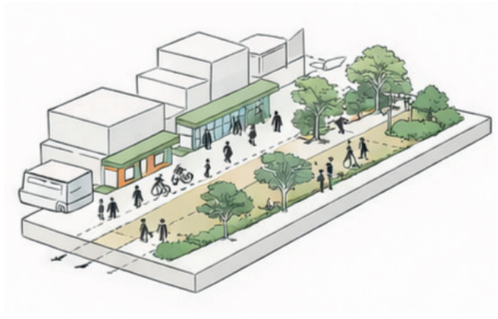
03. Calle Santa Cruz como Corredor Multimodal Pacificado

La calle Santa Cruz se plantea como un corredor multimodal pacificado, con una estructura vial que prioriza el transporte público, la movilidad activa y la seguridad peatonal. La propuesta reorganiza la sección de la vía, reduciendo la circulación vehicular privada a un carril por sentido, e incorporando carriles exclusivos para la Ecovía, junto con una nueva parada integrada al espacio público
Complementariamente, se incorpora una ciclovía, pasos peatonales seguros y dispositivos de calmado de tráfico, permitiendo que esta vía funcione como conector estratégico entre el barrio y el corredor ecológico del río Machángara, específicamente la quebrada de El Senso. Así, la calle se transforma en una transición entre infraestructura urbana y sistema ambiental.



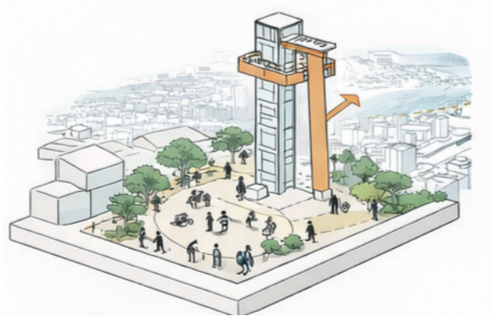
04. Activación de Planta Baja y Mixtura de Usos

Esta estrategia promueve la transformación del uso de suelo en planta baja, incentivando la incorporación de actividades comerciales, productivas y de servicios de escala barrial. El objetivo es reactivar la calle como espacio vivido, fortaleciendo la economía local y aumentando la vigilancia natural del espacio público.
La mixtura de usos permite que las edificaciones dejen de funcionar como elementos pasivos y se integren a las dinámicas cotidianas del barrio, generando fachadas activas, mayor flujo peatonal y apropiación social, en coherencia con los principios de ciudad compacta y proximidad..



05. Infraestructura verde y paisaje sensorial activo

La infraestructura verde se concibe como un sistema continuo de paisaje activo, que integra movilidad sostenible, biodiversidad urbana y experiencia sensorial. La estrategia propone la incorporación de bicisenderos, camineras y recorridos a través de rampas en el borde del parque, articulados con un nuevo mirador urbano.
El mirador se plantea como un espacio de contemplación y permanencia, incorporando vegetación frutal y ornamental que refuerza la relación sensorial con el entorno natural. Este sistema busca reconectar al habitante con el paisaje, activando bordes hoy subutilizados y fortaleciendo la continuidad ecológica del sector.



06. Movilidad vertical como nodo de cohesión social

La movilidad vertical se plantea como una infraestructura urbana estratégica, capaz de superar las barreras topográficas del barrio y mejorar su accesibilidad física y simbólica. El ascensor-mirador no se concibe únicamente como un elemento funcional, sino como un nodo de cohesión social, que prioriza al peatón y al ciclista y redefine la relación entre el barrio y la ciudad.
A través de esta intervención, se activa el tercer paisaje del borde: espacios residuales y subutilizados; integrándolo al sistema urbano y paisajístico. El proyecto se convierte así en un dispositivo de inclusión, conexión y resignificación territorial, fortaleciendo la integración del barrio al Centro Histórico y a la estructura urbana mayor.

Notas:

EJE FÍSICO







En el eje físico, la propuesta contempla la remodelación integral del Parque Francia, incorporando criterios de diseño urbano contemporáneo orientados a mejorar la calidad espacial, la legibilidad y la continuidad del espacio público. Aunque el parque cuenta actualmente con equipamientos recreativos como gimnasio al aire libre, juegos infantiles y una cancha de baloncesto, estos se encuentran dispersos y con limitada articulación urbana. La intervención propone reorganizar dichos usos bajo una lógica de **centralidad barrial, jerarquización de recorridos y creación de áreas de estancia, en concordancia con los criterios de espacio público inclusivo establecidos por el PMOT** (Municipio del DMQ, 2023).

