

La estación de metro Plaza San Francisco: impactos en el bulevar 24 de Mayo y en el centro histórico, y escenarios previsibles*

Plaza San Francisco metro station: impacts on May 24th Avenue and the Historic Center, and predictable scenarios

Plaza San Francisco estação de metro: seus impactos na Avenida 24 de maio e no centro histórico, e cenários previsíveis

Henri Godard

*Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador (UASB-E)
Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA)*

DOI: <http://dx.doi.org/10.29078/rp.v0i50.786>

Este breve análisis presenta algunas pistas de reflexión sobre los posibles impactos de la apertura, en el centro histórico de Quito (CHQ), de la estación de metro San Francisco. Esta dispone de dos bocas conectadas por un corredor subterráneo de 270 metros de longitud: la primera, situada en un inmueble patrimonial en la esquina noreste de la plaza; la segunda, debajo del bulevar 24 de Mayo, a la altura de la calle Cuenca, donde funcionará también la estación de autobuses que permitirá conectar el metro con el transporte de superficie.

Con seguridad, algunos años después de la puesta en servicio de la línea de metro n.º 1, a inicios de 2020, la morfología urbana, el tejido social y la distribución de las actividades comerciales alrededor de las estaciones se transformarán. Ahora bien, los estudios de impacto realizados antes de la construcción del metro son pocos y demasiado generales. ¿Cuáles son las consecuencias posibles de la apertura de la estación estratégica San Francisco, la única edificada en el CHQ, en esta plaza simbólica, la avenida 24 de Mayo y el barrio González Suárez –corazón del CHQ o Núcleo Central (NC)–? ¿Cuáles los escenarios previsibles de evolución socioeconómica del

* Traducción de María Dolores Villamar.

centro quiteño? Para aportar algunos elementos de respuesta, se privilegian tres entradas: las tres fases temporales de evolución funcional del CHQ, la concentración de actividades específicas y su transformación desde los años 1980; la drástica disminución de la población desde hace treinta años; y los escenarios posibles de su desarrollo a corto plazo.

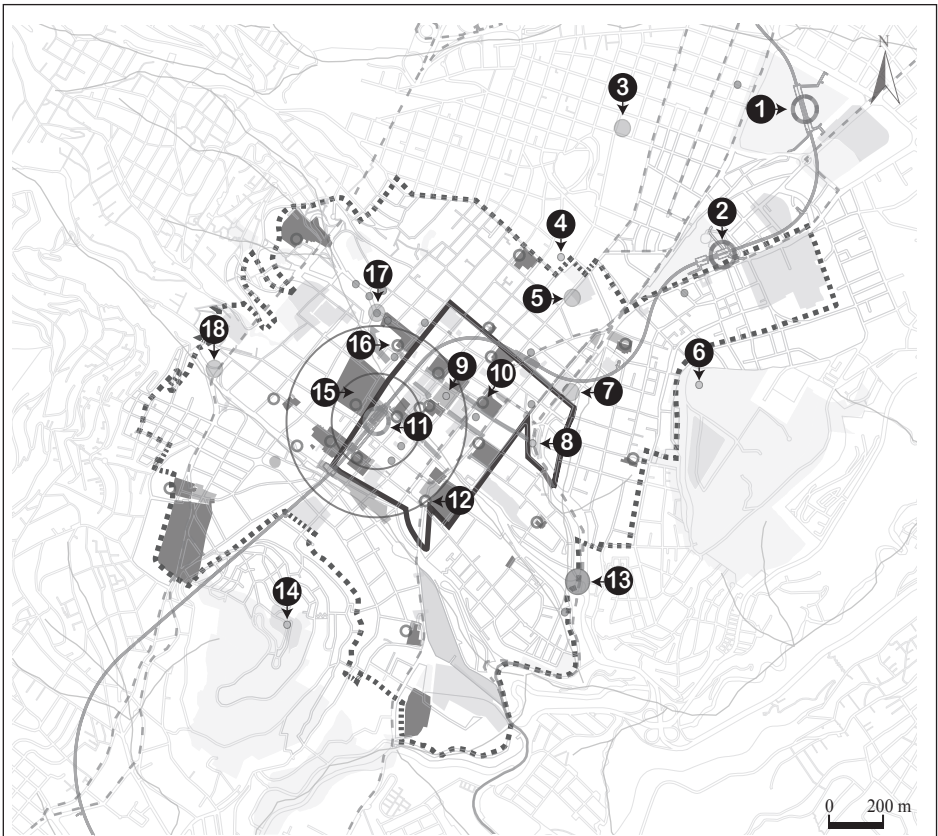
LA CONCENTRACIÓN DE MONUMENTOS, ACTIVIDADES COMERCIALES Y SERVICIOS

Este estudio se centra en la estación San Francisco y sus efectos a cuatro escalas (ver figura y cuadro). La primera y la segunda corresponden a áreas circulares, alrededor de la estación, de 400 metros de diámetro (impacto directo) y de 800 (efectos indirectos –un peatón recorre este trayecto de ocho manzanas cuadradas en diez minutos–), la tercera al NC y la cuarta al CHQ.