Asimismo, se plantea la reubicación de la Unidad de Policía Comunitaria (UPC) como estrategia para mejorar las visuales, reforzar la percepción de seguridad y liberar suelo para usos colectivos, en coherencia con los principios de diseño ambientalmente seguro promovidos por la planificación urbana local. De manera complementaria, se propone poner en valor la iglesia existente, reconociéndola como elemento patrimonial y simbólico del barrio, articulándola al sistema de espacios públicos mediante plazas y visuales controladas, en concordancia con los lineamientos del Instituto Metropolitano de Patrimonio para la integración del patrimonio edificado en proyectos contemporáneos (IMP, 2020).

EJE DE MOVILIDAD







El eje de movilidad se articula con el enfoque del plan parcial Bordes Activos: Acupuntura urbana para reconectar el barrio con la ciudad, **priorizando la caminabilidad, la movilidad sostenible y la accesibilidad universal.** En este marco, se propone la reconfiguración de la calle Francia, incorporando arbolado urbano, alcorques y una sección vial más equilibrada, que favorezca al peatón sin eliminar las dinámicas residenciales existentes, como el estacionamiento frente a las viviendas. Esta estrategia responde a los principios de calles completas promovidos por la normativa metropolitana de movilidad (Municipio del DMQ, 2022).

De manera complementaria, se plantea la reestructuración de la calle Santa Cruz, en la parte baja del barrio, como eje de conexión directa con el borde del río Machángara. Esta vía se concibe como una calle pacificada, donde se prioriza al peatón mediante la reducción de velocidades, ampliación de aceras, incorporación de cruces seguros, una parada de bus con condiciones adecuadas de seguridad y una parada de bicicletas, en concordancia con los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible del DMQ (Municipio del DMQ, 2022).

Como elemento estructurante del proyecto, se incorpora un ascensor urbano acoplado al borde, concebido como infraestructura de movilidad vertical y como herramienta de inclusión social. Este dispositivo permite superar la barrera topográfica existente, garantizando accesibilidad universal, en concordancia con los principios establecidos en la Ley Orgánica de Discapacidades y las normativas nacionales de accesibilidad al espacio público (Asamblea Nacional del Ecuador, 2012).

Notas: *Figura 129. Delgado, N. (2026).Imagenes del estado actual del parque Francia en relación al eje físico y de movilidad.*

EJE AMBIENTAL







Desde el eje ambiental, el proyecto aprovecha las cuencas visuales estratégicas que ofrece el borde hacia el río Machángara y la ciudad, incorporando un mirador urbano integrado al ascensor, concebido como espacio de contemplación y educación ambiental. Esta estrategia se alinea con los objetivos de **recuperación de ríos urbanos y fortalecimiento de la relación ciudad–naturaleza promovidos por el PDOT** (Municipio del DMQ, 2023).

Asimismo, se plantea la implementación de bicisenderos a lo largo del borde, promoviendo una movilidad limpia y recreativa, y el uso de vegetación sensorial y arbolado urbano para mejorar el confort térmico, la sombra y el microclima. Estas acciones responden a los principios de infraestructura verde y adaptación climática establecidos en la planificación ambiental del Distrito Metropolitano (Secretaría de Ambiente del DMQ, 2021).

EJE SOCIAL - CULTURAL







En el eje sociocultural, el proyecto se concibe como un **espacio de cohesión social, capaz de articular la vida comunitaria del barrio con dinámicas de turismo local y apropiación ciudadana.** El Parque Mirador Francia se proyecta como un espacio de encuentro intergeneracional que fortalece el sentido de pertenencia, la identidad barrial y la apropiación del espacio público, en concordancia con los principios de derecho a la ciudad establecidos en la normativa urbana local (Municipio del DMQ, 2023).

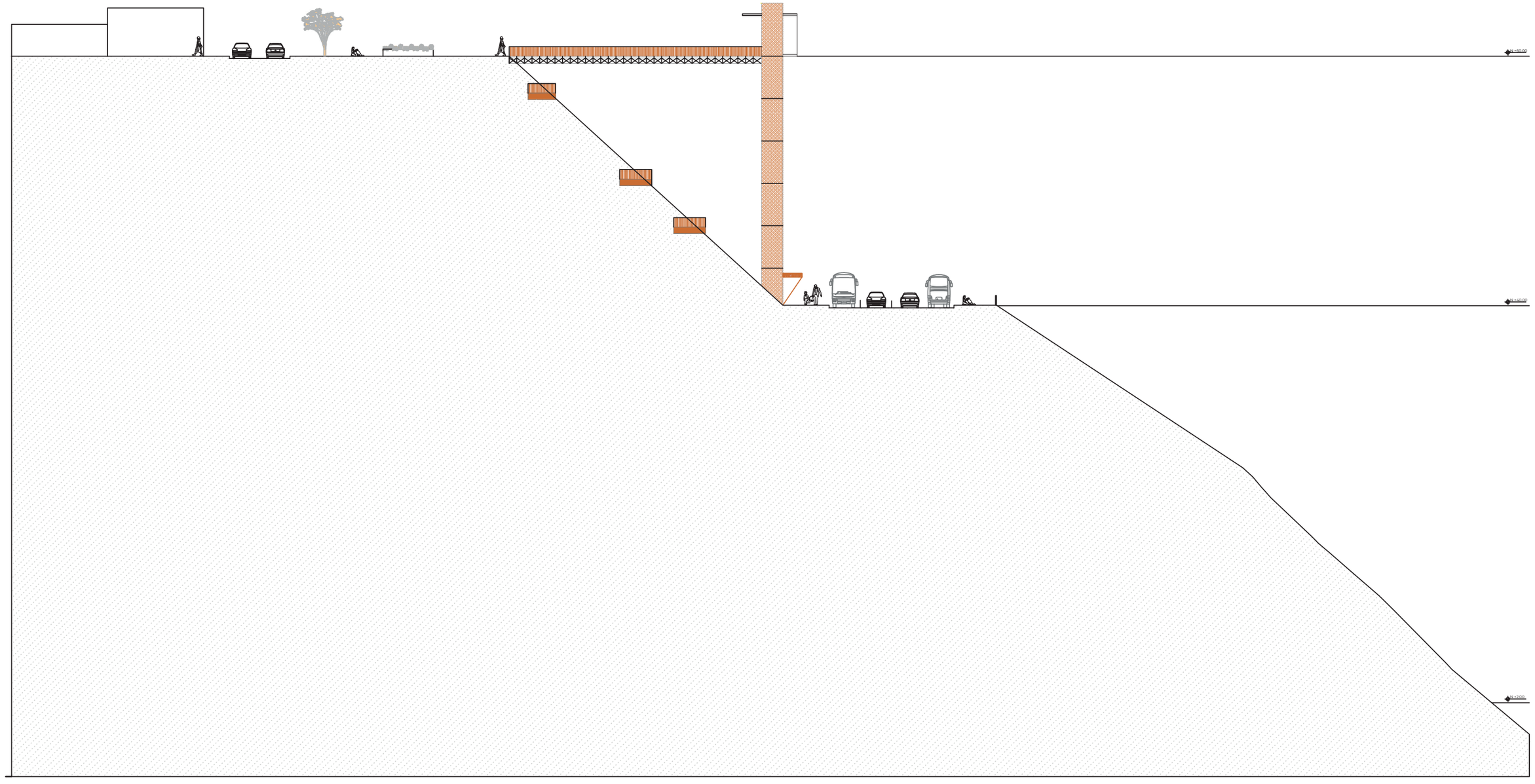
La incorporación del ascensor urbano y del mirador consolida al proyecto como un hito urbano de referencia, no solo para el barrio, sino para la ciudad en su conjunto, contribuyendo a redefinir el borde como un espacio activo, accesible y simbólicamente significativo dentro de la estructura urbana de Quito.

Notas: *Figura 130. Delgado, N. (2026).Imagenes del estado actual del parque Francia en relación al eje ambiental y social-cultural.*

V.10.2. PROPUESTA CONCEPTUAL



Notas: *Figura 131. Delgado, N. (2026).Planta conceptual para la propuesta del parque mirador Francia + ascensor urbano.*



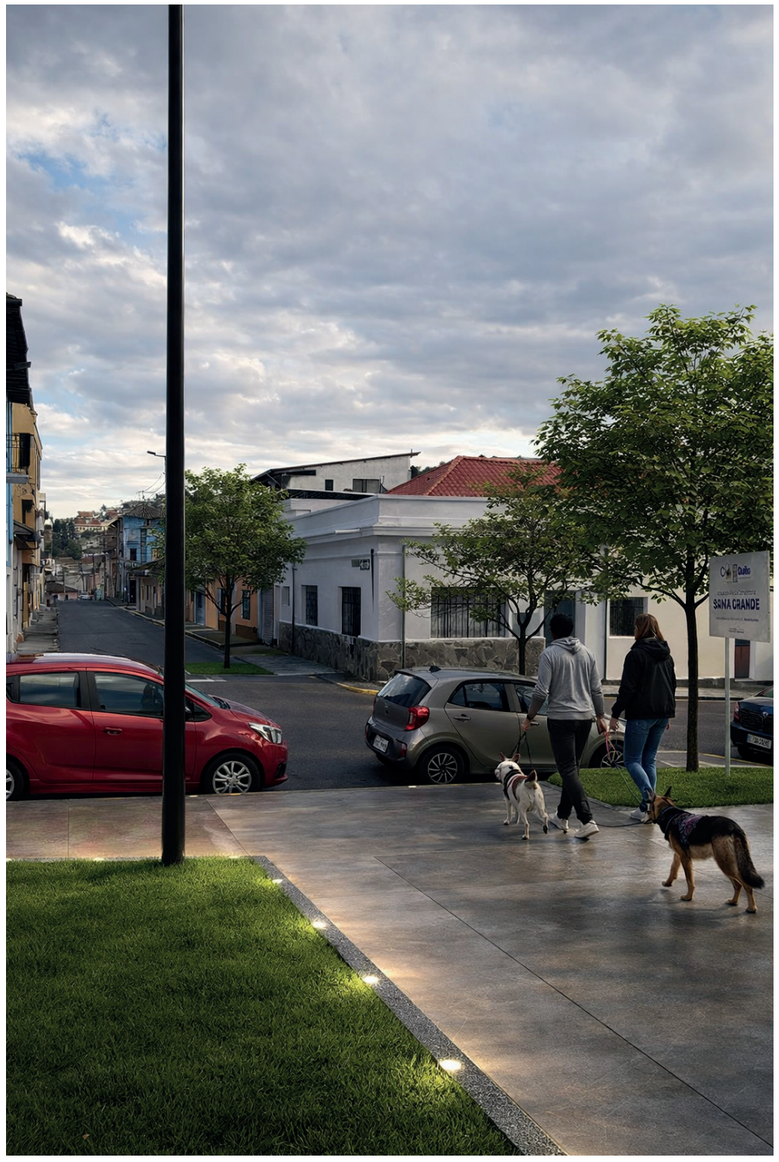
Notas: *Figura 132. Delgado, N. (2026).Corte urbano para la propuesta del parque mirador Francia + ascensor urbano.*