Desde la fundación de Quito hasta los años 1950, el centro concentraba todos los poderes de decisión y las residencias de las élites. Este primer sistema (centro plurifuncional atractivo) terminó en los años 1950-1960 y el centro cayó en crisis: no estaba adaptado a las transformaciones socioeconómicas y los nuevos modos de vida desarrollados en la segunda mitad del siglo XX. Las actividades terciarias superiores públicas (ministerios y subsecretarías) y privadas (matrices de empresas y bancos, comercios de alta categoría y hoteles de lujo) se desplazaron primeramente hacia el norte, así como los estratos socioeconómicos medios y altos, que fueron reemplazados por los migrantes llegados del campo, quienes ocuparon los inmuebles causando su subdivisión y tugurización. Este segundo sistema (centro repulsivo que ya no alberga sino el poder Ejecutivo y edificios monumentales civiles y religiosos) perduró hasta los años 1990, dando paso a un tercer sistema. Inversiones públicas y créditos internacionales posibilitaron una política de renovación y rehabilitación de gran amplitud: reubicación del comercio y los servicios informales,¹ descongestión gracias a una activa política de transporte colectivo, recuperación de edificaciones tugurizadas, monumentos y espacios públicos.

La figura muestra la concentración de las actividades en el centro y particularmente alrededor de la plaza San Francisco. En el área de influencia indirecta de la estación se agrupan importantes monumentos religiosos, entre

1. No se emplea este término en sentido peyorativo –son vendedores cuya actividad no está reglamentada–, pero políticamente es más correcto “trabajador autónomo” o “vendedor callejero”.



- 1 El Ejido
- 2 La Alameda
- 3 América
- 4 Basílica
- 5 Arenas
- 6 Palacio de Cristal (Itchimbía)
- 7 Mercado Central
- 8 La Marín
- 9 Plaza de la Independencia
- 10 San Agustín
- 11 La Compañía de Jesús
- 12 Santo Domingo
- 13 El Playón
- 14 Virgen del Panecillo
- 15 San Francisco
- 16 La Merced
- 17 Ipiales
- 18 San Roque

Simbología	
-----	Centro histórico (CHQ)
■	Área verde
—	Calle peatonal
■	Plaza
○	Punto de referencia
—	Barrio González Suárez (NC)
■	Construcción religiosa
○	Convento, iglesia
—	Quebrada
■	Construcción civil
●	Mercado
●	Centro comercial
—	Trazado del metro
- - -	Metrobús-Q
○	Parada del metro, Plaza San Francisco
●	Estación multimodal

Área	Población 1982	Población 1990	Población 2001	Población 2010	Superficie (ha)
Círculo de 400 m de diámetro	1.560	1.184	939	669	12,6
Círculo de 800 m de diámetro	8.862	7.714	7.197	5.341	50,2
Barrio González Suárez (NC)	6.929	5.505	3.844	2.880	53,7
Zona de amortiguamiento (CHQ)	77.890	68.470	60.675	47.904	375,3

Área	Crecimiento pobl. 1982-2010 (%)	Crecimiento pobl. 1982-1990 (%)	Crecimiento pobl. 1990-2001 (%)	Crecimiento pobl. 2001-2010 (%)
Círculo de 400 m de diámetro	-57,1	-24,1	-20,7	-28,8
Círculo de 800 m de diámetro	-39,7	-13,0	-6,7	-25,8
Barrio González Suárez (NC)	-58,4	-20,6	-30,2	-25,1
Zona de amortiguamiento (CHQ)	-38,5	-12,1	-11,4	-21,0

Área	Crec. pobl. promedio anual 1982-2010 (%)	Crec. pobl. promedio anual 1982-1990 (%)	Crec. pobl. promedio anual 1990-2001 (%)	Crec. pobl. promedio anual 2001-2010 (%)
Círculo de 400 m de diámetro	-3,0	-3,4	-2,1	-3,7
Círculo de 800 m de diámetro	-1,8	-1,7	-0,6	-3,3
Barrio González Suárez (NC)	-3,1	-2,8	-3,2	-3,2
Zona de amortiguamiento (CHQ)	-1,7	-1,6	-1,1	-2,6

Área	Densidad 1982 (hab./ha)	Densidad 1990 (hab./ha)	Densidad 2001 (hab./ha)	Densidad 2010 (hab./ha)
Círculo de 400 m de diámetro	124	94	75	53
Círculo de 800 m de diámetro	176	154	143	106
Barrio González Suárez (NC)	129	102	72	54
Zona de amortiguamiento (CHQ)	208	182	162	128

Fuente: INEC, Censos; IRD, base de datos Savane, 2018.