Notas: *Figura 133. Delgado, N. (2026).Imagen referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano*



Notas: *Figura 134. Delgado, N. (2026).Imagen referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano*







186 Notas: *Figura 135. Delgado, N. (2026).Imagenes de referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano*

V.11.Conclusiones y recomendaciones

CONCLUSIONES

El barrio patrimonial La Loma Grande, a pesar de su alto valor histórico, simbólico y urbano dentro del Centro Histórico de Quito, enfrenta problemáticas asociadas al deterioro del espacio público, la fragmentación de la movilidad peatonal y una débil articulación territorial con su entorno inmediato. Estas condiciones inciden negativamente en la habitabilidad del barrio y en los procesos de apropiación social del espacio urbano.

El diagnóstico urbano integral permitió identificar que las principales limitaciones del sector no se relacionan con una pérdida significativa del patrimonio edificado, sino con la ausencia de estrategias urbanas integrales capaces de articular la movilidad sostenible, el espacio público, los usos del suelo y las dinámicas sociales en un contexto patrimonial habitado.

La aplicación del Estándar DOT (Desarrollo Orientado al Transporte) evidenció brechas relevantes en términos de caminabilidad, conectividad y mezcla de usos, confirmando que la movilidad activa constituye un componente estructurante para los procesos de revitalización urbana en barrios históricos de escala barrial, particularmente en contextos de topografía compleja.

El análisis social y cultural demostró que La Loma Grande mantiene una identidad barrial activa, sustentada en redes comunitarias vigentes, prácticas cotidianas y formas de organización local. Esta condición representa una oportunidad estratégica para impulsar procesos de regeneración urbana que fortalezcan la cohesión social, evitando escenarios de desplazamiento poblacional, gentrificación o museificación del territorio.

La propuesta del Plan Parcial responde de manera coherente al diagnóstico y a los objetivos planteados en la investigación, al estructurarse como una estrategia de acupuntura urbana que prioriza al peatón, recupera y cualifica el espacio público, y promueve una conservación patrimonial vinculada a la vida cotidiana y al uso activo del barrio como unidad urbana viva.

RECOMENDACIONES

Implementar el Plan Parcial de manera progresiva y estratégica, priorizando proyectos detonadores localizados en nodos y ejes estructurantes del barrio, de modo que se generen impactos urbanos visibles que refuercen la apropiación ciudadana del espacio público y faciliten su ejecución por fases.

Consolidar una red continua y accesible de movilidad peatonal, incorporando criterios de accesibilidad universal, especialmente en calles con pendientes pronunciadas, a fin de garantizar condiciones adecuadas de seguridad, confort y conectividad tanto interna como externa al barrio.

Fortalecer una mezcla equilibrada de usos del suelo, con énfasis en la vivienda y el comercio de proximidad, como estrategia para asegurar la permanencia de la población residente, dinamizar la vida barrial y prevenir procesos de gentrificación en el contexto del Centro Histórico.

Incorporar criterios ambientales pasivos en el diseño del espacio público, tales como el manejo sostenible de aguas, la incorporación de infraestructura verde y estrategias de control climático, con el objetivo de mejorar la habitabilidad urbana y la sostenibilidad ambiental del barrio.

Promover mecanismos de gestión participativa que involucren de manera activa a los habitantes, organizaciones barriales y actores institucionales en los procesos de implementación, seguimiento y mantenimiento de las intervenciones propuestas, garantizando la sostenibilidad social y operativa del Plan Parcial a largo plazo.

Notas:

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Ley Orgánica de Cultura. Registro Oficial.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, 15(2), 73–80. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: Ciudad y ciudadanía. Electa.
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press.
- Carrión, F. (2000). Ciudad y centro histórico: El patrimonio como recurso urbano. FLACSO Ecuador.
- Carrión, F. (2002). Centro histórico y espacio público. FLACSO Ecuador.
- Carrión, F. (2007). Centros históricos: La política urbana del siglo XXI. FLACSO Ecuador.
- Carrión, F. (2010). El patrimonio histórico como bien público urbano. En F. Carrión (Ed.), Patrimonio, identidad y ciudad (pp. 23–45). FLACSO Ecuador.
- Carrión, F. (2016). La revitalización de los centros históricos en América Latina. Revista INVI, 31(87), 29–52. https://doi.org/10.4067/S0718-83582016000200002
- Choay, F. (2001). L'urbanisme, utopies et réalités. Seuil
- Choay, F. (2007). Alegoría del patrimonio. Gustavo Gili.
- Cueva, L. (2023). Percepción de inseguridad ciudadana en el Distrito Metropolitano de Quito. Instituto Metropolitano de Estudios Urbanos.
- Delgadillo, V. (2016). Patrimonio urbano, turismo y gentrificación. Revista Eure, 42(126), 5–23.
- García Canclini, N. (1999). Culturas híbridas: Estrategias para entrar y salir de la modernidad. Grijalbo.
- Gehl, J. (2010). Cities for people. Island Press.
- Gehl, J. (2011). Life between buildings: Using public space. Island Press.
- Gehl, J. (2013). Cities for people. Island Press.
- Glass, R. (1964). London: Aspects of change. MacGibbon & Kee.
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared space: Reconciling people, places and traffic. Built Environment, 34(2), 161–181.
- ICOMOS. (1964). Carta internacional sobre la conservación y la restauración de monumentos y sitios (Carta de Venecia). Consejo Internacional de Monumentos y Sitios.
- ICOMOS. (1987). Carta de Washington para la conservación de ciudades y áreas urbanas históricas. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios.
- ICOMOS. (2000). Carta de Cracovia: Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido. Consejo Internacional de Monumentos y Sitios.
- ITDP. (2017). Estándar de Desarrollo Orientado al Transporte. Institute for Transportation and Development Policy.
- Jacobs, J. (1961). The death and life of great American cities. Random House.
- Kingman, E. (2006). La ciudad y los otros: Quito 1860–1940. FLACSO Ecuador.
- Lefebvre, H. (1991). The production of space. Blackwell.
- Lynch, K. (1960). The image of the city. MIT Press Moreno, C. (2016). La ville du quart d'heure. Editions de l'Observatoire
- Municipalidad Metropolitana de Lima. (2019). Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035. PROLIMA
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2020). Plan Parcial para el Desarrollo Integral del Centro Histórico de Quito. MDMQ.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2024–2033. MDMQ.
- Prats, L. (1997). Antropología y patrimonio. Ariel.
- Rojas, E. (2012). La ciudad del siglo XXI: Gestión urbana y patrimonio. BID.
- Smith, N. (2002). New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy. Antipode, 34(3), 427–450.
- UNESCO. (1972). Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural. UNESCO.
- UNESCO. (2003). Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial. UNESCO.
- UNESCO. (2011). Recomendación sobre el paisaje urbano histórico. UNESCO.
- UNESCO. (1978). Declaratoria del Centro Histórico de Quito como Patrimonio Cultural de la Humanidad. UNESCO.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, 15(2), 73–80. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público: Ciudad y ciudadanía. Electa.
- Calthorpe, P. (1993). The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream. Princeton Architectural Press.
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). (2017). The TOD standard (3rd ed.). ITDP. https://todstandard.org
- Koolhaas, R. (1978). Delirious New York: A retroactive manifesto for Manhattan. Monacelli Press.
- Koolhaas, R. (2010). Cronocaos. Marsilio.
- Vega, J., Balcázar, R., & Guerra, X. (2023). Transportation oriented development method: Literature review. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 1141, 012002. https://doi.org/10.1088/1755-1315/1141/1/012002

Notas:

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE FIGURAS

Figura 01.Delgado, N. (2025). Diagramas de conceptos patrimoniales. 29

Figura 02.Delgado, N. (2025). Diagramas de grados de intervención aplicables al patrimonio 30

Figura 03. Delgado, N. (2025). Mapa conceptual sobre la revitalización 31

Figura 04. Delgado, N. (2025). Infografía de la Carta de Washington basado en (ICOMOS. (1987). Carta de Washington para la conservación de ciudades y áreas urbanas históricas. International Council on Monuments and Sites.) 33

Figura 05. Delgado, N. (2025). Infografía del estándar DOT basado en (ITDP. (2017). Estándar de Desarrollo Orientado al Transporte.Institute for Transportation & Development Policy.) 34