Realización: Godard y Tupiza.

ellos los cuatro conventos mayores de la capital, la mayoría de los servicios públicos, la Plaza de la Independencia, el palacio presidencial, la alcaldía y el antiguo arzobispado –centro comercial con restaurantes y lujosos almacenes de artesanía desde 2002–, los mayores centros comerciales populares (concentrados especialmente alrededor de la calle peatonal Ipiales), hoteles de alta categoría y los principales museos y centros culturales.

Aunque la fisonomía del CHQ ha cambiado considerablemente desde los años 1990 –de un espacio tugurizado ocupado por población desfavorecida y comercio informal a un centro renovado y rehabilitado cuya calidad ambiental ha mejorado–, las actividades no se han alterado profundamente: los cambios se relacionan con su forma y calidad. Ha habido, sin embargo, un impacto importante en el número de residentes.

EL DESPOBLAMIENTO DEL CENTRO

En el período 1982–2010, se destacan dos tendencias “pesadas”: independientemente de la escala de análisis, el cuadro muestra la importante baja de la población desde hace treinta años; mientras más uno se aleja de la parada San Francisco, “menor” es la disminución del número de residentes, en valores absolutos y relativos. La población del área de influencia directa de la estación ha perdido cerca del 60% de sus residentes, el NC más de 4.000 (cerca del 60%) y el CHQ bajó “solamente” un 40% (aproximadamente 30.000). Es lógico que la densidad haya disminuido en las mismas proporciones: en el NC pasó de 130 hab./ha a menos de 60 hab./ha. Paralelamente, más del 90% de las manzanas del NC y del CHQ perdieron anualmente una creciente cantidad de población.

Un análisis más fino (los tres períodos intercensales) muestra una disminución de la población en las zonas de estudio, anterior a las operaciones de renovación y rehabilitación en el CHQ. La población comenzó a decrecer antes de 1982: las acciones emprendidas a favor del CHQ frenaron ligeramente la fuga de residentes entre 1990 y 2001, pero esta se aceleró considerablemente entre 2001 y 2010.

TRES ESCENARIOS POSIBLES EN TORNO A UNA PLAZA SIMBÓLICA

Mientras un autobús transporta entre 160 y 250 pasajeros, en un tren de metro caben aproximadamente 1.500. Además, el Trole dispone de seis paradas en el centro para repartir el flujo de pasajeros, pero la estación de

metro San Francisco será la única en soportar esa carga.² Finalmente, dada la competencia entre los medios de transporte, se prevé que el Trole, desde El Labrador hasta el centro, deje de funcionar. ¿Qué consecuencias tendrá esta afluencia de pasajeros concentrada en un solo lugar, en el entorno de la plaza San Francisco?

LA GENTRIFICACIÓN:³ UN ESCENARIO POCO PROBABLE A CORTO PLAZO

Este escenario es poco probable, al menos a corto plazo. En efecto, la política pública de vivienda en el CHQ es tímida y las operaciones destinadas al hábitat, independientemente de la categoría socioeconómica a la que apunten, son pocas. Las inversiones privadas son muy limitadas, pues la población de medios y altos ingresos no desea instalarse en el CHQ: la falta de espacio impide responder a los estándares de tales estratos socioeconómicos y las normas son rigurosas, aumentando los costos de renovación o rehabilitación.

LA DEGRADACIÓN Y LA TUGURIZACIÓN: UN ESCENARIO PESIMISTA

La crisis socioeconómica que golpea a Ecuador desde 2014 debido, entre otros, a la caída del precio del petróleo, tiene repercusiones en las finanzas públicas y las condiciones de vida de la población, particularmente la más desfavorecida. Parece imposible que el centro se degrade y se tugurice a tal punto que retroceda a la situación de los años 1980, dados el peso turístico internacional de Quito, patrimonio cultural de la humanidad desde 1978, y la legislación que rige los sitios catalogados por la Unesco.