Figura 06. Delgado, N. (2025). Infografía de la carta de la Ley Orgánica de Cultura basado en (Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Ley Orgánica de Cultura. Registro Oficial) 35

Figura 07. Delgado, N. (2025). Infografía de la constituciòn de la Repùblica del Ecuador, 2008 basado en(Asamblea Constituyente, 2008, arts. 21, 83, 377–380) 36

Figura 08. Delgado, N. (2025). Infografía del PMDOT 2024-2033 basado en (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2024). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2023–2033. Quito: MDMQ.) 37

Figura 09. Delgado, N. (2025). Infografía del Plan Parcial para el desarrollo integral delCentro Històrico de Quito basado en (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (s.f.). Plan parcial para el desarrollo integral del Centro Histórico de Quito.) 38

Figura 10. Delgado, N. (2025).Diagramas de localización y población. 50

Figura 11. Delgado, N. (2025). Mapa del Distrito metropolitano de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)] 51

Figura 12. Delgado, N. (2025). Mapa a escala meso del Centro Histórico de Quito y sus barrios [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)] 52

Figura 13.Delgado, N. (2025). Cuadro decaracterísticas los barrios de la parroquia centro histórico (Basado en datos del MDMQ, 2018; INEC, 2022) 52

Figura 14. Delgado, N. (2025). Línea de tiempo de la evolución histórica y morfológica del Centro Histórico de Quito. 53

Figura 15. Delgado, N. (2025). Mapa de hitos del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Administración General(2025)]. 54

Figura 16. Delgado, N. (2025). Mapa de rutas turísticas del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico (QUITO TURISMO, 2025)] 55

Figura 17. Delgado, N. (2025). Fotografías de hitos patrimoniales más relevantes del Centro Histórico de Quito. 56

Figura 18. Delgado,N. (2025). Mapa de imagen de la ciudad del barrio La Moma Grande, basado en Kevin Lynch [Mapa]. 75

Figura 19. Delgado, N. (2025). Mapa de ejes viales a escala meso del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)] 76

Figura 20. Delgado, N. (2025).Pastel de porcentaje del uso del suelo según el pugs 77

Figura 20. Delgado, N. (2025). Mapa del uso de suelo a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito, PUOS,2024]. 77

Figura 21. Delgado, N. (2025).Mapa de la altura de las edificaciones a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial(2025)]. 78

Figura 22. Delgado, N. (2025).Fotografía superior de una edificación de tipología colonial, fotografía de una edificación de tipología republicana 78

Figura 23. Delgado, N. (2025).Mapa de llenos y vacíos a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datosdel Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial(2025)]. 79

Figura 24. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de edificaciones patrimoniales 80

Figura 25. Delgado, N. (2025). Edificaciones patrimoniales a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa] a partir de datos del Sistema de Información del Patrimonio Cultural del Ecuador (SIPCE,2025) 80

Figura 26. Delgado, N. (2025). Edificaciones patrimoniales según su estado actual a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa]a partir de datos de IMP – Oficina Plan CHQ; IMP – Oficina de Inventario (2017); y Dávalos (2015). 81

Figura 27. Delgado, N. (2025). Fotografías de edificaciones patrimoniales. 81

Figura 28. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos a escala meso del Centro Històrico de Quito. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos (EMGIRS,2025) y Secretaría de Educación, Recreación y Deporte(2025)] 82

Figura 29. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de equipamientos culturales, recreativos y de cultura 83

Figura 30. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos culturales,recreativos y de culto a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Cultura (2023-2024)] 83

Figura 31. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de equipamientos educativos 84

Figura 32. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos educativos a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos (EMGIRS,2025) y Secretaría de Educación, Recreación y Deporte(2025)]. 84

Figura 33. Delgado, N. (2025).Linea de tiempo de instituciones educativas relevantes dentro del polígono del barrio Loma Grande 85

Figura 34. Delgado, N. (2025).Mapa de equipamientos de salud y bienestar social a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Salud y Secretría de Movilidad(2025)] 86

Figura 35. Delgado, N. (2025). Pastel de porcentaje de uso de suelo respecto a la vivienda 87

Figura 36. Delgado, N. (2025). Barras de porcentaje de equipamientos respecto a la vivienda 87

Figura 37. Delgado, N. (2025). Mapa de ejes viales a escala macro del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP, 2022)] 88

Figura 38. Delgado, N. (2025). Mapa detransporte público a escala meso del Centro Histórico de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPQ, 2022)]. 89

Figura 39. Delgado, N. (2025). Fotografías de paradas de transporte público metropolitano. 89

Figura 40. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de la estación del metro San Francisco. 90

Figura 41. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de parada del trolebus Santo Domingo. 91

Figura 42. Delgado, N. (2025). Esquema de análisis de la estación intermodal Playón de la Marín. 92

Figura 43. Delgado, N. (2025). Mapa de eje viales [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas(EPMMOP, 2025)]. 93

Figura 44. Delgado, N. (2025). Fotografías de parqueaderos públicos y municipales en el barrio La Loma Grande ... 94

Notas:

Figura 45. Delgado, N. (2025). Mapa de parqueaderos públicos, privados y metropolitanos [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas(EPMMOP, 2025)] 94

Figura 46. Delgado, N. (2025). Mapa de Accesibilidad al barrio Loma Grande 95

Figura 47. Delgado, N. (2025). Fotografías de hitos de referencia dentro del barrio la Loma Grande 95

Figura 48. Delgado, N. (2025). Mapeo de la caminabilidad, tiempo y distancia entre hitos. 96

Figura 49. Delgado, N. (2025). Fotografías de obstáculos que limitan la movilidad universal en el barrio la Loma Grande 97

Figura 50. Delgado, N. (2025). Sección transversal del barrio la Loma Grande 98

Figura 51. Delgado, N. (2025). Sección longitudinal del barrio la Loma Grande 99

Figura 52. Delgado, N. (2025). Imagen del contexto ambiental inmediato que rodea al polígono de estudio.(Imagen obtenida de Google Earth Pro (2025)). 100

Figura 53. Delgado, N. (2025).Mapa de accidentes geográficos a escala meso de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial (2025)]. 102

Figura 54. Delgado, N. (2025).Fotografía de la vista al río machángara desde el parque Francia. 103

Figura 55. Delgado, N. (2025).Mapa de espacio público a escala micro de la Loma Grande. [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Secretaría de Cultura (2023-2024)]. .. 104

Figura 56. Delgado, N. (2025). Fotografías de espacios públicos actualmente en el barrio la Loma Grande 104

Figura 57. Delgado, N. (2025). Mapa de cuencas visuales del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de autoría propia (EPMTPQ, 2022)]. 105

Figura 58. Delgado, N. (2025).Fotografías panorámicas y satelitales de las cuencas visuales del barrio la Loma Grande. 106

Figura 59. Delgado, N. (2025).Fotografías panorámicas y satelitales de las cuencas visuales del barrio la Loma Grande. 107

Figura 60. Delgado, N. (2025).Línea de tiempo del origen del barrio la Loma Grande en relación a hechos importantes para la creación del Centro Histórico de Quito. 108

Figura 61. Delgado, N. (2025). Linea de tiempo de noticias sobre el barrio la Loma Grande. 110

Figura 62. Delgado, N. (2025). Mapa de densidad poblacional a escala micro del barrio la Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2024)] 112

Figura 63. Delgado, N. (2025). Fotografías del rol del comercio en las dinámicas sociales del barrio la Loma Grande. 113

Figura 64. Delgado, N. (2025). Mapa de hitos tangibles a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EMMOP, 2025)] 114

Figura 65. Delgado, N. (2025). Mapa de transporte público a escala macro de Quito [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos del Geoportal Quito de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTPQ, 2022)]. 115

Figura 66. Delgado, N. (2025). Collage mapa de hitos tangibles e intangibles del barrio la Loma Grande. 116

Figura 67. Delgado, N. (2025). Mapa de nodos de conflicto a escala micro del barrio La Loma Grande [Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos de autoria propia y diagnósitico]. 117

Figura 68. Delgado, N. (2025). Collage escaneado de como los residentes ven el barrio [Collage elaborado por vecina del barrio la Loma Grande] 118

Figura 69. Delgado, N. (2025). Diagrama de actores sociales. 120

Figura 70. Delgado, N. (2025). Diagrama de tipo de actor social. 120

Figura 71. Delgado, N. (2025). Diagrama de género. 120

Figura 72. Delgado, N. (2025). Diagrama de tipo de actor social 120

Figura 73. Delgado, N. (2025). Diagrama de tipo de vivienda 120

Figura 74. Delgado, N. (2025). Formato de encuestas. 121

Figura 75. Delgado, N. (2025). Mapa de puntos de entrevistas a escala micro del barrio La Loma Grande (Mapa elaborado en ArcGIS Pro a partir de datos de autoria propia) 122

Figura 76. Delgado, N. (2025). Diagrama de oferta del comercio local. 123

Figura 76. Delgado, N. (2025). Diagrama de impacto del turismo. 123

Figura 77. Delgado, N. (2025). Diagrama de frecuencia de uso del espacio público. 123