Sin embargo, hay un gran riesgo de ver deteriorarse ciertos ejes y grupos de manzanas sensibles. Las bocas de metro y las calles peatonales son particularmente atractivas para el comercio ambulante informal, desarrollado ya en el centro desde hace algunos años. Considerando los recortes presupuestarios que afectan al Estado central y a los municipios, ¿será posible regular las actividades informales? La boca de metro San Francisco e incluso más la avenida 24 de Mayo se exponen al crecimiento exponencial del comercio informal y a la degradación del entorno y del área patrimonial. Las operaciones de recuperación de la avenida desde los años 1990

2. Los quiteños que van diariamente al centro se estiman en 150.000 –cifra tres veces mayor que la de residentes del CHQ–. Se puede suponer que muchos tomarán el metro.

3. Sustitución de un grupo socioeconómico de bajos ingresos por una población de ingresos medios y altos.

permitieron ciertamente “expulsar” las actividades más o menos legales, vinculadas parcialmente a la terminal interprovincial Cumandá, desplazada en 2008. Simultáneamente los residentes huyeron:⁴ desde su inauguración en 2011, el bulevar, abandonado por la población y las actividades, tiene un vasto parterre central, cuatro plazas vacías y amplias aceras. Invita entonces a la instalación de numerosas actividades irregulares que permitirán a los pasajeros del metro y de los autobuses abastecerse antes de llegar a casa.

A escala del NC y del CHQ, hay signos inquietantes: inmuebles abandonados o parcialmente inutilizados, frecuentemente de propiedad del poder público;⁵ ningún mantenimiento de los edificios por falta de recursos. Si esta situación se agravara, podría conducir a una degradación del centro y de su imagen. Una construcción abandonada, degradada y no vigilada puede ser invadida, subdividida y tukurizada. Además, por efecto de proximidad, perderían valor los edificios adyacentes, se devaluaría el suelo, disminuiría el atractivo turístico y aumentaría el tráfico ilegal y la inseguridad.⁶

LA DINAMIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES: UN ESCENARIO VEROSÍMIL

El escenario más verosímil está a medio camino entre la gentrificación y la tukurización. Aunque estos dos escenarios tenderían a homogeneizar el uso del suelo y las categorías socioeconómicas –turismo y población de ingresos medios y altos o actividades precarias y población de bajos ingresos–, parece más probable que el CHQ continúe funcionando como un espacio con funciones y población heterogéneas.

Sin embargo, la voluntad política, los presupuestos del Estado y del municipio y la realización o no de las intervenciones proyectadas en el CHQ son elementos clave que tenderán a inclinar el sistema hacia el primero o el segundo escenario. Sin control del espacio público, el CHQ está

4. Según el estudio de Christian Tello sobre el área comprendida entre las calles Ambato, Simón Bolívar, Imbabura y Venezuela, la población disminuyó del 9% entre 1982 y 1990 y del 15% entre 1990 y 2010. Además, las intervenciones del municipio han reforzado la fragmentación urbana y la segregación socioeconómica entre el norte y el sur del eje. Christian Tello, “Pasado, presente y futuro de la avenida 24 de Mayo...” (tesis de maestría, PUCE, Quito, 2017).

5. De los 142 inmuebles abandonados censados en el CHQ en 2017, el 56% pertenecen al Estado y al municipio. Jorge Quishpe, “Transformaciones urbanas y habitabilidad del centro histórico de Quito...” (tesis de maestría, PUCE, Quito, 2017), 19.

6. Según las encuestas de C. Tello a residentes del bulevar 24 de Mayo, la población, con o sin razón, estima que desde hace algunos años se han agravado los problemas vinculados a las drogas, la prostitución y la inseguridad.

expuesto a una degradación parcial del área patrimonial, particularmente en torno a las dos bocas de metro. El centro, cada vez menos propicio para vivir, carece de vida social y de barrio cuando cierran comercios, servicios e instituciones. Si las actividades van a dinamizarse alrededor de la plaza San Francisco y a lo largo del bulevar 24 de Mayo, queda por saber qué tipo de actividades. La situación tiende a degradarse en la calle La Ronda con el rápido crecimiento en 2019 de actividades informales que compiten con *boutiques* y restaurantes formales: ¿no es de temer que este fenómeno se reproduzca, a una escala completamente diferente, en el NC? A falta de un estudio de impacto en el tejido urbano y socioeconómico alrededor de las estaciones de metro, la línea n.º 1 se diseñó como una operación técnica no integrada a una verdadera política de planificación urbana ni a un proyecto de ciudad. El metro pretende resolver un problema de movilidad sin considerar su integración al contexto urbano existente. Las consecuencias precisas, a corto y mediano plazo, de la apertura de la estación San Francisco se desconocen parcialmente.