Figura 78. Delgado, N. (2025). Diagrama de disponibilidad de áreas verdes. 123

Figura 79. Delgado, N. (2025). Diagrama de acceso peatonal. 123

Figura 80. Delgado, N. (2025). Diagrama de infraestructura para ciclistas. 123

Figura 81. Delgado, N. (2025). Diagrama de uso de bicicleta como transporte. 123

Figura 82. Delgado, N. (2025). Diagrama de seguridad peatonal. 123

Figura 83. Delgado, N. (2025). Diagrama de integración de rutas culturales. 124

Figura 84. Delgado, N. (2025). Diagrama de uso de rutas culturales. 124

Figura 85. Delgado, N. (2025). Diagrama de calidad de vida. 124

Figura 86. Delgado, N. (2025). Diagrama de identidad barrial. 124

Figura 87. Delgado, N. (2025). Diagrama de microespacios verdes. 124

Figura 88. Delgado, N. (2025). Diagrama de tipo de espacio público. 124

Figura 89. Delgado, N. (2025). Diagrama de aspectos por mejorar. 124

Figura 90. Delgado, N. (2025). Diagrama de propuesta de proyecto río machangara. 124

Figura 91. Delgado, N. (2025). Diagrama de espacios en el proyecto rio machangara. 124

Figura 92. Delgado, N. (2025). Diagrama conceptual Plan Parcial. 131

Figura 93. Delgado, N. (2025). Matriz de causas, efectos y soluciones. 132

Figura 94. Delgado, N. (2026). Mapa mental que explica la idea generadora para la propuesta del plan parcial . 133

Figura 95. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje físico. 135

Figura 96. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:construido. 136

Figura 97. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:superficies. 137

Figura 98. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:espacios abiertos. 138

Figura 99. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:nodos. 139

Figura 100. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:manzanas tipo comercio. 140

Figura 101. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje físico:proyectos detonadores. 141

Notas:

Figura 102. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje de movilidad. *143*

Figura 103. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje de movilidad:superficie. *144*

Figura 104. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje de movilidad:ejes potenciales. *145*

Figura 105. Delgado, N. (2026).Sección: propuesta de reestructuración vial de la calle Sucre. *146*

Figura 106. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje ambiental. *148*

Figura 107. Análisis urbano del borde activo de la quebrada El Censo, Quito.
Nota. Adaptado de Propuesta de diseño urbano del borde activo de la quebrada El Censo (Trabajo de fin de carrera), por Curay Miniguano, A. (2021), Universidad Indoamérica. A partir de Rojas (2016). *149*

Figura 108. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje ambiental: superficie. *150*

Figura 109. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje ambiental: áreas verdes con potencial. *151*

Figura 110. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias del eje social cultural. *153*

Figura 111. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: núcleos atractores. *154*

Figura 112. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: rutas vocacionales. *155*

Figura 113. Delgado, N. (2026).Mapa de propuesta del eje social cultural: proyectos detonadores. *156*

Figura 114. Delgado, N. (2026).Plan masa: propuesta general. *158*

Figura 115. Delgado, N. (2026).Plan masa: propuesta por ejes. *159*

Figura 116. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos detonadores. *161*

Figura 117. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 1. ..... *162*

Figura 118. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta Taller-casa comunitaria. *163*

Figura 119. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta nueva parada Sucre para micro ruta. *164*

Figura 120. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de escalinatas vivas. *165*

Figura 121. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de microespacios. *166*

Figura 122. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 2. ..... *167*

Figura 123. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta Plaza de Santo Domingo. *168*

Figura 124. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta mirador San Sebastían. *169*

Figura 125. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de centro de oficios tradicionales y personajes quiteños + Nueva UPC. *170*

Figura 126. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de centro de escucha y bienestar emocional. *171*

Figura 127. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de cine al aire libre y mirador Cumandá. *172*

Figura 128. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta del centro lúdico. *173*

Figura 129. Delgado, N. (2026).Plan masa: ubicacicón de proyectos de nivel 3. ..... *174*

Figura 130. Delgado, N. (2026).Antes y después propuesta de rehabilitación vial calle Sucre. *175*

Figura 131. Delgado, N. (2026).Imagen referencial ascensor urbano desde la calle santa cruz. *177*

Figura 128. Delgado, N. (2026).Diagramas de estratégias para el proyecto Parque mirador Francia + ascensor urbano. *178*

Figura 129. Delgado, N. (2026).Imagenes del estado actual del parque Francia en relación al eje físico y de movilidad. *180*

Figura 130. Delgado, N. (2026).Imagenes del estado actual del parque Francia en relación al eje ambiental y social-cultural. *181*

Figura 131. Delgado, N. (2026).Planta conceptual para la propuesta del parque mirador Francia + ascensor urbano. *182*

Figura 132. Delgado, N. (2026).Corte urbano para la propuesta del parque mirador Francia + ascensor urbano. *183*

Figura 133. Delgado, N. (2026).Imagen referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano *184*

Figura 134. Delgado, N. (2026).Imagen referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano *185*

Figura 135. Delgado, N. (2026).Imagenes de referencia proyecto detonador: Parque mirador Francia + ascensor urbano *186*

Notas:

Notas:

Notas: