



PLAN REGULADOR **DE QUITO**

Memoria Descriptiva

**Opiniones de los técnicos
nacionales y extranjeros**

**Reformas aprobadas
por el Concejo**

QUITO
Imp. Municipal
1940

SUMARIO

Comunicación con la que entrega el señor Guillermo Jones Odriozola al Concejo de Quito, el ante-Proyecto del Plan Regulador de la Ciudad	3
Ante-Proyecto del Plan Regulador de la Ciudad de Quito.. ..	5
Informe del señor Emilio Harth-Terré sobre el trabajo del Plan Regulador de la Ciudad	53
Informe de los Ex-Presidentes del Ilustre Concejo que estudiaron el Plan Regulador de la Ciudad	66
Informe de los Ingenieros Civiles acerca del Plan Regulador de la Ciudad	70
Informe de la Comisión de Obras Públicas Municipales acerca del Plan Regulador de la Ciudad	73
Acuerdo del Concejo aprobando el Plan Regulador de la Ciudad	75
Acuerdo por el que se concede un voto de aplauso al señor Arquitecto-Urbanista, don Guillermo Jones Odriozola	77
Informe del señor Presidente de la Comisión de Hacienda, Dr. Humberto Alborno, sobre financiación posible para llevar a efecto el Plan Regulador de la Ciudad.	78
Informe presentado al Concejo Municipal por la Arquitecto-Urbanista Sra. Chloethiel Woodar Smith, sobre el Plan Regulador de la Ciudad	81
Memoria descriptiva del proyecto del Plan Regulador presentada por el Arquitecto Urbanista, señor Gilberto Gatto Sobral	106
Resoluciones sobre el Plan Regulador y otras obras de la Ciudad	154

34470



Arquitecto Urbanista Sr. Guillermo Jones Odriozola, autor del Plan Regulador de Quito, que ha merecido los más elogiosos comentarios de los técnicos nacionales y extranjeros, en cuya obra magnífica ha demostrado ampliamente su fervorosa admiración a la Ciudad, su talento y su capacidad indiscutible.

**Comunicación con la que entrega el señor
Guillermo Jones Odriozola al Concejo de
Quito, el ante-Proyecto del Plan Regulador
de la Ciudad**

Quito, 18 de Noviembre de 1942.

Señor Presidente del I. Concejo Municipal.

Señor Presidente:

*Es con verdadera emoción que entrego hoy al
Ilustre Cabildo de la Ciudad de Quito, el ante-
Proyecto del Plan Regulador de su Ciudad.*

*Y digo con verdadera emoción, señor Pre-
sidente, porque, separadamente a lo relacionado
con una creación que acabo de realizar, la Ciu-
dad de San Francisco de Quito entró a mi espíritu
por mis ojos y se quedó en mi corazón.*

*Agradezco al señor Presidente del Cabildo,
la oportunidad y confianza que se me ha brinda-
do: sólo espero haber correspondido a ellas.*

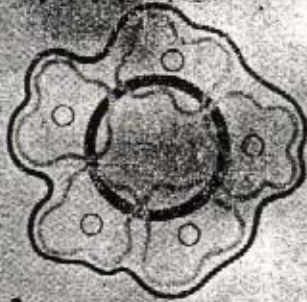
*Saludo al señor Presidente, y por su hono-
rable intermedio a los demás Honorables Miem-
bros de esa Ilustre Corporación, con las expre-
siones de mi consideración más distinguida.*

Guillermo Jones Odriozola

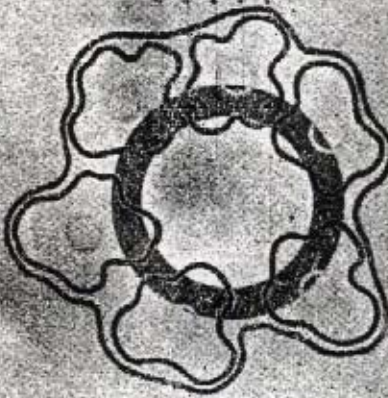
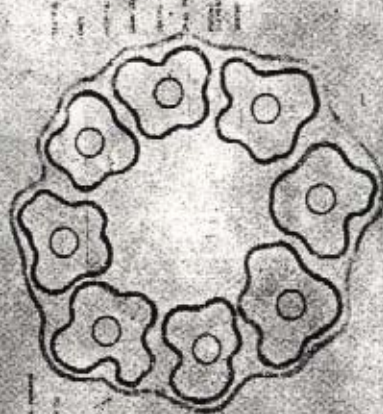
CIUDAD TIPO DE BARRIO



BARIO



PROYECTO DISTITO



CELULAS, TEJIDOS Y ORGANOS, UNIDOS POR LOS SISTEMAS CIRCULATORIOS, NERVIOSOS Y OSEOS FORMAN EL CUERPO HUMANO. UNIDADES MINIMAS, BARRIOS, DISTritos UNIDOS POR UN SISTEMA VIARIO Y DE VERDE DENTRO DE UN ESQUELETO GEOGRAFICO FORMAN LA CIUDAD.

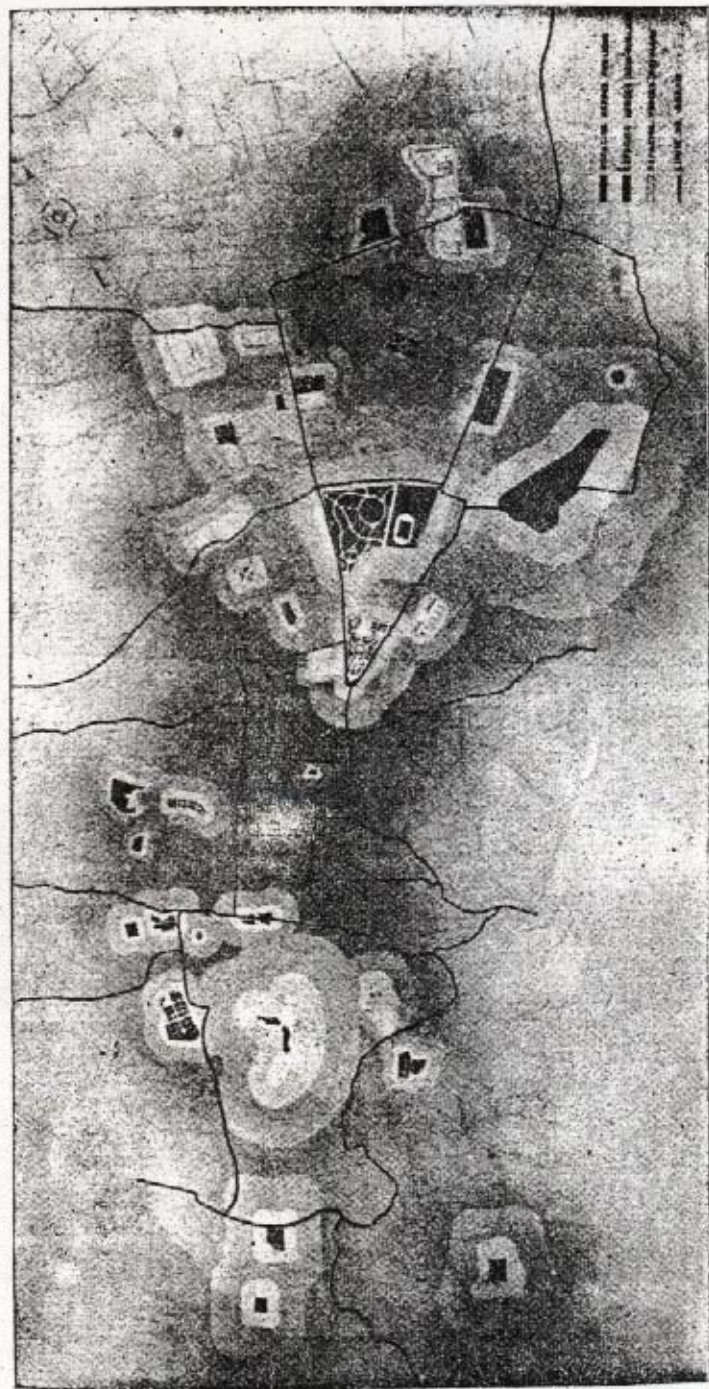
LA CIUDAD DE QUITO ES UN CONJUNTO ORGANIZADO, CUYAS PARTES DEBEN CLASIFICARSE PARA BUSCAR UN FUNCIONAMIENTO ARMONICO UNA ESPECIALIZACION DE FUNCIONES Y UNA ESTRECHA RELACION ENTRE LAS MISMAS. LA CELULA, BARRIO, ELEMENTO UNIDAD MINIMO DESEA- BLE, ESTARA CONSTITUIDA POR LA REUNION DE TODAS PERSONAS CON LOS SERVICIOS IN- DICADOS, UNO PEQUEÑO CENTRO O NUCLEO DE LA CELULA.

LA REUNION DE ESTAS OCHO CELULAS CON UN TOTAL DE 8,000 PERSONAS CON- STITUYE EL BARRIO PROPRIAMENTE DICHO, CON UN CENTRO ORGANIZADO SEGUN LOS ELEMENTOS IN- DICADOS EN EL GRAFICO.

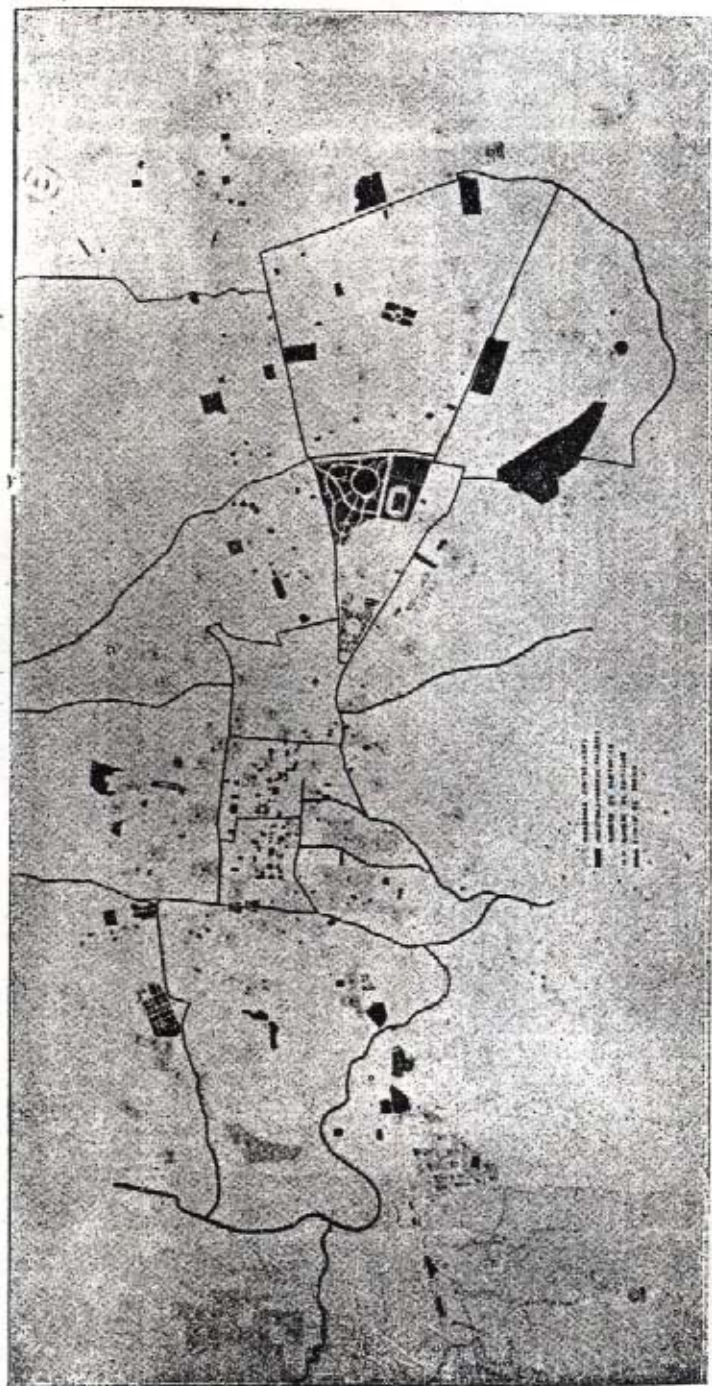
EL CONJUNTO DE 8 BARRIOS PARA CADA AL CENSO, DISTRITO CON UNA POBLA- CION MEDIA DE 40,000 PERSONAS.

SEIS PEQUEÑOS DISTritos, FORMARAN EL GRAN DISTITO, ES DECIR LA CIUDAD DE QUITO DEL FUTURO, QUE ESTARA CONSTITUIDA POR DOS MANEJOS DISTritos, CONECTADOS POR EL CENTRO DE GOBIERNO.

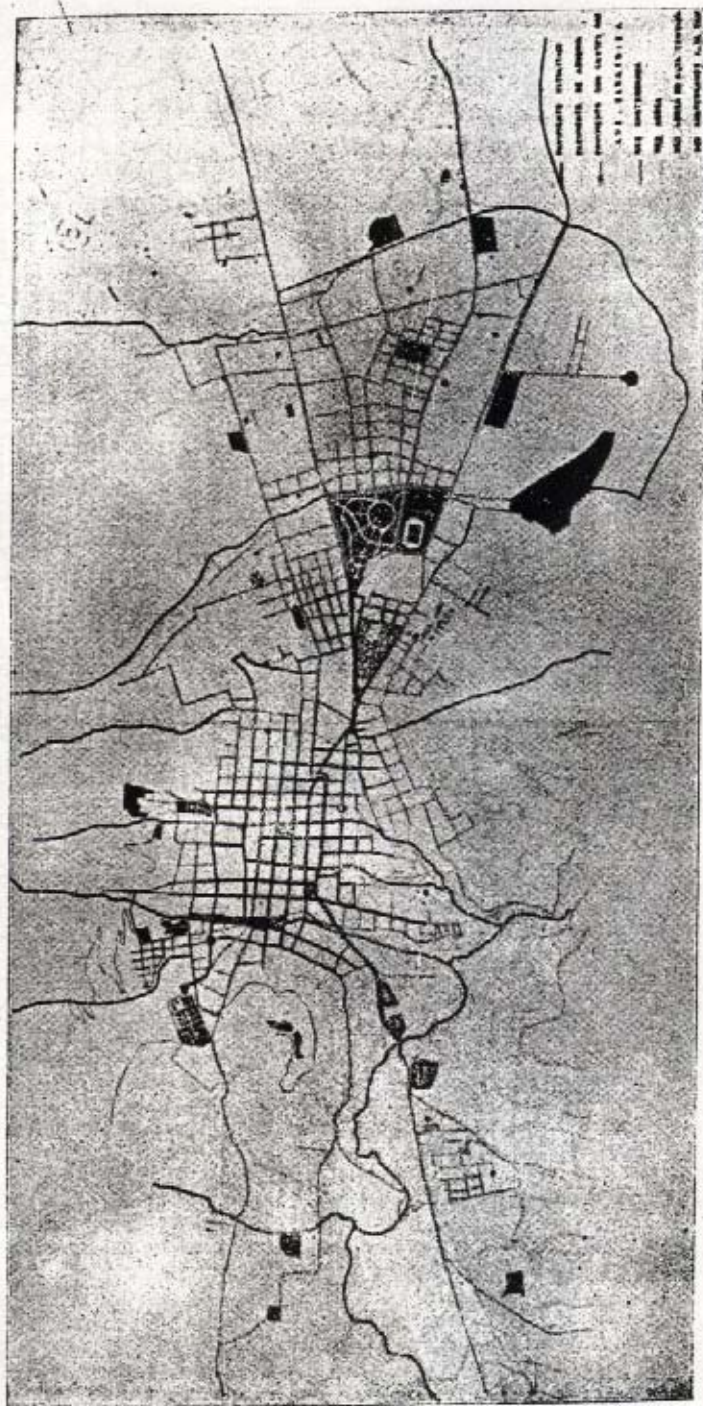
Esquema Funcional (Anteproyecto)



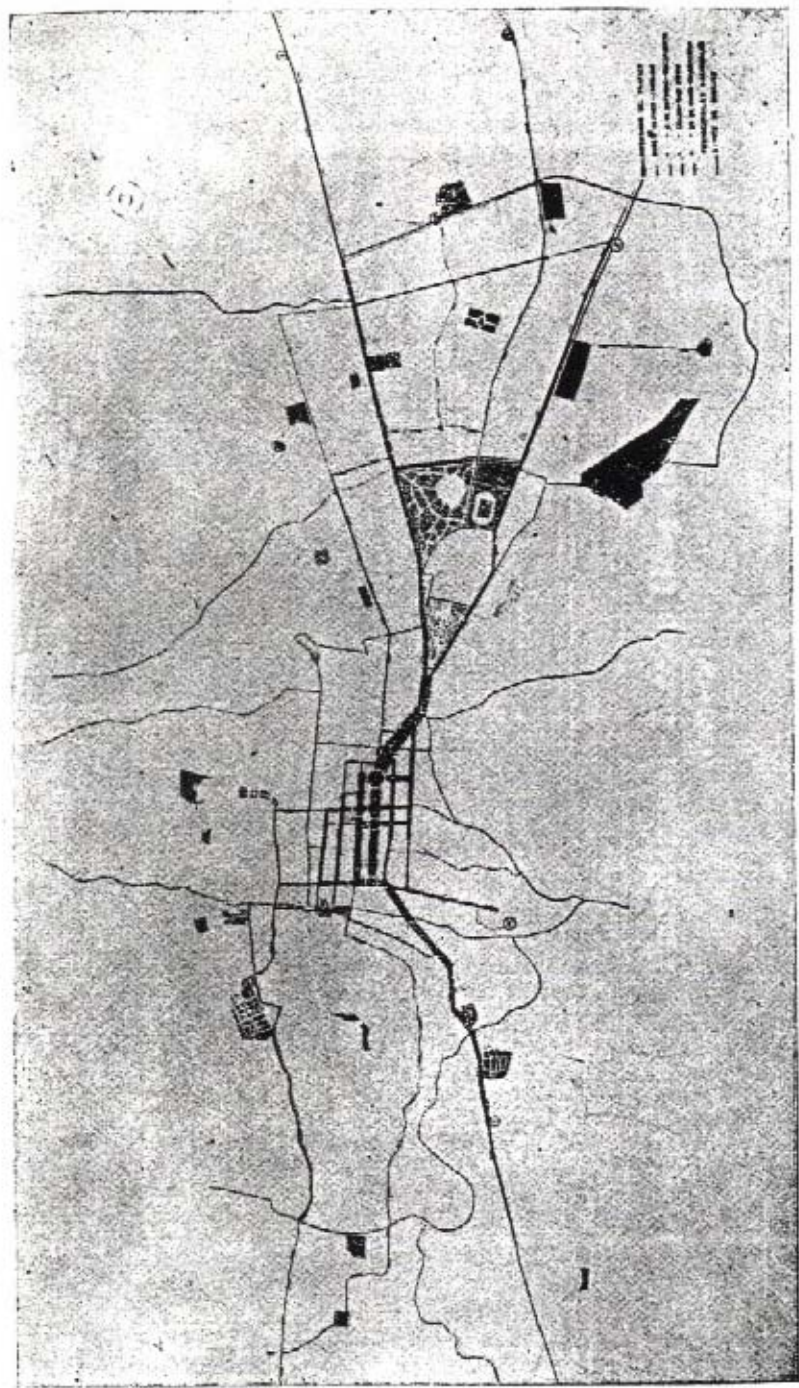
Zonas de Influencia del Espacio Verde Existente. Deficiencia de Superficie
(Anteproyecto)



Estadística Edilicia y de Espacio Libre
(Anteproyecto)



Servicios Eléctricos Municipales y Pavimentación
(Anteproyecto)



Sistema Viario del Presente
(Anteproyecio)

Ante proyecto del Plan Regulador de la Ciudad de Quito

Memoria descriptiva que presenta el arquitecto urbanista Sr. Guillermo Jones Odriozola para la remodelación y urbanización de la Ciudad

Abandonamos la costa del Pacífico: venimos remontando la enorme sierra, y la naturaleza madre nos va mostrando las mil maravillas de sus formas y colores. Ya estamos en plena floresta tropical, con la visión de árboles, plantas y pájaros de diferentes tonalidades y trinos, ya la caída de agua nos recuerda el río que viene salvando precipicios y cayendo desde alturas enormes, ya el páramo desolado se presenta a nuestra visión sin ofrecernos ningún lugar de reposo, cuando nuevamente la misma sierra alta comienza a cubrirse de verde y contra el blanco magnífico de sus nieves vemos destacarse increíbles plantaciones de trigo, "huasipungos" que decoran la llanada con sus más variados matices y aún más allá los árboles que remontan el monte y suben hasta confundirse con la nube. Y así de admiración en admiración llegamos al pie de una montaña, el Pichincha, y en ese pie, entre las ondulaciones del suelo, una ciudad asentada, que se diría dormida casi: una ciudad con cientos de años en sus rocosas espaldas, con tradiciones aborígenes, de leyenda, luego españolas, y esa ciudad tranquila, guardando tradiciones, guardando recuerdos manifestados en historias que se cuentan de padres a hijos y también en obras de piedra que fueron jalonando toda una época constructora de conquista. Una ciudad pura, a la que aún no han llegado con toda fuerza de su alteración diversos fenómenos de vida moderna en su transmutación de elementos, de costumbres, y que así ha conservado sus principales calidades intrínsecas.

La implantación de Quito, su enorme lejanía de los puntos de contacto con el mundo exterior sirvieron de valla en la que toda obra nueva se estrellaba y quedaba detenida. Y así la ciudad fue evolucionando en una forma lenta, sin poseer en nuestra época muchos elementos completamente necesarios para su condición de capital de un país de América y no de una época de conquista.

La expresión máxima de la ciudadanía quiteña, el Ilustre Cabildo, llegó a forjar la idea de la formulación de un plan de obras, de un plan remodelación, de un Plan Regulador de su Ciudad, y así llegó a concretarse la iniciación de un estudio, cuyo primer paso, el anteproyecto, queremos exponer en estas líneas.

1º.—La oportunidad del Plan Regulador en la Ciudad de San Francisco de Quito. Año de 1942.

A través de todos los estudios que nos ofrecen las ciudades más antiguas del mundo, se ha llegado a formalizar un concepto muy claro respecto a la forma como ellas pasan por la vida del mundo. Siguiendo el claro ciclo de la naturaleza humana, las ciudades "nacen, viven y mueren". Y las ciudades mueren porque no evolucionan; y se detienen en su progreso; porque se hacen inaptas a la actividad humana continente....." (E. Harth terré, "El Plan Regulador"). Las ciudades mueren porque no evolucionan, evidentemente, y en qué forma deben esas ciudades evolucionar, precisamente llegando a cumplir con su perfecta adaptación a "la actividad humana continente".

El hombre, célula viva de todo un conglomerado que actúa dentro de una colectividad edilicia, dentro de un conglomerado especial que reúne diversos factores, cambia en su deambular por los años, y luego en los siglos, y aquel conglomerado humano que había sido el punto inicial de toda una evolución va creciendo constantemente, arrastrando su lento paso sobre la rugosa superficie terrestre. Tentáculos desarrollados en su primera época sobre los caminos que salen y llegan, sobre el río, que luego van extendiéndose sobre el valle y que lo llegan a cubrir como la marea cuando sube. Desde las épocas más remotas tendió el hombre a ir formulando un sentido de ubicación, de conexión, de armonía, de relación, y aún en la época prehistórica de los menhires, su alineación se fue realizando a lo largo de una senda o en la periferie de un círculo central: los pueblos nómades, en el desierto, seguían la indicación de una jerarquía para la ubicación de las tiendas en la noche, y luego, ya en época mucho más avanzada, griegos y romanos llegan a formular verdaderos planos para la distribución de sus ciudades. Este punto es particularmente notable en ciudades de conquista, cuya creación se hace instantáneamente y no obedece a la lenta progresión de una razón de vivir junto a una vía principal.

Ese sentido de ubicación, de conexión, de armonía, de relación, hace que de antemano se prevea el desarrollo de la ciudad, y se pretenda encauzarla por el sendero más lógico, por el de la menor resistencia por el del mejor aprovechamiento, entendiéndose, como lógico menor resistencia y mejor aprovechamiento, aquello que tiende a crear la ciudad en sus mejores condiciones para la vida del ser que en ella vivirá.

En la ciudad ya creada, la que ha seguido un desarrollo que no ha sido previsto en su conjunto, llega un determinado momento en que la corrección de cualquier aspecto edilicio dentro de la misma, corre el riesgo de fracasar, a pesar de su necesidad, por el factor económico que transforma totalmente la simplicidad del problema origi-



nal. Una ciudad, construída totalmente sus partes esenciales, es decir, en sus centros directivos de gobierno, de edificios públicos, de transporte, culturales, universitarios, deportivos, etc., en los cuales no se ha contemplado un plan de conjunto, ofrece junto a la dificultad del trazado que enlace y relacione lo existente, la dificultad enorme del factor económico que hay que vencer. Entonces, la forma de encarar ese problema, puede ser el de dejar a un lado ese factor económico y tratar de hallar la solución que contemple todos los demás aspectos de la obra, o sinó, contemplando también éste, hallar la solución, ya dentro de un margen completamente limitado, que se adapte en todas sus facetas a los factores actuantes. En ambos casos el resultado no es el que debe desearse, y lógicamente debe primar aquel en el cual está contemplado bien de cerca la economía del plan, o sea, su financiación. Toda obra arquitectónica debe ser constructiva, también debe de serlo toda obra urbanística, y una de las principales condiciones impuestas por esa constructividad es su respaldo económico.

En la ciudad ya creada, la que ha seguido un desarrollo que no ha sido previsto en su conjunto, *pero que no está totalmente construída en sus partes más esenciales*, ofrece la oportunidad extraordinaria de poder llegar a un plan armónico, a un plan total, con la lógica contemplación de sus posibilidades y necesidades, y en el cual esté perfectamente armonizado el factor económico que respalda la ejecución de toda obra urbanística y arquitectónica.

La ciudad de San Francisco de Quito, partida de un plan inicial, allá por el año de 1534, cuando su fundación por las huestes españolas de conquistas, llevada de una lógica evolución, dentro de la cual no ha llegado a precisarse totalmente todos los elementos directivos necesarios, que no ha traído hasta el presente un plan de conjunto que la dirigiera en su crecimiento, se encuentra, a pesar de algunos inconvenientes arquitectónicos ya construídos, en el momento oportuno para el comienzo de la ejecución de un plan que, contemplando todas sus necesidades y con sus posibilidades a la vista, llene el vacío de una evolución armónica.

Todavía más: la ciudad de San Francisco de Quito, verdadera joya del arte colonial dentro del conjunto americano, *ofrece la posibilidad de ese desarrollo previsto y armónico*, porque aún no posee todos los elementos que sus necesidades y jerarquía reclaman y porque su desarrollo especial no ha llegado a contemplar aún las necesidades de su desarrollo demográfico. Se encuentra a la cabeza de un país y de una zona en vías completas de transformación y de progreso, es el vértice de todo un cúmulo de realidades de riqueza material y espiritual que hacen no solamente posible, sino seguro, ese más allá, y que por lo mismo lo reclaman. Ese futuro próximo no es algo en lo que debemos pensar y sobre lo cual se nos tiene que agradecer, sino que es algo sobre el cual tenemos la obligación de pensar y de prever.

La ciudad es hecha por el hombre para el hombre. La célula vi-
viente del conglomerado llega a formar una masa, una totalidad, una
cantidad compleja, pero esa masa siente y piensa a través de su célula
que es el individuo. Debemos contemplar la masa en nues-
tra creación, pero debemos meditar que ella actuará por medio
de sus miembros.

La vida en sociedad impone al individuo un sinnúmero de obliga-
ciones y al mismo tiempo le crea una serie de derechos, y para dirigir
aquellos y éstos, crea sus más diversos organismos directivos; en to-
das las ramas de las actividades humanas hay una porción que dirige,
y ya la nación se gobierna por sus distintos cuerpos o la ciudad, ele-
mento unidad dentro de la nación, busca también su cuerpo dirigente.
En las épocas remotas de griegos y romanos los Consejos de Ancianos
llevaban al destino de la ciudad, y esos Consejos fueron sufriendo tam-
bién su lógica evolución hasta transformarse en los Concejos Municipa-
les actuales. A éstos corresponde evidentemente la responsabili-
dad y también la vanagloria de la marcha de la urbe, pero el simple
ciudadano no salva por eso su responsabilidad ante los actos de su
centro y debe formular y buscar en su conciencia ciudadana aquellas
directivas e interrogantes que lo lleven a plantear, a apoyar, a negar
las soluciones más variadas que se presentan. El desarrollo de la
ciudad debe ser dirigido por su cuerpo dirigente, por su Concejo Mu-
nicipal, pero éste debe contar con todo el aporte de la masa ciudada-
na en su crítica y en su apoyo para así poder realizar una obra ver-
daderamente de fondo que responda a las necesidades planteadas.

El Concejo Municipal, actuando en representación del hombre, la
ciudad hecha por y para el hombre, y ese hombre con la **obligación
de pensar y de prever**. Momento lógico para la formulación de un
plano, y el hombre, dentro de su obligación y haciendo uso de su
derecho, resolviéndolo.

29—Primeras nociones acerca de las actuales condiciones de vida urbana en la ciudad de Quito

Transcribo algunos párrafos escritos en agosto de 1941.

"El primer golpe de vista y la emoción que se siente apenas se
transita por entre las viejas piedras de la ciudad, nos pone de mani-
fiesto que la ciudad de San Francisco de Quito posee el conjunto de
valores histórico-arquitectónicos más interesantes de toda Sud-Amé-
rica."

Ante esa realidad, realidad no contada por los hombres, sino
emanada de las mismas piedras que, sumándose y encaramándose
unas sobre otras han formado atrios, torres, claustros, los más her-
mosos de las tierras de Sud-América, surge una conclusión inmedia-
ta para el estudioso-arquitecto-urbanista: a ciudad que posee un

acervo histórico-arquitectónico tal, debe cuidarlo y conservarlo a toda costa con la más fuerte de las enterezas y la más sagrada de las decisiones.

La visión de la ciudad no nos permite apreciar una zonización apropiada y definida, mucho menos aún en lo que se refiere a centros de gobierno o edificios de utilidad pública. Algunos mercados bien ubicados, en cuanto al reparto de mercaderías se refiere, pero difíciles algunos de ellos para el acceso de las mismas mercaderías.

Tomando cualquier sector de la ciudad vemos que la masa edificada y los espacios no construidos se equilibran, pero con un concepto de utilización parcial o privada. No existen edificios levantados dentro de jardines comunes, el espacio viario es muchas veces el mínimo necesario y los espacios no viarios, en el interior de la ciudad, casi desaparecen.

Las avenidas y arterias principales existen fuera del centro de la ciudad: en éste, los constantes desniveles de la vías de tránsito y el ancho especial mínimo que poseen impiden un descongestionamiento necesario. Además no hay que olvidar que estando la ciudad extendida de Sur a Norte, pasando por la angostura que crean las laderas del Panecillo y del Ichimbia, y teniendo sus accesos y salidas principales: por el Sur, la carretera que va hasta Cajabamba; por el Norte, la carretera que llega hasta la frontera con Colombia, no solamente es necesario crear la serie de avenidas que relacionan directa y rápidamente el centro con las zonas más alejadas de él, sino que el tráfico carretero Sur—Norte debe ser desenvuelto por una vía externa al centro de la ciudad que, si bien posea sus ramificaciones que la unan a éste, debe constituir una entidad tal que, permita su tránsito por ella sin necesidad de recargar la corriente vehicular del centro que lleva otro ritmo y otro sistema de movimiento.

Los espacios libres trabajados son aún pequeños: citamos la Alameda y el Parque de Mayo, que pueden llegar a constituir una realidad mucho más bella el día que los dos parques estén unidos por zonas arboladas y canteros de flores. Los espacios libres futuros con todos sus inmensos beneficios tienen posibilidades realmente alentadoras".

De acuerdo a lo presentado en las líneas que anteceden, la posición del problema en el instante en que el urbanista comienza a trabajar es el siguiente: una ciudad de cuatro siglos de vida desde su fundación por los españoles, ciudad que guarda obras arquitectónicas de inmenso valor en su corazón de ciudad colonial, y que hasta el presente no ha sido dirigida en ninguna forma para crear en ella aquellos organismos dirigentes fundamentalmente necesarios ni las vías lógicas para todo el desenvolvimiento vehicular; ciudad huérfana de verdaderos parques y jardines, de avenidas de paseo de sentido espacial amplio y que dentro de una naturaleza privilegiada ofrece la posibilidad de ser transformada en una de las ciudades más bellas

del mundo. Con aportes económicos limitados, quizás por una pobreza real o por una pobreza ficticia, derivada de la falta de un estímulo constructivo que tienda a crear verdaderos organismos arquitectónicos base y fundamento de todo un intercambio comercial, económico y de finanzas.

Esas eran las realidades del momento cuando el anteproyecto del Plan Regular comenzó a elaborarse. Ante esos "hechos" nuestro trabajo comenzó por hallar una documentación que pudiera servirnos de "fondo" en la creación que teníamos que realizar, y así partimos con la ayuda de varios factores que en definitiva eran: plano de la ciudad actual, con sus zonas ya urbanizadas y pobladas, curvas de nivel, valores de la propiedad territorial, sin tener en cuenta las construcciones, evolución demográfica y de superficie urbana, zonización actual, etc., etc.

3º — *Directivas a seguirse en el estudio del Ante-Proyecto*

En todas las creaciones humanas hay evidentemente un factor de suma importancia que es la emoción del individuo: la obra creada sin emoción es fría y no puede llegar a tener trascendencia, y en la creación casi subconsciente que el individuo llega a hacer cuando forma su ciudad, hay una porción netamente de ese subconsciente que es la predilección, el gusto, el sentir del elemento vivo de la ciudad, lo que podríamos llamar "el querer de las gentes". Ese "querer de las gentes" hace que muchas veces una evolución tome un sentido insospechado, y podemos encontrar ese factor tan importante estudiando precisamente la evolución que la ciudad, a través de su vida, ha tenido. Vamos notando así un crecimiento en una dirección determinada, dirección que lógicamente se ve apoyada por la mejor topografía, o la más adaptable para la formación de las partes nuevas de la ciudad, y ese estudio nos lleva a determinar el sentido hacia el cual nosotros también tenemos que orientarnos. Sería completamente ilógico el que pretendieramos imponer una creación especial que se apartara de lo que la masa ciudadana puede sentir o querer; sería lo mismo que pretender ir contra las leyes de la naturaleza en vez de aprovecharlas. Del lógico aprovechamiento de las condiciones naturales de una "cosa" cualquiera, es que sacamos siempre mejor partido de la "cosa" en sí y en esa forma nuestra obra es mucho más completa. Así comenzamos a estudiar los planos antiguos de la ciudad de Quito y en ellos notamos un sentido fijo e insistente en una dirección, dirección favorecida también por la topografía. Esto nos dio una base en la que apoyar toda nuestra composición, y con los demás "hechos" urbanísticos de la ciudad nuestro trabajo comenzó a desarrollarse.

Del estudio de los datos que poseíamos obtuvimos nociones perfectamente claras acerca de muchos puntos de interés: por ejemplo,

en nuestros planos de la ciudad actual no encontrábamos ninguna relación verdadera y profunda entre lo que podríamos llamar el centro director de la urbe y centros bancarios, de negocios, de grandes tiendas, etc La mezcla o intercalación de elementos completamente diferentes era y es la característica más acentuada, y en lugares que podrían ser verdaderamente definidos no se impedía la introducción de elementos extraños. Existía, pues, la premisa, para la creación del ante-proyecto, de la ubicación de todos esos centros, con la zonificación correspondiente, zonización que se vería afectada profundamente por esos mismos elementos de importancia que caracterizarían las distintas partes

Habíamos remarcado anteriormente que una de las deficiencias urbanas que ofrece la ciudad de Quito es el hecho de que toda conexión Sur-Norte que se quiere establecer, debe necesariamente pasar por el mismo centro de la ciudad. Cuando pensamos que tanto en las zonas sub-urbanas Sur y Norte de Quito existen fuentes de producción, ya de materiales para fabricaciones, ya de comestibles, etc., que tienen que dirigirse precisamente hacia el sentido opuesto, o también que de las provincias del Norte se envía cualquier clase de transporte pesado hacia el Sur o viceversa, tenemos necesariamente que imaginarnos lo que significa la interposición, dentro del tráfico, que lleva un determinado ritmo de la ciudad, de elementos de otra naturaleza y que traen un modo de moverse diferente. Aparte de lo que significa como obstáculo para el mejor desenvolvimiento del tráfico vehicular, existe una evidente falta en el sentido higiénico por el aporte de polvo de carretera, que puede traer una cantidad de gérmenes infecciosos, al aire ya viciado de la urbe, lo que no puede redundar en beneficio para ésta. Debíamos, pues, establecer la vía que nos permitiera unir los dos sectores opuestos de la urbe sin tener necesidad de atravesar a ésta, y con ese objeto establecimos no sólo un camino sino un sistema de éstos, y aún un sistema de parques, que nos permitiera crear, ya las carreteras por donde debía moverse el tráfico pesado; de transportes de carga, ya los "park-ways" o avenidas-parque por los cuales se pudiera recorrer la perimetria de la urbe por una senda de circunvalación que iría ofreciendo los espectáculos más variados, pintorescos e interesantes.

Al indicar el sistema ideado para la creación de las nuevas proyecciones de la urbe, lógicamente venía a formarse un centro de la ciudad, que podría ser el actual o que, debido a razones urbanísticas, podría haber sufrido un traslado hacia un determinado punto. Ya en el momento actual se puede apreciar en la ciudad de Quito una evidente tendencia a cambiar su centro de negocios, bancos etc, más hacia el Norte de lo que marca el centro de la ciudad colonial o sea la Plaza Independencia. Esta tendencia, evidente "querer de las gentes", las condiciones topográficas, los hechos históricos y muchas otras circunstancias nos llevaron a formular la ubicación de un centro de la ciudad rodeando el lugar indicado hoy por el monumento al

Libertador. Lógicamente este centro debía mantener sus fáciles comunicaciones viarias con todas las zonas de la urbe y la parte de ésta, en la cual el problema se presentaba más difícil, era el Centro o Casco Colonial. Para poder resolver este problema llegamos a la conclusión de que no era posible pretender el ensanchamiento de las vías de la ciudad que concurrieran a ese punto, sino únicamente el ensanchar ciertas vías. Para hacer esto teníamos que establecer por su intermedio una conexión Sur-Norte completamente aparte de la concebida para el tráfico lento o pesado de las zonas sub-urbanas, y ésta debía a su vez tener una unión en el sentido Este-Oeste que permitiera la relación del sistema de paralelas Sur-Norte con la vía que había sufrido ensanchamiento.

Los problemas de tránsito, de acumulación de vehículos en el espacio destinado a su movimiento, no son solamente problemas de desplazamiento, sino también problemas en los cuales el vehículo estacionado interviene profundamente. Los actuales congestionamientos en las vías de Quito, obedecen a la acumulación vehicular estacionada junto a las aceras y a los estrechamientos donde un volumen amplio en plena dinámica de movimiento se ve obligado a detenerse y amoldarse a un nuevo ritmo. Hemos buscado de obviar estas dificultades por medio de: lugares de estacionamiento ubicados estratégicamente, y un sistema general de desplazamiento cuyo volumen no se vea obligado, en ningún momento, a disminuirse por una consideración de espacio viario.

El deber del urbanista, al formular un Plan Regulador, no debe ser solamente el de tener en cuenta todo el futuro de la urbe, sino que, apoyándose en todo un pasado consistente en "hechos" urbanos llegar a formular una armonía con el desarrollo del porvenir. La zona colonial, la ciudad antigua, debe dar el ritmo de desarrollo, debe velar por ese nuevo movimiento que ella misma inicia en su afán de perpetuarse hacia un futuro de vida, y por lo mismo esa ciudad colonial, cuando llega a poseer un valor extraordinario en sus joyas arquitectónicas, debe ser, no solamente incorporado al volumen total por una comunicación más o menos directa; sino remodelada para conservar más puramente sus calidades añejas. En el caso concreto de la ciudad de Quito se presenta un caso colonial de valores destacados que no solamente debe ser protegido de la intromisión de calidades que disuenden con lo existente, sino que se debe llegar a realizar una remodelación de fachadas tal que aquellos principales monumentos puedan existir dentro de un sistema de continuidad interesante.

Dentro de las características generales de nuestro trazado hemos considerado lo que se refiere al transporte y venta de comestibles dentro de la ciudad. En el momento actual se efectúa el aprovisionamiento de cada célula de la urbe por medio de un incómodo y antihigiénico procedimiento de mercados más o menos centrales. Estos mercados no poseen el espacio necesario para su ventilación y

aislamiento, y su ubicación no es precisamente la más indicada: se hallan concentrados dentro de un sector de la ciudad y el sistema de transporte colectivo, deficiente todavía, no establece la suficiente diferenciación que contemple las necesidades del momento. Se hacía, pues, necesario el buscar una ubicación de mercados principales, en distintas zonas de la ciudad, los que pudieran tener un elemento central para una repartición secundaria. Este elemento central lo hemos localizado junto a la estación o centro de descarga y los mercados de reparto centralizados en ciertas zonas centrales o formando centros cívicos de barrio hacia el Norte y Sur de la ciudad.

Otro punto de considerable interés es el que se refiere a la llegada a Quito del sistema sub-urbano de transportes. La estación actual del ferrocarril, hacia el Sur de la ciudad, no establece ninguna clase de diferenciación para el pasajero y la carga: su unión con el centro de la ciudad, para la derivación correspondiente, se efectúa no del modo más feliz, y con respecto a los vehículos o autobuses que llegan de las distintas zonas también sub-urbanas hacen todo un recorrido interno, ya anteriormente señalado, por el cual se recarga el volumen de tráfico en arterias de verdadera importancia. Existe así una desarmonía evidente de todo el sistema, aparte de una mala ubicación de sus accesos finales, y estamos en la obligación de corregir esos defectos. Para ese fin hemos establecido primeramente una estación de descarga, a ubicarse precisamente en el centro de una zona industrial, la que evitará el congestionamiento en un cierto punto de elementos completamente diferentes. Hemos también estudiado la llegada de todo el transporte de pasajeros y correspondencia hacia un punto de la ciudad, punto al cual también se accede fácilmente desde el aeródromo para la concentración y repartición de la correspondencia, ya que los pasajeros son dejados directamente en su lugar de destino.

Hemos planteado las directivas generales sobre las cuales hemos basado el estudio del ante-proyecto del Plan Regulador de Quito. Creemos ahora de suma importancia el plantear el análisis en particular de cada uno de los planos que hemos presentado como realización de este anteproyecto.

49—Análisis del planteamiento gráfico estudiado.

- I. Ecuador en el mundo, Quito en el Ecuador, Implantación de Quito.
- II. Curvas y valores de: meteorología, población, y de superficie urbana en su evolución.
- III. La ciudad en varias épocas, hasta 1914.
- IV. Evolución de la ciudad hasta el presente. Curvas de nivel.
- V. *Quito en el presente*

- VI. Zonización y transportes colectivos urbanos, del presente.
- VII. Valores de la propiedad territorial, en Agosto de 1942.
- VIII. *Quito del futuro*
- IX. Zonización futura.
- X. Expropiaciones y recorridos de transportes colectivos urbanos del futuro.
- XI. Centros Cívicos, y centros caracterizados del futuro, relaciones y conexiones.
- XII. Sistema viario.
- XIII. Plan de mínima.
- XIV. Planta del Centro Cívico de Gobierno.
- XV. Vistas perspectivas del Centro Cívico de Gobierno.
- XVI. Vistas perspectivas del Centro Universitario.
- XVII. Vistas perspectivas del Centro Deportivo.
- XVIII. Vistas perspectivas del Panecillo.

I.—Ecuador en el mundo, Quito en el Ecuador, implantación de Quito

La organización política del ser humano al subdividir los continentes en distintas secciones que plantean sus vínculos de relaciones y contacto como elementos verdaderamente unitarios, hace que todo un sistema de gentes, unidas por lazos de sangre, de nacimiento, de educación, de leyes, etc., actúe con un movimiento uniforme regido por sus directores principales.

Esta formación política, de fuerza total, establece sus conexiones con las demás formaciones políticas unitarias, llegando a producirse toda la clase de intercambios posibles: el comercio fija un punto de contacto, el que se multiplica por relaciones sociales, culturales, etc.

Toda unidad política, para subsistir y progresar, debe mantener estrechamente y desarrollar sus vínculos y lazos de unión con las demás unidades, tendiendo a formalizar en verdad real el ideal de la eliminación de fronteras, con sentimientos, libertades y aspiraciones morales comunes. Su comercio le facilita el desenvolvimiento económico; su intercambio cultural acentúa su progreso espiritual y social; su intercambio político le permite una mayor comprensión con las demás unidades; y su intercambio de masa obrera le proporciona un sentimiento profundo de hermandad en la masa humana.

Ecuador: unidad política asentada en la intersección, en la parte sur del Continente Americano, de la Línea Ecuatorial y el Océano Pacífico. País de topografía variada, que desde el nivel del mar se remonta hasta las alturas más grandes de la Cordillera de los Andes, presentando los más diferentes aspectos en su superficie terrestre.

Regiones tropicales ricas, fabulosamente ricas en minerales, petróleo, maderas, piedras preciosas, etc.: regiones de altura media donde se producen toda clase de cereales, frutas, y pastos para la alimentación del ganado: y luego la alta sierra o cordillera, donde el trigo o el haba, o el páramo de hierba llegan al pie de la nieve eterna. País de posibilidades económicas considerables, cuya actual situación se limita a la explotación de un determinado número de materias. Lo intrincado de su topografía ha retardado considerablemente su progreso, y ha servido al mismo tiempo para guardar ciertos aspectos netamente caracterizados de su población y arquitectura, teniendo, en este sentido, calidades verdaderamente notables.

Dentro de la distribución y unidad política que es el Ecuador, hay un centro señalado por su capital, que es sin duda, el vértice hacia el que convergen las fuerzas de distintas zonas de la nación. Ubicado el conglomerado humano en una especie de conglomerado geométrico de la nación, mantiene su contacto con los puntos más alejados en forma directa llenando una verdadera función administrativa. Dentro de la República del Ecuador, Quito es, no solamente ese lugar geométrico, centro principal de una serie de irradiaciones físicas, sino que, como valor espiritual es la concentración mayor de todo lo que significa y es ecuatoriano. Su calidad es por lo tanto, de capital y centro de máxima importancia dentro del país, no se debe a una simple consecuencia geográfica, sino a un cúmulo de factores que han actuado conjuntamente para llegar a una solución.

Los valles, laderas, y altos picos que señalan las más variadas zonas de la República, se han encontrado con una calidad realmente mayor al pie del Pichincha. La topografía del terreno revela un movimiento constante y esas laderas que suben y bajan permiten los puntos de vista de las soluciones paisajísticas más variadas. La riqueza de colores se une a la riqueza de formas, de sensaciones olfáticas de la verde y floreada hierba, de pureza de atmósfera. El antiguo camino de los Incas que enlazaba la zona de los Pastos, al Norte, con la Capital Sagrada, se dilató considerablemente en el valle Occidental del Pichincha y así la ciudad fue creciendo. Los ríos de montaña vierten sus aguas en las fuentes naturales entre el verde, y los caminos van zigzagueando entre la hierba en su constante fatiga del subir y bajar. La implantación de la ciudad es necesario considerarla conectada con los centros sub-urbanos existentes, tales como Guápulo, Conocoto, Cotocollao, el valle de los Chillos, etc., lugares que pueden llegar a desempeñar su verdadera función de desahogo de la urbe para los días de fin de semana o de fiesta, aún en mayor escala de como lo hacen hoy día.

II.—Curvas y valores de: *Metereología, Población y de Superficie Urbana en su evolución*

Estudio del Crecimiento de la Población de Quito

Los datos que han servido para este estudio son los consignados en un trabajo publicado en la Gaceta Municipal No 79 del año 1934 por el señor L. T. Paz y Miño con el título: "La Población de Quito en 1938".

En este estudio se indican los siguientes años como de verificación de censos, siendo la población encontrada la siguiente:

1.779	24.619
1.780	28.451
1.857	35.075
1.906	51.858 (*)
1.922	80.702 (*)

Por muy erróneo que haya podido ser cualquiera de estos censos, es lógico suponer que nos sirven en forma aproximada siquiera, para juzgar de la evolución demográfica de la ciudad y no es posible negar completamente su valor, como lo hace el autor, que al calcular la población de Quito en diferentes años partiendo del censo de 1780, que es el único que considera exacto, y a base de un índice constante de crecimiento, obtiene para los años en que se han verificado censos, y que él mismo cita, valores que difieren hasta casi el 100 o/o de los que arrojaron aquellos.

Indicaremos además que el cálculo debió hacerse con la misma fórmula del interés compuesto y que en esa forma para el año 1910, por ejemplo se obtiene una población de 103.850 y no la de 101.022 que el autor indica en su estudio.

Siendo nuestro deseo conocer el probable incremento de la población de Quito hasta el año 2000 y aceptando como exactos aquellos censos a los que hemos aumentado el aproximado del año 1941 realizado por la Dirección de Higiene Municipal que arrojó una población, excluida la flotante, de 172.488 habitantes, por lo que hemos tomado el valor 180.000 para tenerlo en cuenta; si calculamos los índices de crecimiento, entre aquellos años, obtenemos los que se indican en el siguiente cuadro:

[*] NOTA DEL AUTOR.—"Las cifras declaradas fueron 50.841 y 79.120 pero le hemos agregado el 20o/o que generalmente se acepta en esta clase de operaciones. Igual adición contiene el censo de 1922".

AÑOS	HABITANTES	INDICE	AÑO PROMEDIAL
1779	24.919		
1780	28 451		
1857	36.075	0,309070	1819
1906	51.858	0,743070	1882
1922	80.702	2,803070	1914
1941	180.000	4,312070	1932

Este cuadro nos demuestra el progresivo aumento experimentado por el índice de crecimiento de la ciudad de Quito y el en verdad elevado valor alcanzado los últimos 10 años, lo que nos hace pensar en la posibilidad de que la urbe alrededor de 1940 alcan ó seguramente el máximo índice de crecimiento al que llegan todas las ciudades en alguna época de su desarrollo histórico. Este crecimiento en forma objetiva es demostrado claramente en la "Curva del Crecimiento de la Población de Quito", la que comparada con las de otras ciudades muestra una gran similitud de forma, en especial, de entre las que hemos tenido oportunidad de ver, como la de Caracas, que presenta además la particularidad de ser comparable por el número de habitantes, ya que esta ciudad supera actualmente en muy poco el número de los que posee Quito en el momento actual.

Este aumento de la población de la ciudad, como el de la mayor parte de las ciudades importantes del mundo; no se debe al aumento vegetativo-únicamente, sino más bien a la inmigración del resto del país y del exterior. La estimación que sobre los índices de crecimiento empleados en la determinación del número de habitantes de la ciudad después del año 1941 hemos hecho, es puramente especulativa y los hemos obtenido a base de las curvas indicadas en el Gráfico II, las que han sido trazadas con el criterio de que dicho índice irá decreciendo paulatinamente después que hubo alcanzado un máximo en 1940.

En el Ecuador, como en otros países, se constata que la población urbana y especialmente la de la capital, aumenta con más rapidez que la del resto del país; p-ro es lógico suponer que todas aquellas causas intrínsecas a la ciudad y a la Nación lo modifican y pueden llegar a anularla.

Los siguientes cuadros nos dan el número de habitantes probables de Quito hasta el año 2000; números calculados a base de los índices de crecimiento constantes en los mismos y cuyo valor medio también se indica.

Años	Indices	Habitantes	Indice promedial
1922		80.702	
	4,312070		
1940		172.600	
	4,3		
1950		262.900	
	3,0		2,64070
1960		353.300	
	2,5		
1970		452.300	
	2,0		
2000		819.000	
1922		80.702	
	4,812070		
1940		172.600	
	3,5		
1950		243.500	
	2,5		
1960		311.700	
	2,1		2,23070
1970		383.700	
	1,9		
1980		463.100	
	1,7		
2000		648.800	

Estos resultados nos demuestran que no es aventurado pensar en la posibilidad de una población de 700.000 habitantes para la ciudad de Quito en el año 2000, siempre que algún hecho o fenómeno de gran transcendencia no haga cambiar las condiciones en que actualmente se desarrolla la vida de la Nación.

III.—La ciudad en varias épocas, hasta 1914

Cinco planos poseemos como documentación gráfica de la evolución de la ciudad; el primero de ellos, el plano de Alcedo y Herrera, que data de fines del siglo XVII, luego el plano de la misión Geodésica correspondiente al año de 1740 de autor desconocido; siendo el siguiente el plano realizado por J. Gualberto Pérez que tiene la fecha

de 1888 y ;por último el plano publicado por orden del Intendente General de Quito, el señor Antonio Gil y correspondiente al año de 1914.

Todos estos planos poseen puntos de interés en su relación con el estudio urbanístico, pero este interés reside principalmente en la comparación que podemos establecer de estos planos para medir la evolución que la ciudad de Quito ha tenido en las distintas épocas.

Algunos planos no poseen datos que deban tomarse al pie de la letra, y su actitud como dato debe ser considerada con un cierto margen de seguridad. El primer plano, el de Alcedo y Herrera, de fines del siglo XVII, presentado en su aspecto gráfico en una forma sumamente interesante por la perspectiva de todas las células del conglomerado edilicio, nos presenta una ciudad que, aparte de su limitada superficie urbana, o sea de la proximidad existente entre el centro de la misma y su perímetro de verde, tiene una disposición de espacios libres interiores señalada por las plazas, generalmente frente a las principales iglesias, las laderas de las quebradas que cruzan la ciudad y ciertas zonas no construidas, que señala un tanto por ciento apreciable dentro del total de la masa urbana.

El segundo de los planos que estudiamos, que corresponde a la Misión Geodésica y que es de fecha de 1740, revela en su trazado una cierta extensión con respecto al anterior, fenómeno que irá observando en los planos sucesivos, y en este plano es dable observar que la actual Plaza de la Alameda, ya indicada con el templo del Belén en el plano de Alcedo y Herrera, aparece con sus contornos más delimitados y rodeada, por el lado oriental de una zona construida, no señalada en el anterior. Se sigue guardando, aproximadamente la misma proporción entre el espacio libre y la masa edificada, ya que, la amplitud obtenida con la incorporación, en parte, de la Alameda, se ve contrarrestada por la mayor y lógica construcción realizada en espacios que anteriormente aparecían libres.

El tercero de nuestros planos acentúa el crecimiento hacia el Norte, a lo largo de lo que es actualmente la Avenida Colombia, y la Plaza de la Alameda aparece con un trazado de árboles, no indicado en los documentos anteriores.

Ya en el plano correspondiente al año de 1888, el realizado por el Sr. J. Gualberto Pérez, se encuentra una precisión ausente en los planos ya citados: la ubicación precisa, con su explicación, de los principales monumentos de la ciudad, y la demarcación total de los lotes en que se dividen las manzanas nos permiten llegar a ser en caso de necesidad, un estudio exacto de la sub-división, parcelación y disposición de toda la superficie urbana. Ya en este plano se señala perfectamente una definida composición para la Plaza de la Alameda, y en su extremo Norte-Oeste aparece un elemento sumamente interesante, cual es la Plaza del Belén, no indicado en los planos anteriores. Ciertas quebradas han quedado totalmente circunscriptas al interior

de las manzanas edificadas, en una forma quizá semejante a como se encuentran en la actualidad.

El plano publicado por orden del señor Intendente General de Quito, don Antonio Gil, en el año de 1914, nos evidencia en su aspecto general una mayor superficie urbana que el ya citado plano de Gualberto Pérez, pero en él aparece la zona de extensión hacia el Norte luego de traspasar el puente sobre el río Machangara. Los dos caminos hacia la Magdalena, a ambos lados del Panecillo, señalados ya en el plano de 1888, se prolongan más aún en su extensión.

La serie de planos estudiados nos permite establecer una comparación, que es quizá lo más interesante que podemos extraer de su conjunto.

IV.—Evolución de la Ciudad hasta el presente. Curvas de nivel

Planos de cinco distintas épocas tenemos representados en este gráfico. Ellos son: en rojo, parte central, plano de Alcedo y Herrera que indicábamos como de fines del siglo XVII; en azul, el plano de la Misión Geodésica Francesa, del año de 1700; en marrón, el plano de J. Gualberto Pérez, del ya señalado año de 1888; en verde, el plano levantado por orden del señor A. Gil; y en amarillo, el plano de la ciudad actual, señalados todos ellos sobre la copia del plano realizado por el Servicio Geográfico Militar.

Una indicación de topografía, con curvas de nivel señaladas de diez en diez metros, y obtenida en base al mismo plano levantado por el Servicio Geográfico Militar y que nos ha proporcionado la Dirección de Obras Públicas Municipales, nos permite completar la serie de datos necesarios para poder emitir una opinión acerca de la evolución sufrida por la ciudad de Quito hasta el presente.

A través de todas las etapas señaladas en este gráfico se puede apreciar inmediatamente que la ciudad ha seguido una lógica de crecimiento señalada por la Dirección Sur-Norte: y digo una lógica porque en este gráfico apreciamos no solamente las etapas señaladas, sino también la topografía del terreno, la que nos permite inmediatamente ubicar la ciudad de acuerdo a las laderas y vaguadas que le dan lecho y así precisar, inmediatamente, cómo todos aquellos elementos que signifi an elevaciones de una cierta cota, se han opuesto al desarrollo de la ciudad en este sentido.

No podemos dejar de pensar que la altimetría de la ciudad de Quito es extremada, y que se halla marcada por la respetable cantidad de dos mil ochocientos cincuenta metros de altura sobre el nivel del mar. La ubicación del valle en las cercanías de la Línea Ecuatorial hace posible la existencia de la vida humana en su superficie, en una forma constante, y con clima sumamente agradable, sujeto a variaciones limitadas únicamente a su sistema de lluvias. Por estas

razones las variaciones altimétricas en Quito son quizá más sensibles que en otros puntos situados a menor altura sobre el nivel del mar, lo que ha hecho evidentemente, que la ciudad, en su lógica evolución tienda a desarrollarse conservando las mismas cotas o variándolas lo menos posible.

La extensión superficial urbana nos permite distinguir tres colinas o laderas principales: las que bajan la vertiente del Pichincha (... metros de altura sobre el nivel del mar); las laderas del lado Norte del Panecillo (ciento cincuenta metros de altura sobre la cota que pasa por la Plaza de la Independencia); y las laderas Occidentales del Ichimbía (cincuenta metros de altura sobre la cota que pasa por la Plaza Independencia). Estas colinas enmarcan un espacio en el cual la ciudad crece, y cuando sube llega a una cota superior, la ciudad se desborda por un lugar hacia el Norte, entre las laderas del Pichincha y del Ichimbía, y por dos lugares hacia el Sur, laderas del Panecillo hacia el Pichincha y hacia el Ichimbía.

Podríamos así suponer que para nuestra composición de la ciudad, ya podemos sugerir un sentido Norte o un sentido Sur que la resultante será la misma, y sin embargo no es así. El gráfico que estudiamos en este momento nos revela que hacia el norte, a pesar de haberse tenido que salvar una cota mayor, la ciudad se ha desbordado con mucha mayor fuerza que hacia la zona Sur. Este dato unido con otros que señalaremos posteriormente nos llevará a precisar un sentido perfectamente definido.

V.—Quito en el presente

Partiendo de la base del plano ejecutado por el Servicio Geográfico Militar hemos realizado sobre él la siguiente indicación: en color marrón hemos marcado todo el amanzanamiento actual, sin pretender establecer una indicación de densidad de población, dato que no nos ha sido posible obtener y cuya necesidad no vemos aún muy urgente. Esta determinación del amanzanamiento actual nos ha permitido señalar las zonas actualmente habitadas que llegan a formar, en algunos sectores, perímetros que contienen lugares aún no urbanizados que significan prolongaciones a lo largo de una ruta importante. La indicación de pequeños círculos grises que cubren ciertas superficies en las que no aparece un trazado de calles, obedece al deseo de señalar aquellas zonas que, si bien adolecen de un trazado urbano preciso, se encuentran, de hecho, incorporadas al sector urbano habitado.

En la misma forma que el gráfico anterior habíamos remarcado el estrechamiento que las laderas del Pichincha y del Ichimbía producen, vemos que en el plano presentado este estrechamiento es perfectamente notable, con la indicación precisa de que, los dos caminos que vienen desde el Norte separadamente, la Avenida 18 de Septiembre y la Avenida Colombia, se unen en el vértice de la Pla-

za de la Alameda para pasar unidas frente a San Blas y luego volverse a separar nuevamente.

Hemos señalado en rojo aquellos edificios que son objeto de un interés especial, ya porque se trate de los valores arquitectónicos de la época colonial, ya porque ellos sean edificios públicos o de gobierno.

En el conjunto de la ciudad apreciamos las manchas del "verde" en una superficie limitada y en una proporción no muy grande: trataremos este punto en el plano que corresponda a la zonificación actual, pero no debemos dejar presente ni un solo momento que, *"el verde" en la ciudad de Quito está siempre delante de los ojos, subiéndose a lo más alto de los picos y dejándose apreciar en el fresco aire de la atmósfera.*

VI.—Zonificación y transportes colectivos urbanos del presente

De acuerdo a un "Croquis esquemático de la Zonificación actual" realizado por la Dirección de Obras Públicas Municipales, en Octubre de 1941, se asigna a la Ciudad de Quito una área urbana total de 1.017 hectáreas que están distribuidas (sin tener en cuenta el "verde" del Club de Golf que en el Ante-proyecto del Plan Regulador se conserva), en la siguiente forma:

Zona administrativa y comercial	40 Ha.,	27
Zona mixta	621 "	78
Zona obrera	129 "	60
Zona residencial	177 "	18
Zona industrial	9 "	53
Parques públicos	38 "	64

lo que viene a representar un tanto por ciento correspondiente a cada zona de:

Zona administrativa y comercial	3,98 %
Zona mixta	61,14 %
Zona obrera	12,74 %
Zona residencial	17,42 %
Zona industrial	0,94 %
Parques públicos	3,78 %

Debemos aclarar primeramente que este gráfico, como "Croquis esquemático de la Zonificación actual" puede estar bien, pero dista enormemente de llegar a tener una precisión requerida para establecer un dato verdaderamente serio. La zona fijada como "Mixta", que significa el 61,14 % del total, debe lógicamente corresponderse

a una serie de sub-divisiones que no han sido estudiadas y por lo tanto no nos permite fijar perfectamente una forma de actuar—del elemento humano dentro del conglomerado edilicio.

El estudio que podemos realizar sobre el gráfico indicado, nos lleva de inmediato a controlar la falta de unidad con respecto a la distribución de las zonas: una misma zona se halla sub-dividida y mezclada con otras, con las cuales no debe poseer ninguna relación directa, como por ejemplo pasa con la zona industrial. Los espacios consignados al "verde" ocupan un tanto por ciento mínimo dentro del total y no llegan ni aproximadamente a la cantidad límite inferior que debería poseer la ciudad, aparte de que en ellos no se observa ningún sentido de continuidad que nos permita pensar en paseos por zonas de parques o lugares de amplio esparcimiento.

Respecto de los transportes colectivos urbanos, también presentados en el presente gráfico, nos revelan, evidentemente, la falta de una distribución de conjunto. Hay zonas de la ciudad que distan mil metros y más de la más próxima línea de transportes colectivos urbanos, y ciertas zonas que adolecen completamente de un servicio, como La Floresta. El criterio seguido de circuito abierto para la circulación del sistema, no es propiamente el más acertado por todos los inconvenientes que presenta, y el cruce de las líneas en las partes de la ciudad vieja, de calles estrechas y sumamente empinadas, va en contra de la seguridad y eficiencia del mismo servicio.

Con respecto a los transportes extra-urbanos, ferrocarril y ómnibus, su convergencia se realiza en un punto en la parte Sur de la ciudad (de los primeros) y en distintas partes dentro de la ciudad (de los segundos). Falta una unidad que haga el transporte colectivo extra-urbano una rama de continuidad con el transporte colectivo urbano. Al mismo tiempo la unión, o la arteria de conexión de la estación del ferrocarril con el centro, a pesar de ser bastante directa en su alineación, es demasiado estrecha y adolece de buenas perspectivas y amplios espacios necesarios.

Otro punto interesante, respecto al sistema de transportes, es el transporte aéreo. En una ciudad como la Capital ecuatoriana cuyo más difícil contacto con el exterior es la vía aérea, es evidente que debe darse una atención especial a este tipo de llegada a la ciudad. En el momento actual el aeropuerto, que tiene una ubicación perfectamente realizada, se halla unida al centro de la ciudad por un camino regular que presenta una alineación perfectamente directa. Siendo buena la ubicación y siendo también buena la vía que la une a las partes centrales de la urbe, los trabajos a realizarse posteriormente se referirán especialmente a calidades paisajísticas que a nuevos trazados.

Debemos hacer notar en este gráfico, una indicación que habíamos remarcado anteriormente: los mercados. Se hallan reunidos en una zona verdaderamente central de la ciudad, si bien es cierto que próximo a las líneas de transporte colectivo urbano, respecto al cual habíamos anotado la deficiencia correspondiente.

VII.—Valores de la propiedad territorial, sin tener en cuenta las construcciones, en Agosto de 1942

La Oficina de Catastro y Avalúos Prediales de la Dirección de Obras Públicas Municipales, nos ha entregado los datos correspondientes para poder formular el gráfico de los valores de la propiedad territorial, sin tenerse en cuenta las construcciones, en sucres por metro cuadrado, en Agosto de 1942.

Debemos tener siempre en cuenta que la generalidad de los valores catastrales se refieren a valores inferiores de los indicados para las transacciones. En el gráfico que estudiamos el valor máximo del metro cuadrado llega a la cantidad de mil quinientos sucres, el que se encuentra principalmente en la parte central de la ciudad colonial. A pesar de que esta avaluación nos sugiere la permanencia del centro de la ciudad en esa zona, los valores han comenzado a trasladarse, siguiendo el borde de las vías principales, hacia el Norte de la ciudad. En la región que rodea al Monumento al Libertador, existe una calidada baja de precios, lo que redundará en beneficio de la realización de la obra que se proyecta.

Según nuestra opinión, el gráfico que estudiamos en el presente tiene su mayor interés como documentación que nos permite sentar una avaluación aproximada de la propiedad territorial de la ciudad, sin tener en cuenta las construcciones, la que unida a un censo catastral exacto, evite y controle las enormes diferencias de precios a producirse por la lógica realización del Plan Regulador. Además, este gráfico ha servido como uno de los factores de la composición futura, proporcionando los datos relativos a aquellas zonas que deben ser expropiadas, valorizadas por las grandes obras a emprenderse, y ser nuevamente sometidas a mercado público para ayudar así la financiación del enorme plan de trabajo.

VIII.—Quito del futuro

En líneas anteriores fijábamos las principales directivas tenidas en cuenta para la creación del Plan Regulador. Nos corresponde ahora analizar la realización que hemos hecho de esas directivas, buscando las causas que nos llevaron a localizar las futuras conexiones edilicias o de espacios libres en determinados sitios, y los resultados a obtenerse mediante esa disposición.

Sentábamos como condición de base para toda actuación humana tendiente a formalizar o regular la sede del conglomerado humano, que esta actuación debería de corresponderse absolutamente con el "querer de las gentes". Actuar aprovechando su sentido para sacar mayor partido de los hechos y de las futuras cristalizaciones, en una palabra COMPONER, y entre los factores más importantes de esta composición, la aspiración del hombre-célula.

El análisis de los "hechos" de la ciudad, sus realidades topográficas, climáticas, económicas, etc., unidas a sus necesidades urbanísticas, nos permitió sentar un plan de desarrollo, cuyos primeros eslabones estaban formados por la creación de los llamados Centros Cívicos. Nuestros Centros Cívicos, de índole variada, comprendían los distintos sectores de la actividad humana y en su concepción y ubicación no solamente hicimos intervenir aquellos hechos más o menos físicos de la ciudad y del individuo, sino que asentaron, tomando parte completamente activa, todos los fondos espirituales sobre los cuales íbamos a ir teniendo posibilidades de realización.

Siempre hemos destacado la parte más importante que en la ciudad de Quito corresponde a las leyendas y tradiciones, o estudios que se remontan hacia las fuentes de la vida de la ciudad, y éstos, también decíamos, se han manifestado en cristalizaciones constructivas. La ciudad colonial representa un valor de toda una época, y un valor de una muy alta calidad: esa ciudad colonial se ha asentado en una determinada zona, fuera de la cual la ciudad ha crecido con manifestaciones netamente nuevas. Es así que la urbe en el actuar de ciertos cientos de años ha ido remontando una cota y ha llegado a sobrepasarla en un punto del estrechamiento de sus laderas junto al actual monumento al Libertador; de allí, hacia el Sur, el paisaje nos muestra, aparte de su verde y de la diaphanidad de la atmósfera, los antiguos techos de teja, y los campanarios y cubiertas de iglesias y conventos. Sonar de campanas que llega acompasado con un ritmo tranquilo, sonar que al final se va perdiendo recostado a las montañas. En cambio, desde el Monumento hacia el Norte, la urbe presenta sus villas asentadas más o menos entre jardines, vías de una evacuación más fácil del tráfico vehicular y de peatones, y las realizaciones de lo "nuevo" ponen un primer plano tras el cual se destacan todos los valores de la naturaleza.

Al mismo tiempo, la disposición topográfica de la ciudad hace que, la confluencia de las laderas del Ichimbia y del Pichincha, forme un lugar que es pasaje obligado de toda una circulación hacia el Norte, zona residencial de la ciudad. Las infinitas conexiones entre los límites Sur y Norte de la urbe convergen hacia ese punto lo que evidentemente tiende a destacarla.

Las necesidades de la ubicación de un Centro Cívico de Gobierno, en un lugar tal que ofrezca las mayores posibilidades paisajísticas, que pueda ser observado desde la mayor serie de puntos con toda la jerarquía y calidad que su propia condición le confieren, cuyas conexiones tengan la facilidad, armonía, importancia y accesibilidad que requiere, y al mismo tiempo, lugar que simbólicamente tenga su asiento en lo más puro y espiritual de la urbe, nos llevaron a elegir la cuenca o angostura formada entre las laderas del Pichincha y del Ichimbia, y que rodea a la base del Monumento al Libertador, para asiento sobre el cual se levantará el del Centro Cívico de Gobierno especie de cerebro de toda una Nación. La condición topográfica des-

taca el conjunto, la condición simbólica respalda con la ciudad colonial todo el pasado de la TIERRA, y con la ciudad moderna presenta todo el desarrollo y posibilidades del porvenir. El cerebro actúa y su sistema nervioso, constituido por sus conexiones técnicas, permite la rápida ejecución de lo concebido: las venas de la circulación tráfíca llevan los elementos que renuevan, mejoran y multiplican las células del cerebro, y junto a la representación simbólica de la antigua y nueva ciudad y a la representación humana, está el *Palacio Presidencial, sede del primer ciudadano de la Nación, erigido tras la estatua del primer ciudadano de la América Latina: Simón Bolívar.*

El Centro Cívico de Gobierno comprende la sede de los tres poderes que centralizan la actuación del Estado.

El Poder Ejecutivo.

El Poder Legislativo, y

El Poder Judicial.

Se unen a estos elementos todos aquellos edificios destinados a oficinas y dependencias de esos Poderes, como lo son las Oficinas de los distintos Ministerios, Contraloría, y Tesorería de la Nación, etc., etc.

El Palacio destinado a sede del Poder Legislativo se ha llevado a un sitio en el que por su condición de parcial aislamiento se obtiene una tranquilidad especial, en medio de jardines y de parques, y al mismo tiempo la topografía destaca naturalmente el edificio construído en la altura.

El Centro Cívico de Gobierno tiene tres vías principales de relación: las actuales Avenidas 18 de Setiembre y Colombia; en su relación con el Norte de la Ciudad; y la gran Avenida, que sigue en parte la alineación de la actual calle Guayaquil, hacia el Sur. Las primeras convenientemente adaptadas en su espacio vario y en su cerramiento verde, llegan al nivel de la Gran Plaza Central, la que se halla contenida por el Palacio Presidencial y los de los Ministerios de Relaciones Exteriores y del Interior: al mismo tiempo esas Avenidas cubren el desnivel y la distancia hacia la gran Avenida del Sur, y como se hallan divididas en dos niveles pueden así salvar fácilmente los desniveles que median hasta la Avenida América y la actual calle Los Ríos.

El Centro Cultural, ubicado frente al Centro Cívico de Gobierno y en oposición perfecta a la gran escalinata que entre las torres da acceso desde el Sur a la Plaza Bolívar, se ha estudiado con el fin de centralizar en un punto importante de la ciudad un edificio que reúna una serie de servicios que en su valor de conjunto faltan todavía en la ciudad de Quito. Su emplazamiento aparte del resultado conveniente para la plástica de la Avenida, resulta interesante por constituir un punto realmente central al alcance de todo el movimiento más

importante del núcleo actuante de la urbe, y por lo tanto un acceso obligado. Se ha querido hacer de este Centro Cultural el "Parnaseum" de la ciudad de Quito, edificio que concentra en sí todas las células donde se estudia y se exhibe el arte. Así hemos llegado a concebir para este edificio los siguientes destinos:

CENTRO CULTURAL:

Museos,
exposiciones,
bibliotecas,
sala de conferencias,
sala de música,
sala de cine,
sala de teatro,
escuela de música,
" " danza,
" " declamación,
" " pintura,
" " escultura,
gran club deportivo-social.

El centro de la ciudad comprende también una zona de edificios destinados a constituir el centro de transportes para pasajeros y correspondencia. Este centro, estudiando en lo que actualmente constituye la Plazuela Marín y cuyas vías de acceso desde fuera de la ciudad vienen principalmente por el relleno de la quebrada del Ichimbia, ha sido concebido con el fin de establecer un perfecto enlace entre los transportes extra urbanos, que llegan a la ciudad, y los sistemas de transportes colectivos urbanos, que efectúan la distribución del individuo y la correspondencia en la urbe. De fuera llegan a Quito ferrocarriles y autobuses con su aporte de pasajeros y correspondencia: al mismo tiempo el Centro de Transportes Aéreos, cuyas oficinas principales también se hallan adjuntas a las del Centro de Transportes y cuyas oficinas secundarias se hallan junto al Aereo-puerto, suministra pasajeros y correspondencia llegados por la vía aérea.

La centralización de lo que de afuera llega a la ciudad, relativa a pasajeros y correspondencia, nos permitirá después disponer todo un sistema de transportes colectivos y urbanos cuya facilidad y conexión será la lógica consecuencia de esta medida previa.

Hacia el corazón de la ciudad colonial, sobre la misma Plaza de la Independencia se ha pensado en la erección de un nuevo edificio para la sede del Gobierno Municipal. La ciudad se representa por su cuerpo máximo, el Ilustre Municipio y los valores añejos de la urbe residen en todo el tesoro arquitectónico colonial. Nada entonces,

más interesante, que ubicar el edificio destinado a ser el asiento de todo el poder de la ciudadanía; junto a aquellos edificios que conservan la tradición y calidad de otras épocas. La Catedral, el actual Palacio de Gobierno transformado en el Museo Histórico de la ciudad de San Francisco de Quito, la antigua casa de los Abogados remodelada y constituyendo la Casa-tipo de la época colonial, todo eso hace que nos parezca acertado el lugar indicado para la centralización del Poder Municipal. Además, y relacionado directamente con esto, hemos estudiado la remodelación que creemos debe ejecutarse en la ciudad colonial. Esta remodelación puede concretarse en pocas palabras: corrección de las fachadas que limitan el espacio viario que une centros de interés, con la eliminación en ciertos casos, de este espacio viario como arteria de tránsito vehicular, y con la apertura, en ciertos casos también, de plazuelas que nos permitan la apreciación objetiva de ciertos monumentos que actualmente presentan dificultades para ser observados.

En nuestro estudio de la ciudad colonial, con su Centro Municipal incluido dentro del Centro Histórico, hemos analizado el conjunto de unidades arquitectónicas que enunciamos:

CENTRO HISTORICO:

Centro Municipal,
Arte Civil Colonial,
Museo Histórico de la ciudad,
(Actual Palacio de Gobierno).
Casa-tipo de la época colonial,
(Actual Casa de los Abogados).

ARTE RELIGIOSO COLONIAL:

San Francisco,
Santo Domingo,
San Agustín,
La Catedral,
El Sagrario,
La Compañía,
La Merced,
El Tejar,
San Diego,
Santa Clara,
El Hospital,
Carmen Bajo y Alto,
El Belén,
San Blas,
La Capilla del Robo,
San Sebastián.

Las indicaciones, en su faz inicial, que presentamos en este ante-proyecto sobre la relación de algunas de las unidades arquitectónicas mencionadas, serán desarrolladas como corresponde en el proyecto definitivo del Plan Regulador.

Otro de los centros, cuya creación es un imperativo en nuestro estudio, es el Centro Universitario. Las condiciones actuales de la Universidad hacen que el cumplimiento de su elevado fin tengan que ser llenadas en zonas aisladas y desconectadas las unas de las otras, y, generalmente, sin las comodidades necesarias. La idea que debe regir nuestro Centro Universitario, ubicado en un lugar cuyo acceso sea fácil y lógico desde todos los puntos de vista de la ciudad, es la de la amplitud del espacio y la de la composición total para formar un conjunto armónico y eficiente, donde, además de obtener las finalidades perseguidas desde un punto de vista funcional, se obtengan también las finalidades perseguidas desde un punto de vista plástico. Los edificios se construyen para habitarlos o sea para hacerlos funcionar, y para ser vistos. Del primer concepto se deriva su estudio funcional, del segundo, su estudio plástico. Los edificios, además, pueden ser vistos desde los jardines, con primeros planos de árboles y de verde, o desde los demás edificios, y es entonces cuando debemos pensar en todos los recursos arquitectónicos que habrán de utilizarse.

En nuestro programa para el Centro Universitario, hemos pensado en los puntos siguientes:

CENTRO UNIVERSITARIO:

- Servicios generales (museos, bibliotecas, exposiciones, etc.);
- Edificios para cada Facultad,
- Jardines,
- Gimnasio cubierto y Estadio,
- Terrenos para ejercicios.

Creemos de interés destacar que el Centro Universitario, ubicado sobre una avenida de fácil acceso, la Avenida América, y centralizado respecto a todas las zonas de habitación de la ciudad, se verá unido a una de las arterias más importantes de la circulación vehicular y a un interesante parque, la Avenida 18 de Setiembre y el Parque de Mayo, respectivamente, por una avenida planteada en la urbanización de terrenos que hasta ahora no han tenido un trazado urbano.

La zona Norte de la Ciudad, que hemos destinado como el sitio de mejor residencia, de los barrios jardines, contará en el futuro con un sistema de parques cuyo punto de partida ya existe en el Colegio Militar.

Ese sistema de parques, dentro del cual tendrán asiento y constituirán su porción más importante las distintas partes componentes del Centro Deportivo, estará señalado o delimitado lateralmente por avenida-parques y también cruzado por ellas. Su punto de partida, desde el Parque de Mayo, estará dado por la actual Avenida Centenario, convenientemente adaptada y transformada en avenida-parque, la que, en un cierto punto, sufrirá un desdoblamiento y dará origen a la formación de dos avenidas que contendrán el sistema de parques. Las dos avenidas, desde su nacimiento, deben crear un barrio jardín especial, el que, por sus características viarias, de construcción, y de arbolado, debe llegar a constituir una de las mejores zonas de habitación de la ciudad.

El Colegio Militar, base y fundamento de la transformación de una avenida inicial, rodeada de parque, en dos avenidas-parque que lo limitan, es el punto de partida, en espacio amplio y abierto, de los parques que componen el Centro Deportivo. Este centro tenía necesidad de una amplitud de espacio plano, de fáciles accesos, etc., lo que ha podido obtenerse en la ubicación propuesta.

Hemos estudiado el Centro Deportivo a fin de obtener en él la reunión de todos los tipos de canchas é instalaciones necesarias para la práctica de los más variados deportes: así nuestro programa para este centro es:

CENTRO DEPORTIVO

Estadio de foot ball y atletismo,
Piscina de natación,
Hipódromo
Canchas de Foot-ball, tennis, basquet ball, pelota, etc
Velódromo,
Estadios secundarios de foot ball,
Cancha de polo,
Edificios para la concentración Deportiva,
Parques de niños,
Parques populares, etc., etc.

Nuestra composición ha seguido principalmente cuatro premisas: funcionalismo, plástica, aprovechamiento de las condiciones naturales del terreno y utilización de los amplios terrenos municipales de esa zona.

El funcionalismo nos ha dado las formas y superficies requeridas para la práctica de los distintos deportes, y al mismo tiempo nos ha indicado la relación que podemos tener entre las diferentes canchas. La plástica ha guiado nuestra concepción en sus calidades de volumen, y sentido paisajista. El aprovechamiento de las condiciones naturales del terreno nos ha permitido concebir la creación del esta-

dio deportivo en un lugar donde su pista y cancha quedarán al nivel requerido, mientras que las graderías de público se apoyarán totalmente sobre el terreno, que ya p s-e el correspondiente desnivel, el cual tendrá únicamente que ser alisado y recubierto de losas de piedra, siguiendo el sentido constructivo de los teatros griegos y romanos. La utilización de los amplios terrenos municipales de la zona elegida permite el que, con gastos mínimos, podamos pensar en una ejecución factible y rápida.

El conjunto del Centro Deportivo, sucesión de elementos, masas construídas y espacios, de destinos análogos, poseen valores plásticos en sus detalles parciales o en su totalidad: cada estadio, cada edificio, en sí, está concebido para que pueda dar origen a emociones estéticas, y a su vez, la visión del valor total del Centro Deportivo, desde las gradas superiores del estadio, permitirá el apreciar el sentido paisajista que se ha seguido. Primeros planos de piedra de las graderías, luego el verde del campo de juego, más allá la piscina de natación con su unión a las masas construídas del hipódromo, el que extiende su amplia y verde alfombra hasta llegar a los edificios de la Concentración Deportiva, detrás de los cuales la amplia Avenida de los Estadios desfilaza la visión hacia el Occidente, haciéndola llegar y subir por las laderas de mil colores del Pichincha.

Volviendo hacia la porción central de la ciudad colonial, habíamos destacado anteriormente, que el problema del tráfico debe referirse a desdoblarse en dos partes: la confluencia de la circulación vehicular en su dinámica, y la estética del estacionamiento. En esta forma vemos que las dificultades actuales se derivan: 1º. De los estrechamientos que las vías sufren; y 2º. De la porción robada a la circulación por los vehículos estacionados. Para eliminar estas causas y suprimir por lo tanto sus efectos hemos llegado en nuestros estudios a concebir: 1º. Principales vías para el tráfico vehicular, las que en ningún momento sufren un estrechamiento mayor que el que pueda soportar sin variantes el volumen vehicular en movimiento; 2º. Sitios especiales de estacionamiento, que nos permitan eliminar el estacionamiento callejero, y así podamos recobrar una preciosa superficie necesaria. Respecto a la primera medida debemos precisar que, de acuerdo al desplazamiento del centro de la Ciudad no van a ser las actuales las vías que tengan que soportar el mayor peso vehicular: pero sin embargo en la conexión interna Sur—Norte existirá la necesidad de una comunicación amplia, que precisamente venga a ser la face final de las amplias avenidas que desde el Norte llegan hasta el Centro de Gobierno. Estas avenidas deben ser de dirección Sur Norte, y al mismo tiempo debe existir una normal a ellas que nos permita establecer la unión de todo el sistema. Hemos elegido las calles Guayaquil y Flores para que ensanchándose, prolonguen el sentido espacial que desde el Norte llega hasta el Centro Cultural: la calle Chile en su dirección Este—Oeste enlaza las citadas calles con sus paralelas, entre las que destacamos especialmente, las calles Vene-

zuela e Imbabura, que también deben de participar de un ensanchamiento, a partir de la calle Chile como lazo hacia el Sur. Hemos elegido la calle Chile como vía de unión de las demás afectadas porque: 1o. Su ubicación estratégica en la ciudad colonial; y 2o. porque dadas las futuras construcciones de Palacio Municipal, edificio para el estacionamiento, a cubierto, de vehículos y Mercados, nos permite el ensanchamiento necesario sin tener que llegar a sacrificar ningún edificio de importancia.

Dentro del conjunto de la ciudad, con su lógica división en zonas, hemos tratado de ubicar todos aquellos servicios que cada zona debe requerir. En las partes destinadas a habitación, y en lugares equidistantes de su periferia, con fácil acceso a las mercaderías, hemos localizado algunos mercados. Su concepto urbanístico, de ubicación, debe ser tal que, aparte de los factores indicados en el párrafo anterior, debe existir el espacio necesario, que rodee, dé amplitud, aire y separación suficiente al nuevo elemento con que se incrementa la zona.

Creemos necesario destacar que, habiéndose creado cerca de la periferia de la ciudad una estación de descarga de mercaderías y productos, debe de existir en sus cercanías o mercado un depósito general de ciertas mercancías destinadas a la venta en los mercados. Este depósito deberá aprovisionar a los mercados de zona en el momento oportuno y sin embargo estará recibiendo los productos de acuerdo al ritmo de llegada o sea el de su producción, y los estará despachando de acuerdo al ritmo de venta o sea el de consumo.

En nuestro planeamiento general hemos pensado en la necesidad de crear diversos Centros Cívicos, de barrio, o sub-urbanos. El objeto de estos Centros Cívicos es el de reunir, en puntos alejados del centro de la ciudad, todos aquellos servicios destinados a suplir las necesidades de una zona.

Cada Centro Cívico de barrio o sub-urbano, debe reunir los siguientes servicios:

CENTRO CIVICO	(de barrio o sub-urbano):
	negocios,
	cine, diversiones,
	deportes,
	oficina de correos,
	oficinas bancarias,
	central de transportes,
	escuela,
	mercado.

Dentro de la ciudad de Quito, en su zona urbana, hemos localizado tres de estos centros: uno para los barrios obreros, el que a su vez tendrá que tener dos o tres pequeños sub-centros motivados, en el

caso especial de esta ciudad, por los "hechos" topográficos; dos centros cívicos más llevados hacia el norte de la ciudad. Llegar a formular zonas que puedan bastarse a sí mismas en sus servicios más indispensables debe ser el cumplimiento que dichos centros deben hacer de sus funciones.

En las zonas sub-urbanas de Quito, que tras un estudio especial hemos unido a la ciudad por la transformación del Plan Regulador urbano en un Plan Regulador Regional, hemos fijado una serie de centros de interés, que son: Guápulo, Conocoto y Cotacollao. En la corrección que las principales vías de acceso a la ciudad sufrirán en el futuro debe entenderse todo aquello que tienda a hacer de esos centros sub-urbanos una verdadera zona externa a la ciudad que proporcione a ésta los lugares de tranquilidad, descanso y reposo que como lógico corolario al trabajo que en ella se desarrolla, debe poseer.

Los Espacios Verdes

Dentro del ante-proyecto del Plan Regulador de la ciudad de Quito, existe una parte que forma evidentemente una de sus piedras angulares y que es la que se corresponde a los espacios verdes:

Antes de entrar a analizar el sentido que se ha querido buscar en ellos y la forma como se ha procedido para intentar lograrlo, me parece de sumo interés el transcribir aquí unos pocos párrafos de una obra de un filósofo chino.

LIN YUTANG. "La importancia de vivir"

"En primer lugar, la teoría china del sosiego, según la expresa un autor comparativamente desconocido del siglo XVIII, Shu Paish-siang, que alcanzó felizmente el olvido, es como sigue: el tiempo es útil porque no se le usa. "El ocio en el tiempo es como el espacio desocupado en un cuarto". Toda joven que trabaja y alquila un cuartucho donde debe ser vitalizado cada centímetro de espacio, se siente sumamente incómoda porque no tiene lugar para moverse, y en cuanto obtiene un aumento de sueldo se muda a un cuarto mayor, donde hay un poco más de espacio sin usar, fuera de aquellos lugares estrictamente útiles ocupados por su cama, su tocador y su cocinita de gas. Ese espacio desocupado es lo que hace habitable un cuarto, tal como nuestras horas de ocio son las que hacen soportable la vida. Tengo entendido que hay una acaudalada mujer que vive en Park Avenue, que compró un terreno vecino para impedir que construyeran un rascacielo junto a su casa. Paga una gran suma de dinero a fin de tener un espacio plena y perfectamente inútil, y me parece que jamás pudo gastar con mayor sabiduría su dinero

En nuestros comentarios iniciales sobre los "hechos" urbanísticos hallados al dar comienzo al ante-proyecto del Plan Regulador de la Ciudad, remarcábamos que la proporción o el tanto por ciento, existente de espacio verde no se corresponde con la superficie urbana. Tratamos pues, desde un comienzo, el de proporcionar a la ciudad la cantidad de verde necesaria y proporcional a su superficie y a la cantidad de habitantes que posee y poseerá, pero para llegar a localizar los distintos parques, jardines y avenida-parques se nos ocurrió que lo más interesante sería idear un sistema total que nos permitiera recorrer toda la ciudad por medio de "verdes" que se irían enlazando unos con otros y proporcionando, por lo tanto, la facilidad y belleza del paseo entre plantas y flores, por los varios puntos de interés de la urbe, subiendo hasta ciertas cotas verdaderamente altas, desde las cuales el panorama de los nevados y de las zonas distantes de la cordillera pudiera ser apreciado con toda la fruición que por su belleza se merece.

Teníamos al mismo tiempo que contemplar otros tres puntos directamente relacionados a la obra como factores de ella: la ubicación de los parques y jardines en lugares tales que vinieran a servir de zonas de purificación de la ciudad; la localización de este "verde" en terrenos que en gran parte fueran de propiedad municipal; y tercero, el qué los terrenos necesarios de expropiarse para completar los espacios ya municipales fueran de un costo relativamente barato.

Nuevamente creo necesario indicar que un parque, a igual que las demás unidades de espacio o construidas del conglomerado humano, cumple en su aspecto objetivo con dos situaciones diferentes: desde él se ve, y él también es visto. Nuestros parques debían así, en una ciudad de la topografía especialísima como la de Quito, llegar a dominar ciertas alturas y puntos desde los cuales el espectáculo de la naturaleza y de la ciudad puede llegar a ser grandioso, y al mismo tiempo, al ser contemplados desde las cotas más bajas, ofrecer un interés paisajístico de verdadero valor.

Como cotas altas sobre la ciudad, hay tres puntos que destacan especialmente su situación: el Panecillo, el Ichimbía, y las laderas Orientales del Pichincha. Hacia ellos nos dirigimos en nuestra concepción del "verde", y así pensamos y formulamos nuestra composición: hacer del Panecillo un parque, parque completamente popular, al alcance directo de una zona de habitación obrera y de una zona de habitación media, parque que debería de poseer un especial distintivo por una rara característica que el urbanista siempre debe tener presente. El Panecillo, en época de los Incas, fue el lugar donde se asentaba el Templo del Sol y poseía por lo tanto una enorme importancia religiosa. Seguramente que en su parte más alta, en una explanada, se levantaba el templo de piedra donde se celebraban una serie de ceremonias del culto indígena. Ese

distintivo de carácter religioso venía a imponer un antecedente que podría o no ser tenido en cuenta, pero que al hacerlo vendríamos a aprovechar aún más de las condiciones naturales que nos ofrece el sujeto.

Suponiendo la creación de un parque en el Panecillo, lo que por otra parte es una vieja aspiración del I. Municipio de la ciudad, que en este sentido ha efectuado una serie grande de expropiaciones, podríamos fácilmente crear en su parte de presentación a la ciudad todo un programa decorativo de fondo netamente social colectivo, y así puramente urbanístico, programa o composición decorativa que en sus excavaciones realizadas en la roca del pico, en sus escalinatas, en sus jardines, en sus terrazas y en su templo pequeño que coronaría la parte superior reuniría, dentro de un concepto completamente moderno, todas aquellas calidades simbólicas que hicieron del Panecillo el asiento del Templo del Sol en época de los Incas.

Como solución de un programa de un monumento religioso de nuestra época no puede apartarse del fondo social, y en su concepción en sí, apartada de los valores simbólicos pertenecientes a la religión primitiva, hay un matiz de delicada emoción:

En plena Cordillera de los Andes, en uno de los lugares más altos del mundo perennemente habitado por los hombres, se levanta en la cima de una colina que domina el conglomerado donde el hombre vive, un pequeño templo, en él se oficia la misa, se imparte la bendición sagrada, la que es recibida por la muchedumbre que está en la gran explanada y que tiene a sus pies la tierra y sobre su cabeza el firmamento.

El Parque del Ichimbía. En la concepción estudiada para la regularización total de la ciudad, hemos pensado que las zonas cercanas al Centro Cívico de Gobierno, se transformarán en los lugares de habitación del elemento humano destinado a trabajar en esas dependencias. Lógicamente debe de ser una zona densa, pero inteligentemente habitada, es decir, que allí podrán crearse casas de apartamentos de verdadera importancia, apartamento sobre parques, etc., dejando siempre la suficiente reserva de verde, no solamente para la función que el "verde" en sí debe desempeñar sino también para el caso de que en un futuro próximo se tuviera necesidad de aumentar la vivienda por medio de casas de apartamentos entre jardines.

En las creaciones de todo Plan Regulador, no debemos nunca perder un punto de vista de conjunto, que es el siguiente: "El Plan Regulador es, primeramente, la consecuencia de una serie de hechos urbanísticos, los que, para caso determinado, son diferentes. Es además, la obra consciente, lenta, que tiene muchos años y que no se detiene jamás, por lo tanto, un plan urbanístico no es la obra de un solo individuo ni de una sociedad de individuos, sino de una colectivi-

dad. Cada uno de ellos va contribuyendo con su colaboración eficiente, científica, artística y entusiasta, en el momento oportuno y en forma tal, que puede intervenir como el engranaje indicado en un cierto instante y al mismo tiempo deja pendiente la oportunidad para la colaboración de quien le sigue. La urbanística se basa en hechos científicos, en deducciones tomadas de la experiencia, pero los otros hechos, los de carácter particular a cada conglomerado urbano, hacen que cada interpretación sea distinta de las demás. Por lo mismo, porque la urbanística no es una ciencia exacta, es necesario prever las correcciones a ejecutarse en el correr de los años, y el urbanista debe aspirar a estudiar una obra en la cual sus previsiones de futuro sean tales que puedan dar lugar a la intervención armónica de quienes deben sucederle”.

El Arquitecto Emilio Harth-Terré tiene una frase muy interesante respecto a ese Urbanista que pasa, que es la siguiente:

“El Urbanista tiene su reconocimiento una vez que ha fallecido, porque el desarrollo de un plan urbano es obra lenta, como la prisa de la vida de una ciudad en donde sus días son años y sus años siglos. Cuando el polvo del hombre que proyectó la ciudad se ha confundido con la tierra y las raíces del árbol que creó, la han cogido con tanta o más fuerza y dan sus flores y sus frutos, la savia de ella viene de un immortal espíritu que puso al crear la obra. Y esta obra al ser immortal—inmortal como las ciudades—hace del gesto generoso del urbanista, su verdadera inmortalidad”.

Volvamos al parque del Ichimbía. En nuestra concepción debe ser un espacio amplio, y en el cual se saque partido de las irregularidades del terreno. Debe estudiarse perfectamente en él la posibilidad de ser ocupado parcialmente por casas de apartamentos, las que siempre deben conservar, con el espacio que las rodea, el sentido de un barrio-jardín con unidades colectivas.

Dirijamos ahora nuestra atención a las laderas que remontan al Pichincha. Se ofrecen primeramente como pliegues de una manta que en su disposición caprichosa fuera guardando ciertos lugares más apartados para llegar a darnos una sorpresa agradable. Principio éste basado en lo más profundo de la psicología humana, que ha sido utilizado en forma admirable por los seres humanos de todos los tiempos, y que, en el caso concreto de la *Arquitectura* y de la *Urbanística*, es la base de una serie de composiciones realizadas para ir preparando el espíritu del observador. Las laderas del Pichincha se relacionan unas con las otras, y a medida que más las contemplamos, más nos sentimos atraídos por su encanto singular. Nos hablan de aires puros, de colores perfectamente armonizados, de la brisa que susurra entre los árboles, de la altura y esa atracción, ese magnetismo que sentimos desde la lejanía nos lleva a pensar en llegar hasta ellas. Allí hay zonas de hierba y zonas de arbolado, y el eucalipto y

el pino forman sendas sobre la verde alfombra, en las cuales corren y cantan las caídas de agua de las fuentes serranas. Todo es agreste, todo es tranquilo, y parecería que el distraer esa magnificencia de la naturaleza, ese reposo, fuera un verdadero pecado. Hacia el monte subimos, lo veíamos y desde él veíamos, y a cada momento sentíamos la necesidad de hacer de él algo para todos. En nuestra época ya no es posible pensar en el ser humano únicamente en su faz individual y aislado. La masa, el conjunto pensará y actuará por intermedio de su célula, pero cuando decimos que pensamos para todos, es que realmente lo hacemos para cada una de las partes del conjunto. En nuestra época, cuando *todos* combaten para *todos*, en las más variadas clases de campos, desde los de la ciencia hasta los de la guerra, jamás podemos pensar en todos los planes que transformarán una ciudad en *algo mejor*, siempre que hacemos aplicación de la máxima que reza: "los intereses particulares deben ser absolutamente subordinados a los intereses colectivos", entonces, en nuestro subconsciente vemos que el hombre en sí se multiplica, y forma legiones de hombres que son el estudiante, el obrero, el capitalista, el hombre de ciencia, el artista, el campesino, etc.

Hacer de las laderas orientales del Pichincha un parque popular, que tenga un sentido perfectamente definido de parque egreste, de parque natural, hacia el cual, hasta una cierta altura, lleguen los transportes del elemento humano en automóviles o autobuses, que luego sigan la senda que se recorre a pie o a caballo, que a medida que vamos subiendo vayamos encontrando pequeños hoteles, bien ubicados, con amplias terrazas como miradores de descanso, hoteles contruidos de la piedra y de la madera del monte, rústicos, con su gran estufa de leña que en la noche nos permita reunirnos a su alrededor para oír las historias de los indios y de los que cuidan del bosque, acerca de la vida de los animales que allí viven, de cómo es el canto de los pájaros, de las variaciones de las aguas de las fuentes en el año, de los fantasmas de nubes que en los atardeceres se vienen deslizando entre las sinuosidades del Pichincha, y así, en otra mañana del sol, seguir aún subiendo, y llegar a un punto en el cual un teleférico nos remonte y suspenda en el espacio y nos conduzca hasta allá arriba, junto al picacho más alto, desde donde el espectáculo de la naturaleza será tan grandioso que no podre nos menos que dar gracias al Hacedor, y sentirnos más buenos.

Aspiraciones de un urbanista que siente como suya la ciudad en que trabaja.

Hemos hablado de los tres parques que, en cotas elevadas deben ser partes componentes de un sistema de "verde" que nos permita recorrer la ciudad dentro de calidades armónicas paisajísticas y por medio del cual, la sucesión de elementos que poseen un sentido análogo no nos limite la sensación interesante que un parque del sistema total nos puede dar como un foco aislado.

Para relacionar estos tres puntos, partes principales de todo el sistema, hemos pensado en la creación de avenida-parques, que poseerán el espacio suficiente para dar la calidad total de una amplia vía, con sus correspondientes diferenciaciones de tráfico, con sectores de verde en su parte interior y que en sus bordes cuenten con amplias aceras con jardines de hierba, flores y arbolado. En esta forma creamos todo un sistema de relación dentro de la ciudad, sistema interno que se ve ayudado en su faz externa con la apertura de una avenida de circunvalación que llega a remontarse a puntos verdaderamente altos y que tiene la facultad de poder rodear la ciudad enteramente.

Hablábamos anteriormente de una conexión Sur-Norte que eliminará por completo las intromisiones de un tráfico pesado dentro del ritmo determinado de la corriente vehicular urbana. Hemos hallado la solución. La entrada Sur de la ciudad se traslada al lugar donde se ubica la estación de descarga: sobre este punto convergen cinco vías, de las cuales dos y dos tienen un sentido de continuidad y la quinta es la vía sub-urbana de relación de la ciudad con el valle de los Chillos y el centro Sub-urbano de Conocoto. Una de las vías que forma en su continuidad total una senda de circunvalación de la ciudad, tiene sus distintas vehiculares perfectamente diferenciadas: para tráfico de paseo, para tráfico rápido y para tráfico pesado. Esta vía, que siguiendo una determinada cota, y descendiendo luego por pendientes convenientes, llega a un punto en que se bifurca, una rama hacia el Centro de Transportes, y la otra siguiendo la misma cota y pendientes normales por el Ichimbia. Tanto en una como en la otra se contempla la misma diferenciación de tráfico, lo que permite que cierta circulación pesada que se dirige hacia el centro de la ciudad pueda perfectamente llegar a éste, y que la misma clase de circulación que sigue hacia el Norte pueda utilizar las vías que para tal propósito se estudian en el Parque del Ichimbia.

Las conexiones que continúan la vía de salida hacia el Norte del Parque del Ichimbia ya no presentan ninguna dificultad, y podemos agregar que la actual calle Veintemilla, que sufre un ensanchamiento apropiado, es el lazo de conexión más indicado, de Oriente a Occidente, para establecer la relación de las vías de entrada del Sur, con cualquiera de los caminos principales que se dirigen hacia el Norte de la ciudad.

Creemos haber hecho así una ligera exposición del sistema que hemos seguido para la creación del Plan Regalador de la Ciudad de Quito, en las líneas generales de su ante-Proyecto.

IX.—Zonización futura

Creemos de interés para estudiar el gráfico presentado, anotar primeramente las distintas zonas que se han concebido e ir haciendo el análisis respectivo de cada una de ellas.

De acuerdo con el gráfico indicado, las distintas zonas son:

Centro Municipal.

Centro de Gobierno. Poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Grandes tiendas, comercios, oficinas, bancos, etc, (Zona a reedificarse).

Grandes tiendas, comercios, oficinas, bancos, etc., (Edificación sin mayores modificaciones).

Vivienda alta, de primera calidad para empleados. (Apartamentos: planta baja con negocios, cines, etc.)

Vivienda baja, de buena calidad. (Edificación sin mayores modificaciones.

Vivienda de calidad media. (Edificación en dos plantas).

Vivienda de calidad media con jardín. (Edificación en dos plantas).

Vivienda alta, de primera calidad, para empleados con jardín.

(Apartamentos: planta baja con negocios, cines, etc.).

Vivienda baja de buena calidad, con jardín.

Idem anterior, interferida con negocios.

Barrio—jardín.

Quintas

Zona industrial.

Barrio Obrero.

Zona Hospitalaria.

Zona Universitaria.

Centro Municipal.—En el mismo corazón de la ciudad colonial, junto a todos aquellos monumentos principales, que son el fiel valor de toda una evolución constructiva y que en realidad forman las calidades típicas de la ciudad de Quito, se levanta el Centro Municipal, sede del Gobierno de la ciudad.

Centro de Gobierno. Habíamos analizado anteriormente las consideraciones de distinta índole que nos han llevado a ubicar el Centro de Gobierno en el sitio elegido. Sólo nos queda aquí por remarcar que dicho Centro forma en realidad el fundamento central de una serie de valores que en forma radial tenderán a surgir de él.

Grandes tiendas, comercios, oficinas, bancos, etc (Zona a reedificarse). La creación del Centro de Gobierno en el centro nuevo de la ciudad formulará un intenso movimiento en el que se relacio-

narán las secciones directivas del país principalmente. Esas secciones directivas, con sedes en oficinas del gobierno, de bancos, de negocios, de legaciones extranjeras, de diferentes compañías, etc., crearán una zona de una calidad especial. Por esta misma calidad y por la necesidad que siempre existe de dar a cada zona los elementos que tienden a completarla, se asentarán en las mismas cercanías todos aquellos edificios destinados a grandes tiendas, cines, teatros, diversiones, centro cultural, exposiciones particulares, etc. Según nuestro criterio, la referida zona de un valor de propiedad territorial limitado, en el momento actual, sufrirá una incrementación tal que permitirá, siguiendo una financiación económica adecuada el estudiar y realizar todas las transformaciones planteadas en el ante—proyecto del Plan Regulador.

Grandes tiendas, comercios, oficinas, bancos, etc (Edificación sin mayores modificaciones). A pesar del traslado del centro más importante de la ciudad, la zona de ella que actualmente ocupa lo que podríamos llamar el centro comercial y que se asienta en la parte colonial de la ciudad, mantendrá, en forma más limitada de espacio e importancia, una jerarquía interesante dentro de su misma especialización. Por el hecho de encontrarse esta zona en una porción urbana que posee toda una historia arquitectónica o constructiva, creemos que esa zona seguirá y debe seguir sin mayores modificaciones edilicias.

Vivienda alta, de primera calidad, para empleados. (Apartamentos: planta baja con negocios, cines, etc.). Junto a los sectores ocupados por el Centro Cívico de Gobierno y el centro comercial, lo suficiente alejado por medio de calles anchas y espacios que permitan concebir una zona de habitación agradable, deberán edificarse, por propia lógica urbanística, los edificios destinados a viviendas colectivas de los empleados de mayor importancia. Estos edificios, cuya reglamentación deberá estudiarse en la forma apropiada para obtener una proporción indicada del espacio libre y de la masa edificada, serán casas de renta de indudable calidad, que en sus plantas inferiores darán cabida a cines, restaurantes, negocios, garages, etc.

Vivienda baja, de buena calidad (Edificación sin mayores modificaciones). En la zona donde se encuentran los principales monumentos históricos de la época colonial, existen en el momento actual, una serie de construcciones interesantes, por cuyas calidades puras y sin mezclas de épocas posteriores es necesario velar que de acuerdo a un sentido de un lógico aprovechamiento no deben sufrir mayores modificaciones. Esta zona, antigua sede de las mejores casas de la ciudad de la época de la Audiencia, tendrán el destino de mansiones familiares del centro de la urbe.

Vivienda de calidad media.—(Edificación en dos plantas). Lugares de segunda categoría, poseedores de algunas construcciones civiles interesantes de la época colonial, y que deben sufrir la incrementación y el cambio edilicio de acuerdo con el adelanto de la ciudad.

Vivienda de calidad media, con jardín.—(Edificación en dos plantas). Zona de una categoría apáloga a la anterior, la que por un sentido de ubicación se verá disminuida en su proporción con el espacio libre por la adición de pequeños jardines. Esta zona será el eslabón de las partes más densamente pobladas de la ciudad, en su unión con los espacios verdes exteriores.

Vivienda alta, de primera calidad, para empleados, con jardín.—(Apartamentos: planta baja con negocios, cines, etc.) Las mismas aclaraciones que hiciéramos para este tipo de vivienda, sin jardín, tenemos que aplicar aquí. Debemos únicamente indicar que nuestra concepción ha ideado, no un jardín parcial o privado para cada vivienda colectiva, sino un gran parque, en el cual se levantan todas las viviendas.

Vivienda baja de buena calidad, con jardín.—Su mismo nombre indica la esencia de esta zona.

Vivienda anterior, interferida con negocio.—El hecho de una gran avenida de salida, puede obrar en el sentido de la creación de una zona mixta de habitaciones, "verde", y los referidos negocios en longitud.

Barrio-Jardín.—El ser humano, en la ubicación de la cédula en que ha de vivir, busca ubicaciones que, en medio de la naturaleza, puedan darle la serie de tranquilidades, recreo, distracción, y contacto con los elementos de la naturaleza. La creación de los barrio-jardines, valor máximo de la zona residencial, ha sido buscada en todas las regiones de la ciudad que, ofreciendo una unidad real, nos puedan proporcionar el más completo conjunto de visiones de todo su tesoro paisajista.

Quintas.—Eslabón necesario de las porciones alejadas de la ciudad con las zonas extra-urbanas. Lugares donde el espacio verde prima en absoluto sobre la masa construida, en su impresión total.

Zona Industrial.—En la parte Sur de la ciudad, sobre las distintas vías de llegada a ésta, vías camionables y vías de ferrocarril, se ubica la zona del trabajo industrial. Conjunto de fábricas de índole variada, que en su comunidad alejaran de las zonas de habitación el

ruido, movimiento, gases, tráfico especializado; etc., que le son necesarios. Rodeando la estación de descarga, la zona industrial quedará junto a la veta que da el material para la fabricación, y próxima, en forma conveniente, a la zona de habitación obrera, obtendrá la máxima eficiencia de toda la contribución del esfuerzo humano.

Barrio Obrero.—Hacia el sur de la ciudad, desplazado al Oriente y Occidente de la puerta de entrada, se levantan actualmente unos barrios obreros. Seguidos de un principio sano y eficiente, les falta aún a esos barrios la unidad total que les dará una serie de ventajas futuras, faltándoles, al mismo tiempo, aquellos elementos que complementarán sus principales conveniencias. En la zonización proyectada para el futuro urbano, el barrio obrero quedará en las inmediaciones del centro industrial, ligado a él por las líneas de transporte colectivo convenientes, y lo suficientemente alejado para tener una vida completamente apartada de las desventajas que para la vivien da pueda reunir el centro industrial.

Zona Hospitalaria.—Hasta el momento actual, no se ha considerado conveniente, en el ante-proyecto del Plan Regulador, el formular una zona hospitalaria, un verdadero centro, situado en los alrededores de la ciudad. Dejamos esta idea esbosada para la realización del proyecto definitivo, y momentáneamente nos hemos limitado a sugerir un mejor aprovechamiento y una mayor aislación de los actuales centros hospitalarios, el civil hacia el lado de las lomas del Ichimbía, y el militar sobre las laderas de San Juan.

Zona Universitaria.—Indicábamos anteriormente la conveniencia de la zona universitaria. Sobre su amplitud y capacidad no nos corresponde ahora hablar, sino decir simplemente que debe constituir un centro que esté lo suficientemente cerca y lo suficientemente lejos del centro de la urbe, para asegurar un fácil, cómodo, agradable y económico traslado a todos los futuros estudiantes de la ciudad, y al mismo tiempo para lograr, con el retiro, un lugar de condiciones de sosiego absolutamente necesarias.

Hemos indicado, a grandes rasgos, los objetos perseguidos con la zonización adoptada, nos queda ahora solamente por agregar las proporciones con que cada zona entra en el total.

X.—Expropiaciones y recorridos de transportes colectivos urbanos del futuro

Dos palabras nos corresponde decir sobre este gráfico. En él hemos señalado las zonas que ya han sido expropiadas por el Municipio, y las que deberán expropiarse: además, y como una parte importante

del mismo gráfico, hemos también indicado la forma de la sub-división que se deberá realizar. Parte de los terrenos municipales del futuro deberá ser destinada a parques y espacios de utilidad pública: otra parte, unida generalmente a aquella, será lotizada y vendida al público con una indicación precisa de la clase de construcción que allí debe de levantarse.

A través de este gráfico puede apreciarse que hemos seguido una política de expropiación dirigida mayormente hacia aquellos terrenos que poseen valores netamente bajos, y que únicamente en el caso del Centro Municipal, hemos hecho caso omiso del valor del terreno dada la significación simbólica que el lugar impone.

Respecto al recorrido de los transportes colectivos urbanos, debemos indicar que el sistema ha seguido el criterio de crear circuitos cerrados, que benefician indudablemente a todo el sistema, buscando la formación de un Centro de Transportes total en el mismo corazón de la ciudad, y tratando de que cualquier punto de la ciudad quede alejado con un máximo de doscientos metros de cualquier línea de transportes.

XI.—Centros Civicos y Centros caracterizados del futuro, relaciones y conexiones

En el capítulo correspondiente al gráfico No. VIII, *Quito del futuro*, hemos realizado el estudio de cada uno de los más importantes centros de nuestra composición. En el gráfico No. XI mostramos solamente la ubicación de todos los centros estudiados y creemos de interés hacer aquí una lista de ellos para llegar a decir algunas palabras sobre aquellos que no han sido tratados.

Centro de la Ciudad.

Poder Ejecutivo,
Poder Legislativo,
Poder Judicial.

Centro cultural.

Centro de transportes, Pasajeros y correspondencia.

Centro Histórico.

Centro Municipal,
Arte civil colonial,
Arte religioso colonial.

Centro Universitario.

Centro religioso (Monumento en el Panecillo).

Centro de trasportes y cargas.

Centro industrial.
Centro cívico de barrio obrero.

Centro Hospitalario.
Hospital civil,
Hospital militar.

Centro Meteorológico (Parque del Ichimbía),
Centro Escolar.
Centro cívico de barrio.

Centro Deportivo.
Conjunto de parques e instalaciones en La Carolina.
"Verde" del actual Club de Golf.

Centros sub-urbanos.
Guápulo.
Conocoto.
Cotacollao.

Centro de Comunicaciones aéreas.

Salvo el Centro Meteorológico, los Centros Escolares y el Centro de Comunicaciones Aéreas, los demás centros han sido estudiados en la parte correspondiente a los gráficos números VIII y IX.

El Centro Meteorológico consiste en la reunión, en un parque apartado del intenso tráfico vehicular urbano, de todos aquellos elementos necesarios para establecer una verdadera estación meteorológica. En conversaciones mantenidas oportunamente con autoridades de esta materia; se nos ha indicado que la actual situación en la Plaza de La Alameda no es la más indicada por los distintos inconvenientes de movimientos y perturbaciones causadas por el tráfico vehicular en el mismo suelo.

Los Centros Escolares, ubicado uno de ellos en la actual posición del Quito Tennis Club, y en campos del barrio La Floresta el otro, son de distinto carácter: el primero consiste en una Escuela al aire libre, lugar a donde los colegios pueden dirigirse por rotación para tener todo un tiempo de clase cada tanto tiempo. Sería de desear la multiplicación de elementos de esta clase, y aún el de establecer escuelas al aire libre en su carácter permanente. El segundo, ubicado en el barrio de La Floresta, es más bien una Colonia de Vacaciones, a donde, en todas las épocas del año, puedan dirigirse los alumnos de los colegios a disfrutar de estadías no inferiores a una quincena, en contacto completo con la naturaleza.

El Centro de Comunicaciones Aéreas, es una lógica consecuencia del desarrollo de la vida y del progreso del mundo, y la deducción de la importancia que para una ciudad como Quito, elevada en el centro

de la cordillera de Los Andes, a 2 850 metros de altura sobre el nivel del mar. tienen los sistemas de navegación aérea. Consiste en sí: la reunión de todas las oficinas correspondientes a este tipo de transporte, restaurantes, alojamientos, etc. Quien por el aire llega a la ciudad de Quito, viene gozando de una visión insospechada y para formular la cual se han unido la obra del hombre y la del Gran Hacedor. Es necesario aumentar esa visión primitiva, dándole todos los medios para su desarrollo y evitando todos los entorpecimientos que puedan torcerla. Recibir bien, demostrar bien, en simpatía, en atenciones, en plástica y en paisaje.

XII.—Sistema viario y “verde”

En el gráfico que presentamos respecto al Sistema viario y “verde”, hemos estudiado los siguientes tipos de arterias: arterias de paseo y unión de centros de interés; entradas a la ciudad y arterias de alta velocidad; ferrocarril; y conexión Norte—Sur de carreteras, por arterias de circulación rápida.

El sentido llevado para la formulación y enlace de las arterias de paseo es el de la continuidad por sistemas que ofrezcan tales bellezas objetivas al paseante, que éste puede marchar llevado por la emoción del espectáculo paisajista que a su vista se le ofrece. Tan pronto viene el paseante por las altas cotas que junto al futuro Parque Nacional le permiten la visión extraordinaria de los lejanos picos nevados, o ha atravesado los prados florales de un Centro Deportivo que junto a los valores de la paleta y formas de la naturaleza, le ofrece la plástica de las concepciones del individuo. O aún más, ese paseante es desplazado por una avenida que bordeando la Plaza de la Alameda, entra bajo un arco y se sobrecoje ante la belleza de la composición de una plaza cerrada.

Las entradas a la ciudad y arterias de alta velocidad han sido estudiadas para facilitar la rápida circulación por las vías de mínima longitud virtual. Se ha procurado estudiar la conexión más rápida de las distintas zonas urbanas, y cuando esta conexión llega a combinarse con corrientes vehiculares de tráfico pesado y circulación de paseo se establece entonces una diferenciación dentro de la misma vía de tráfico.

Habíamos indicado en un párrafo anterior nuestra idea respecto a la necesidad de la eliminación, dentro del corazón de la zona urbana, de todo movimiento circulatorio Norte—Sur de tráfico pesado. En el gráfico N° XII, presentamos su recorrido que ya hemos descrito.

XIII.—Plan de Minima

Un plan urbanístico, Plan Regulador o Plan Orgánico, debe desde la elaboración del anteproyecto, tener un punto de partida que vaya, desde los primeros momentos, poniendo en ejecución aquellas medidas correspondientes a una primera etapa, e ir encauzando el desarrollo del conglomerado humano dentro de las directivas del plan futuro.

Es absolutamente necesario, para la realización del Plan Regulador, no solamente haber llegado a la solución que por sus distintas características plásticas, funcionales, etc., se adapte perfectamente al punto particular al que deberá aplicarse, sino que es completamente indispensable que para la ejecución de ese plan se cuente con una base económica que sienta un perfecto principio de lógica realización.

Para este punto es básico el partir de los "hechos" económicos actuales, los que pueden darnos todo un sentido de orientación. El I. Concejo Municipal de Quito cuenta, como se ha señalado en el gráfico No. X con numerosos terrenos más o menos concentrados en ciertos puntos de las zonas urbanas y sub-urbanas de la ciudad. Dado que estos terrenos, por el sentido que se ha llevado al hacer su adquisición y por el sentido que ellos mismos han impuesto como factor en la creación del anteproyecto del Plan Regulador, dan en realidad ubicaciones básicas para la ejecución de ciertas partes del plan, es necesario, ante todo, completar las porciones necesarias para tener la suficiente superficie que demanda la realización de esas partes. Entonces, primer paso a ejecutarse: *expropiación de los terrenos necesarios para la creación del Centro Deportivo, con sus instalaciones y parques.*

La adquisición de los predios indicados aconseja, por una lógica económica, el destinarlo lo antes posible a sus funciones para comenzar a obtener un rendimiento del capital invertido. Para tal cosa es absolutamente preciso el realizar las vías de tránsito que enlacen dichos predios con la zona urbana. Por lo tanto, la segunda parte de la ejecución del trabajo debe consistir en: *abrir las avenidas parques que enlazarán el Centro Deportivo con las zonas del centro de la ciudad.*

Una vez efectuada la adquisición de los predios indicados, y ejecutadas las obras varias correspondientes, debe pensarse inmediatamente que a esos hechos, que ya han revalorizado los terrenos adquiridos y los circundantes, hay que dotarles de aquellas instalaciones mínimas y estudios del "verde", para que la ascensión de la revalorización continúe: las obras de Estadio de Segunda Categoría y Gran Estadio Municipal, campo de polo y canchas de los demás deportes, y el hipódromo, junto con la plantación de los parques deben ejecutarse, las primeras: Estadio de Segunda Categoría y Gran Estadio Municipal, por intermedio de una negociación que en estos momentos

lleva a cabo el I. Concejo Municipal, y que ha sido perfectamente tenida en cuenta para la marcha del Plan Regulador; la segunda: campo de polo y canchas de los demás deportes, haciendo cesión, por una determinada cantidad de tiempo o indefinitivamente, de los terrenos para que las Entidades Deportivas levanten las instalaciones necesarias, en un todo de acuerdo con el Plan Regulador de la ciudad; y la tercera: el hipódromo, estudiando la financiación con una empresa privada. Las plantaciones pueden acometerse de inmediato, ateniéndose siempre a los trazados del plan total. Vemos así que el tercer paso a emprenderse debe ser: *Construcción, en los terrenos Municipales, de las obras de "verde" e instalaciones para los juegos deportivos.*

La obra realizada ha revalorizado enormemente los terrenos circundantes, lo que permite que, aquellos predios municipales que rodean al Centro Deportivo, y que significan por lo menos un cincuenta por ciento de su superficie, se pongan a la venta, con un precio que nunca será inferior en diez veces al de su adquisición.

Hemos estudiado la forma de realizar el Centro Deportivo. El mismo criterio, con la variante de cada caso, debe aplicarse a las demás obras consignadas en el gráfico No. XIII. Debemos hacer una indicación general de todas las obras que deben realizarse en una forma más o menos simultánea: ellas deben ser:

- a) Comprar espacios para parques y trazar las vías principales.
- b) Comprar espacios para el Centro Cívico de Gobierno, Centro de Transportes, Centro Cultural y Centro Universitario, trazando las calles, y usar momentáneamente el lugar a cubrirse con edificación como parque.
- c) Rellenar las quebradas Manosalvas e Ichimbía para la entrada de las vías del Sur (ferrocarril y vías camionables).
- d) Construir la estación de descarga (zona industrial) y destinarla momentáneamente también a estación de pasajeros.
- e) Limpiar las quebradas (futuros parques), canalizando las aguas servidas.
- f) Construir el Palacio Legislativo y los jardines circundantes.
- g) Trazar los barrios obreros, con su Centro Cívico.
- h) Construir los dos mercados (frente a la Recoleta y cerca del Parque de Mayo).
- i) Construir las instalaciones deportivas, de acuerdo a lo indicado.
- j) Abrir la Avenida al Centro de Transportes Aéreos.

Una vez efectuadas todas estas operaciones, que en su conjunto forman el Plan de Mínima, debe comenzarse la obra de construcción edilicia no indicada en ese plan y que en sus líneas generales podríamos indicar como:

Centro Cívico de Gobierno.
Centro Universitario.
Centro de Transportes.
Centro cultural.
Habilitar los parques.

Y realizar las demás obras que son objeto del estudio del Plan Regulador.

Los demás gráficos que junto con los anteriores se presentan para formar el conjunto de documentación, exposición y proyecto del Plan Regulador, junto con las maquetas, verdaderos planos en relieve que nos permiten aclarar muchas ideas, son estudios de detalle y presentación de lo que nosotros ideamos, tiene que llegar a ser la cristalización de nuestro proyecto.

No debemos dejar de tener siempre presente que lo que hoy sometemos a consideración no solamente del I. Municipio de Quito, ni tampoco al elemento humano actual de la ciudad, sino a todo un futuro que hará recaer sus críticas sobre el proyecto, fundamentadas en una base de realidad y que nosotros vemos hoy muy de lejos, es solamente un anteproyecto, es un primer aporte, sienta un sentido, una composición, presenta las bases de todo un desarrollo a ejecutarse posteriormente, y es el primer grano de arena en la montaña que estará formada, no por una acción personal o de una sociedad limitada, sino por un aporte social colectivo.

50.—Estudios económicos a formalizarse para la realización del Plan Regulador

El planteamiento indicado anteriormente para la solución de un plan de mínima, comienzo indispensable, limitado y necesario para acometer en una obra de tal magnitud, debe, lógicamente, necesitar de un aporte de dinero inicial que no tiene por qué, ni quizá pueda ser, obtenido de las actuales rentas municipales o del Gobierno.

Es indispensable tener presente que toda obra que debemos construir es siempre costosa, pero también sabemos perfectamente que toda empresa que inicia una actuación determinada, que ha sido estudiada cuidadosamente y sin fantasía, dejará, al cabo de un cierto tiempo, los resultados que se habían previsto en su iniciación.

En todos los centros humanos del mundo, el individuo, parte viva actuante de conglomerado, debe realizar un aporte económico para los fondos comunes con el fin de poder financiar aquellas empresas que responden a los intereses de la comunidad. Esos fondos deben mantenerse constantemente, porque a los primeros aportes necesarios para adquisición, construcción, etc., deben agregarse después los que significan la vida del bien común. Para los nuevos trazados ur-

banos, trazados que significan modificación de zonas, apertura de nuevas avenidas, formación de nuevos parques, etc., se debe siempre pensar en las revalorizaciones que se producen, las que no son iguales para todos los puntos de la urbe. Por lo tanto, un plan que ha sido elaborado desde un punto de vista colectivo, buscando el bien y mejora de la comunidad, no puede ni debe jamás redundar en beneficio de ciertos agraciados que por una ubicación especial sacan las mejores ventajas paisajísticas y económicas. Por lo tanto, los aportes económicos que el individuo debe realizar deben estar en relación, directa con los bienes que el individuo recibe. La célula humana obtendrá, con la ejecución del Plan Regulador, dos clases de beneficios: los beneficios generales, comunes a todos los habitantes y que se derivan de los nuevos parques, las nuevas avenidas, ensanches, la mayor salubridad, las correcciones del tránsito, etc., y por los cuales deben necesariamente abonar una pequeña cantidad, y los beneficios particulares que se producen por la mejora que las disposiciones generales del Plan Regulador causan en las propiedades territoriales que el individuo posee. Por la primera clase de beneficios debe haber una norma general de contribución; para la segunda clase de beneficios debe haber una norma completamente particular y estudiada para cada caso y en la cual deberán tenerse fundamentalmente en cuenta todas las condiciones actuales y futuras.

Para este estudio tendremos que tener presente: las contribuciones de los propietarios afectados directamente por las mejoras, lo que dará origen a la formación de todo un cuadro de revalorización predial y a un sensato sistema de ejecución de obras por cobro de valores a los propietarios de predios mejorados, y al valor de superficie urbana a producirse de acuerdo a un aumento lógico demográfico.

Respecto al aumento demográfico urbano, en su relación con el aumento de superficie debemos hacer la siguiente aclaración: La ciudad de Quito, en el momento actual, posee una densidad demográfica que puede calcularse en doscientos habitantes por hectárea. Las densidades consideradas como ideal para las ciudades en general, llegan hasta los ciento cincuenta habitantes en la proporción total por hectárea. Nuestro caso particular es el de una ciudad lineal, que no está formada por evoluciones concéntricas, y que por lo tanto no se encuentra en las mismas condiciones que los conglomerados humanos que pueden extenderse libremente hacia todos los puntos. El esquema de la ciudad proyectada, que alcanza una longitud de quince kilómetros y un ancho, en ninguna parte mayor, de cinco kilómetros, y que en una superficie total ya perfectamente definida, ocupa la cantidad de 3.000 hectáreas, a las que deberán agregarse, en el estudio definitivo, los centros sub-urbanos, verdaderas ciudades satélites, y cuya superficie, entre Guápulo, Cotacoto, Cotacollao y Chillogallo, no debe ser nunca inferior a quinientas hectáreas, con una densidad que tampoco podrá ser mayor de cien habitantes por hectárea, por su condición especial de centros sub-urbanos jardines. La ciudad en sí, con

sus tres mil hectáreas, para las que se calcula una densidad que puede llegar a ciento ochenta habitantes por hectárea, nos indica un valor demográfico de quinientos cuarenta mil habitantes, a los que habrá que sumar los cincuenta mil correspondientes a los centros satélites. Obtenemos así un total aproximado de seiscientos mil habitantes. Suponiendo el aumento de la superficie urbana, que tendrá que ser estudiado en el proyecto definitivo, correspondiente a las zonas prediales que llegan hasta el aeropuerto y que contornean el Centro Deportivo por el lado Oriental y que aún suben el límite Occidental marcado en esa parte de la ciudad, tendremos una superficie a incrementarse, de 360 hectáreas, las que sumadas a las correspondientes a las de la zona obrera, al Sur de la ciudad, pueden fácilmente llegar a 600. Este aumento, con su promedio inicial de ciento ochenta habitantes, por hectárea, nos dará una cantidad a incrementar de cien mil habitantes, aproximadamente, con los que llegaremos a un total de setecientos mil habitantes.

Las gráficas correspondientes a las evoluciones demográficas y de superficie urbana de las ciudades, pasan primeramente por un período correspondiente a una progresión aritmética, para, desde un punto favorable, de su crecimiento, transformarse en una progresión geométrica. Tal nuevo sentido no puede ser prolongado indefinidamente, actuando para marcar una delimitación la serie de "hechos" que influyen y son causa determinante en los trazados urbanísticos. Se llega a un límite, que se provee, de acuerdo a esos factores. Nosotros hemos fijado de acuerdo con la lógica de los gráficos, la cantidad de setecientos mil habitantes para el año 2000, es decir, dentro de sesenta años. Creemos en ese crecimiento, que a primera vista puede parecer fantástico, por toda aquella serie de conceptos que enunciáramos sobre Quito, en páginas anteriores y que decía:

"Se encuentra a la cabeza de un país y de una zona en vías completas de transformación y de progreso, es el vértice de todo un cúmulo de realidades de riqueza material y espiritual que hacen, no solamente posible, sino seguro, ese más allá....."

Es indudable que la ciudad de Quito, después de esa época, tendrá también su aumento de población la que se producirá por medio de dos caminos: por el aumento de la densidad demográfica y por el incremento urbano de los centros satélites. Nuevamente queremos llamar la atención sobre la condición especial y típica de todos los "hechos" de la ciudad de Quito, que hacen que no pueda ser considerada como un tipo más del caso general. Ciudad en longitud que se desliza a lo largo de los caminos de entrada y se extiende en los valles al pie de los picos de los Andes.

Y volvamos al punto que nos interesaba particularmente: el aumento demográfico y la evolución urbana irán marcando los sectores de crecimiento de la ciudad. Estos sectores afectados por impuestos

a la revalorización, junto con los sectores de la ciudad ya habitada que han dado contribuciones semejantes, serán los que nos proporcionarán el fondo económico destinado a ejecutar todas las obras del Plan Orgánico

Prever las necesidades del futuro de la urbe es la obligación de la ciudadanía actual, y esta obligación ha sido cumplida en una primera parte por su autoridad más elevada, el *Ilustre Concejo Municipal de Quito*.

Realizar el estudio que se ha efectuado es la segunda parte de esa obligación, y esta realización no puede jamás efectuarse por una acción aislada, aunque muy poderosa, de un Municipio, sino que debe ser respaldada por todo el sentir de una ciudadanía que coopera con su esfuerzo y convencimiento, y junto a esto debe de estar la acción del Gobierno para ayudar a eliminar los obstáculos y poner los jalones que permitan llegar al fin deseado.

No es una utopía el pensar en el desarrollo de la ciudad en sesenta años; quizás aún es un período de tiempo demasiado corto, pero, para nosotros, es el período que puede ser estudiado en la forma en que lo está en el ante-proyecto del Plan Regulador.

Como autor de dicho Ante-proyecto no tengo nada que agregar. Como ciudadano libre de las Américas y como Arquitecto, sí. Sin apreciar la calidad que pueda o no tener el ante-proyecto, tengo que agradecer en mi carácter de Americano y de arquitecto al *Ilustre Municipio de Quito* que ha tenido la visión, digna del mayor encomio, de encarar la realización de una obra de necesidad vital para su ciudad. Que así como un Municipio ha encarado el problema de la creación imaginativa, que los demás Municipios que han de sucederse, encaren el problema de la creación constructora.

Guillermo Jones Odriozola.

Informes

**Informe del señor Emilio Harth-Terré sobre el trabajo
del Plan Regulador de la Ciudad,
encomendado al Arquitecto Urbanista Sr. Guillermo Jones Odriozola**

Quito, 18 de Noviembre de 1942.

Señor Presidente del Ilustre Ayuntamiento de Quito.

Me es honroso elevar a la consideración de su despacho mi informe sobre el Plan Regulador para la ciudad de Quito que ha formulado el Arquitecto Señor Guillermo Jones Odriozola y que ese Ilustre Ayuntamiento ha tenido a bien encomendarme.

Agradezco esta especial deferencia que es para mí un título honroso y que me obliga para con la ciudad de Quito y su Ilustre Ayuntamiento.

Muy respetuosamente,

Emilio Harth-Terré.

Informe sobre el Plan Regulador para la Ciudad de Quito

Señor Presidente del Ayuntamiento:

Por una feliz coincidencia y un inmerecido honor, corresponde al suscrito presentar a la consideración del Ayuntamiento de su digna Presidencia, un informe sobre el trabajo del Plan Regulador de la ciudad de Quito que ha encomendado al Arquitecto y Urbanista señor Guillermo Jones Odriozola.

Y digo feliz coincidencia, porque de paso por esta ciudad a la que vine para admirar las obras de arte virreinal que en extraordinario conjunto presenta la capital del Ecuador, he podido apreciar la im-

portante resolución que ha adoptado el Ayuntamiento para llevar a cabo el Plan Regulador con todas sus proyecciones, cuyos trabajos preliminares se presentan hoy; y ver así, cómo la ciudad de Quito se prepara para el futuro empleando las disposiciones que el urbanismo brinda para su mejor evolución en el marco de la historia y del progreso.

Y es un inmerecido honor porque me creo el menos capacitado para una función de esta índole, a la que, por la misma razón, y en aras a la cooperación a la que estamos obligados todos los ciudadanos de las Américas, en el progreso de cada nación integrante, pondré no sólo el celo y contracción profesional sino además los pocos conocimientos que creo poseer para completar la obra urbana en la que están Uds. empeñados en el patriótico afán de una gran capital ecuatoriana.

En primer lugar debo declarar la oportunidad de la iniciativa y la conveniencia de aplicar el Plan Regulador al desenvolvimiento urbano de la ciudad. Aunque siempre toda disposición que se adopte en el desarrollo de una ciudad es conveniente, no lo es mejor en este momento para la Capital de la República del Ecuador, que está en ese período de transición entre la evolución natural con los aprestos de la urbe hispana-colonial y la que, por razones del momento actual, reclama directrices que la hagan además del verdadero foco director de la Nación, una de las ciudades que por su posición mediterránea y nuclear de América, sea centro de cultura, de riqueza y de cooperación política panamericana.

He analizado el trabajo ejecutado por el Arquitecto Jones Odriozola, y creo indispensable señalar la coincidencia de las observaciones que personalmente he hecho, al recorrer la ciudad y las que él, en un mejor y más detallado anteproyecto, presenta. Cualquiera ciudad del mundo puede tener varias soluciones urbanas para su porvenir. Los planes reguladores, en su detalle, pueden ser múltiples y variados, aunque para cada ciudad la idea directora no puede ser sino una. Pero, no tiene el urbanismo leyes generales como tampoco principios inalterables. Cada ciudad es un caso singular y la solución de su problema urbano está sujeta a la modalidad típica de ella. El Plan Regulador de una ciudad podríamos compararlo a dos ángulos opuestos por el vértice, representando uno las leyes y reglas del urbanismo, y el otro, los resultados de su aplicación. Pero en el punto crucial, en el vértice de esos dos ángulos opuestos, está la ciudad y por ese punto han de pasar, tamizadas y destiladas, esas leyes y esas reglas. Tamizadas y analizadas por la experiencia urbana, que cada ciudad posee. De tal modo que el Plan Regulador no sea la solución estática del problema—que en este caso son muchas y muy decorativas las soluciones—sino la solución dinámica y verdadera que corresponde a la ciudad en su impulso al porvenir.

Para el caso de la ciudad de Quito, una evolución natural obedece a una necesidad. Esta necesidad, en cada ciudad, a veces es ca-

prichosa; pero, esta necesidad, orientada, reducirá los "esfuerzos inútiles" que es un principio de economía urbana y por consiguiente la consecución de uno de los propósitos primordiales del Plan Orgánico.

La dirección del crecimiento urbano obedece a una dirección natural. Todo esfuerzo que tienda a violentar la traslación o evolución natural corre el peligro de ser nocivo a los intereses de la ciudad. Puede o no dar resultados en el futuro, pero la experiencia, una vez realizada, no tiene vuelta, y es a costa de ingentes perjuicios humanos y económicos. El talento del urbanista está en descubrir ese sentido evolutivo de la ciudad, así como el psicólogo descubre en el individuo sus tendencias y las orienta y regula, para la vocación y el genio. Y la ciudad, como el hombre mismo que la integra en la sociedad que forma la ciudad, tiene cierta relación en su evolución y crecimiento natural. De allí, que no sólo la apreciación directa de la dinámica urbana tradicional, sino además de la que en el momento actual se revela por la fuerza de los elementos urbanos y de sus núcleos, es indispensable y nos da la dirección por la que debemos encauzar el desarrollo futuro de la urbe, señalando sus nuevos centros y corrigiendo los que, establecidos, no pueden ser alterados sino muy paulatinamente o conservados mejorándose, para no perjudicar la orgánica tradicional que ha dado vida a la urbe y le ha formado su textura hasta el presente.

Es así como vemos que la ciudad tiene un desarrollo traslativo de sur a norte. Como el caudal de un río contenido entre las verdes veras de la loma de San Juan y las faldas del Pichincha por un lado, y por otro la meseta del Ichimbia. Como si desde el pie del "Panecillo" que domina la ciudad con su suave cúspide, brotara la fuente urbana que formó la urbe virreinal, y empujada dulcemente por el peso de los siglos, corriera hacia valles más amplios pero no más hermosos, en busca de ese remanso a donde ha de formar la laguna maravillosa que al igual que ella, refleje la luz del sol y la belleza horizontal de su paisaje, traducida en la composición material de sus casas y en la espiritualidad de sus ciudadanos.

Ese movimiento traslativo en busca de un mayor espacio para dar a la expansión demográfica, el espacio necesario que reclama con la urgencia de la vida, discurre hacia la Carolina e Iñaquito a través de un estrechamiento natural que le forman las faldas del Pichincha y del Ichimbia. Todo el núcleo de redes de tránsito parecen anudarse en este punto, señalando así como un centro cardíaco cuya importancia destaca el anteproyecto del Plan Regulador con la ubicación de la Casa de Gobierno, las Cámaras Legislativas y alguno que otro edificio de importancia cultural.

Tal como es imprevisto el destino pero con sus resultados que son como hechos de trascendencia inconmensurable, en aquel punto crucial erigese la estatua de Bolívar. Como si la regla natural hubiera querido superar, por una razón subjetiva, la objetiva determina-

ción del artista o del ciudadano. Y allí, a la sombra de quien diera a América libertad y leyes, va a formarse, con gran propósito arquitectónico, el centro de Gobierno de la República.

La capital de una nación tiene dos centros de gobierno. El descentramiento de ambos centros no es herejía urbanística ni violación de la ley tradicional. Quito, al ser como las ciudades del Virreynato, cabeza de Audiencia, puso en la Plaza Mayor, su Cabildo. Al formarse la Nación, la Casa de Gobierno representa el centro principal que en la urbe por regla común se ha ubicado en aquella Plaza Mayor que fuera el foro de la urbe colonial. Su separación en el anteproyecto, cumple—sin equivocaciones—con un nuevo sentido urbano.

La tradición es la Plaza Mayor (Plaza de la Independencia) con su Cabildo. Es que el Cabildo representa el Gobierno de la ciudad desde la época virreinal. Pero surge la nación. La ciudad se eleva al rango de capital. Se reclama un nuevo centro que responda en su amplitud y en su arquitectura a las necesidades crecientes del País. No pudo ser mejor escogida la ubicación; y aprovechando la égida del Libertador Bolívar en el espléndido bronce que perpetúa su memoria, se desarrollará el centro político compuesto por la Casa de Gobierno, los Ministerios y las Cámaras Legislativas.

Mientras tanto, conservando la tradición del Cabildo en su primitivo solar, adecuándose a las necesidades modernas y mediante el ensanche de sus calles, el Plan Regulador contempla la erección en el mismo lugar en donde actualmente existe, dando así al casco de la ciudad antigua, la égida administrativa directora que le es propia.

En cuanto al centro cultural, el "Parnaseum", que proyecta Jones Odriozola en el eje de los edificios del Gobierno, resulta de una lógica composición arquitectónica. Pueden haber variantes pero la que se propone es seguramente la más propia e interesante.

* * *

Encierra el casco antiguo de la ciudad, monumento de arte virreinal de verdadero mérito. Estos son los testimonios de la cultura pasada; de la riqueza de la ciudad. Son abolengo tradicional y títulos nobiliarios de más rancio mérito. Deben no sólo de cuidarse y de conservarse, sino también destacarse, no sólo por el prurito del "turismo" que bien puede aportar ventajas económicas sino yendo más allá de lo material: al símbolo histórico y artístico que representa en la vida ciudadana y ser el perenne recordatorio de sus virtudes y de su fe, al mismo tiempo que de su riqueza y de su arte. Los proyectos definitivos establecerán el enlace que unos a otros han de tener para formar así, un eucadenamiento que mejor destaque el conjunto de todos

ellos. Algunos, tal como San Francisco, tiene una plaza que puede envidiar cualquier ciudad de arte europea. De por sí, es un elemento urbano de extraordinaria atracción y utilidad. La Iglesia de la Compañía ostenta una fachada con elementos arquitectónicos valiosos que es indispensable destacar, lo que reclama sin duda una ampliación del espacio viario para su mejor contemplación. Santo Domingo con su plástica genuina, que muestra las bóvedas esmaltadas de sus cruceros y capillas. La Merced que se favorece con su amplio atrio cuya pendiente daría lugar a nuevas fórmulas urbanas atractivas y singulares. Hay que mejorar los espacios para dar a San Agustín, el Carmen, la Capilla del Hospital San Juan Dios, la posibilidad de admirar su arquitectura, en algunos casos bastante maltratada con adiciones posteriores y del siglo actual, pero que con el tiempo y dado el cariño y amor que para estas cosas se revela en la sociedad quiteña y en sus hombres de estudio, se restaurarán en sus formas primitivas.

Y paso por alto muchos otros monumentos coloniales, pero quiero establecer una recomendación más, a las proyectadas por el arquitecto Jones Odriozola y es la relativa a la indispensable formación de centros arquitectónicos que rodeen la obra de arte histórica y que contribuyan a su exhibición, haciendo que los edificios que los acompañan sujeten su composición arquitectónica a proyectos de conjuntos previos.

Los proyectos completos que estarán contenidos en el Plan Regulador definitivo, han de contemplar esta solución.

* * *

Los espacios verdes de la ciudad, tan indispensables a sus necesidades higiénicas y recreativas, no siempre pueden ser distribuidos en la proporción clásica, es decir de acuerdo a la población y a la densidad por hectárea. Porque hay un factor imperativo que no permite, sin cierta limitación, la distribución exacta. Para la ciudad de Quito, los hay de dos calidades: los de orden interno, que quedan dentro del nuevo perímetro señalado por el Plan Regulador, y los de los alrededores, que forman su paisaje horizontal, que quedan protegidos, no sólo por las disposiciones de ese mismo plan, sino también por las condiciones topográficas del terreno que no permiten su urbanización.

O por lo menos sobre las que no deberá permitirse jamás, se pena de perderse ese fondo verde tan atractivo y formidable que tiene la ciudad.

El arquitecto Jones, suple además la distribución proporcional por medio de avenidas-parques, que enlazan los parques y espacios verdes, cuya profusión, a primera vista extraordinaria, no es en realidad sino la justa y necesaria para una población del porvenir.

El sistema verde propuesto en este Plan Regulador, reúne así los dos aspectos del espacio libre: el de la comodidad, recreo e higiene y el de la belleza. Ambos contribuirán a realzar el mérito urbano de la ciudad y ningún esfuerzo ha de escatimarse para que sea una realidad la forma, proporción y distribución proyectada.

Por otra parte, tiene la ciudad dentro de su accidentada topografía —que se presta a singulares arreglos urbanos— una eminencia, denominada el “Panecillo”, que domina la ciudad y a cuyo pie se erigió la antigua urbe virreinal y hoy continúan desarrollándose una serie de barrios de segunda importancia. Magnífico elemento geofísico cuya decoración paisajista y arreglo arquitectónico bien puede ser como lo propone Jones un templo de la naturaleza. Por otra parte las facilidades que ofrecen para la formación de los parques, la propiedad municipal de esos terrenos y la orientación que se da en el anteproyecto del Plan Regulador hacia la consecución de terrenos baratos, son la mejor solución para este aspecto de una ciudad moderna.

Quito, ofrece por su topografía, grandes posibilidades decorativas. Parece como si la Naturaleza, se hubiera prodigado al darle igualmente con ello, un clima adecuado y grato a la vida. Sin embargo, con todos estos elementos que de por sí hacen a la ciudad quereñera y atrayente, la creación del espacio verde y su respeto, salvarán la obra de la naturaleza, y protegiéndola, crearán los hermosos puntos de vista que hacen de una ciudad, su razón atractiva y agradable y el fundamento del orgullo de ser su ciudadano.

La creación del parque nacional proyectado no implica mayores dificultades y en cambio proporciona a la ciudad un elemento recreativo de primer orden. En las faldas del histórico Pichincha y aprovechando el magnífico sembrío de árboles y las quebradas y conformaciones topográficas del terreno, podrá desarrollarse en el futuro una zona de expansión urbana de orden turístico y recreativo. La creación de parques nacionales para proteger la belleza agreste y natural de cada región es cosa que no se discute. Y en el caso actual estimase con muy justa razón por el arquitecto Jones Odriozola, su necesario aprovechamiento, ya que las condiciones topográficas y las razones históricas lo determinan esencialmente.

Tampoco debemos olvidar que la ciudad es frecuentemente afligida por los movimientos sísmicos y ha sido en épocas remotas azotada por los temblores. La existencia de amplias avenidas y calles, y la frecuencia de espacios libres, son igualmente una garantía de la vida de sus ciudadanos y una protección en tan fatales momentos en los que pueden conseguir el refugio indispensable.

La lógica y racional unión de los espacios libres y verdes reclama un sistema de vías de tránsito adecuado. Si observamos el Plan Regulador presentado, vemos de inmediato la vinculación establecida entre ellos. Y no sólo se alcanza el propósito poniendo los grandes parques que en la actualidad existen, tal el Parque de Mayo y la Alameda, sino los de creación futura. Y al mismo tiempo, estas calles y avenidas, cumplen con un plan de relación de sus diferentes barrios y centros urbanos.

Cabe indicar que tanto las características de estas vías, es decir su ancho y su plan decorativo, son cosas que deben resolverse como detalles del Plan Regulador definitivo, cuando el expediente urbano se haya establecido. Igualmente, la rigidez e invariabilidad de ellas no es categórica. Muchas tendrán que sufrir las pequeñas variantes indispensables, que para mejor amoldarse al terreno y a las disposiciones catastrales de la propiedad, estudiará el arquitecto en su plan final. Pero quedan establecidos los sectores indispensables para esta unión.

La concentración del tráfico por el Centro Cívico de Gobierno, queda resuelta para el tránsito a velocidad y sin interrupciones, por vías laterales que, contorneando las laderas del Ichimbia o las de Pichincha, tras el Panecillo, se desarrollan de acuerdo con las líneas topográficas de igual nivel. Por este sistema de redes laterales, quedan unidos los barrios residenciales y los que se destinan a fines recreativos y otros centros docentes o deportivos, con los núcleos de actividad industrial y los de tráfico de ferrocarril. Igualmente, se resuelve por medio de ellas, la fácil comunicación de la parte norte con la parte sur y por lo tanto, sin pasar por el centro o corazón de la ciudad, el enlace de la carretera al sur con la del norte.

La planimetría alargada de la ciudad da una enorme importancia a estas vías y reclama además una amplitud apropiada para un tráfico pesado y de alta velocidad. Quedan estas vías debidamente enlazadas por arterias transversales de modo que se pueda alcanzar cualquier punto interno de la ciudad, partiendo de un extremo u otro de ella, recorriendo las citadas vías laterales.

Simultáneamente su ubicación, da a estas vías un aspecto recreativo porque desde ellas podrá apreciarse panorámicamente la ciudad y sus alrededores. Como balcones sobre ella, serán al mismo tiempo la atracción del paseante, quien desde allí podrá admirar la ciudad y el horizonte de sus lejanos valles; y al fondo, los picachos nevados del Antisana, del Cayambe y del Cotopaxi.

En lo que respecta al tráfico extraurbano, el anteproyecto del Plan Regulador contempla una solución conveniente. Lleva hasta el centro de la ciudad, la estación del ferrocarril del Norte y del Sur, al mismo tiempo que la carretera de tráfico regional. La solución es en el momento actual, fácil y atractiva, aprovechando de una quebrada del terreno. Pone de esta manera una estación de arribo de los pasajeros en el núcleo del tráfico urbano, de tranvías o autobuses para su repartición a los diferentes ámbitos de la urbe. Naturalmente, los espacios libres deberán quedar perfectamente estudiados para evitar las congestiones del estacionamiento, tanto mayor cuanto que en este lugar van a reunirse el tráfico ferroviario y el de autobuses provincial.

El problema del estacionamiento en la ciudad moderna es de capital importancia y la congestión vehicular se produce por este estacionamiento. Hay que tratar de evitarlo sin perjudicar a quienes concurren a los centros de comercio y de trabajo y se ven obligados a detener—transitoriamente—su vehículo. En especial el fenómeno ha de ocurrir en el antiguo casco de la ciudad, ya que en el trazado de la parte nueva, contemplan avenidas de gran amplitud capaces de aceptar el estacionamiento sin perjuicio del tráfico directo.

Aunque una tendencia futura del empleo de vehículos tienda a mi juicio, a suprimir el auto para el uso personal en el interior de la ciudad y dándose a los transportes colectivos toda la intensidad, comodidad y regularidad que necesita el volumen de pasajeros a través de la urbe, debe contemplarse el problema del estacionamiento como solución transitoria hacia una vía de mayor amplitud para un mayor cauce circulatorio, en el futuro.

El proceso de retirar las fachadas a una determinada distancia marcada por un trazo previo y de acuerdo con las necesidades y posibilidades, es indispensable. Y aunque esta disposición está actualmente en vigencia según ordenanzas de la ciudad, su respeto y fiel observancia y en la proporción conveniente, debe ser fijada en el Plan Regulador, cuya fuerza legal, debidamente asentada, sea suficiente instrumento para que se realice el retiro obligatorio. En el problema del desarrollo de las ciudades, los principios restrictivos son de gran importancia para la transformación de la parte ya edificada. La parte nueva de la ciudad se desarrolla sobre la línea de previsión, pero la parte antigua que ha de sufrir el fenómeno de transformación, debe merecer la aplicación de principios restrictivos tal como retiro de fachadas o limitación de alturas, todo lo cual deberá quedar determinado en el reglamento o reglamentos diferenciales de edificación que, para cada una de las zonas caracterizadas de la ciudad, han de formularse oportunamente.

Es a base de estas disposiciones que la ciudad evolucionará hasta su perfección. Fórmulas cuya adopción servirán igualmente para resolver—como lo propone el proyecto de Jones Odriozola—para re-

modelar las diferentes calles que uniendo los monumentos históricos y artísticos de la ciudad, hagan el circuito apropiado y de recorrido fácil para ir de uno a otro en peregrinación de arte o permitan destacarlos dentro del marco urbano.

Los ensanches propuestos y señalados en el Plan Regulador son aparentemente los más convenientes ya que son los sectores de mayor actividad en el momento actual y que corresponden, dentro del plan de zonificación, a la unión de centros de determinada actividad.

El carácter de la ciudad quedará protegido por la adopción y ejecución del Plan Regulador presentado por el arquitecto Don Guillermo Jones Odriozola. Están en él, bien caracterizados, sus diversos centros activos y conserva en la ciudad, la parte histórica cuya remodelación propone con gran acierto de destacar los monumentos virreinales. Las diferencias de nivel del terreno que dan a las calles en algunos casos, pendientes fuertes, sólo se utilizan como vías de tráfico secundario. Regulariza y amplía los sectores de gran intensidad circulatoria en el barrio antiguo y destaca así ese carácter propio de la ciudad, que en esa ondulación telúrica sobre la que ha extendido sus calles y sus casas, va a desarrollarse un aspecto esencialmente singular y cuyo porvenir decorativo estará en manos de los arquitectos y de los propietarios. Igualmente, conserva dentro de su plan, el carácter de aquellas callejuelas, las pocas, que quedan del tiempo colonial y que están impresas de un sabor de misterio y de sugestivas tradiciones aún no escritas. Sin menoscabo de la higiene, hay que salvar y proteger todo aquello, que no llenando en la dinámica de la ciudad una función importante y trascendente, cumple con determinado sentido estético y que viene a ser, para ese u otro barrio, la característica atractiva. La Calle de la Ronda, las encrucijadas de Morguito, las graderías de la carrera de Ambato en el Hospicio, la típica conformación del barrio de La Magdalena, los murallones de la Maldonado o las tortuosas vertientes del Machángara con sus puentes y túneles, son aspectos plásticos de la ciudad, que conservados, no lo son en detrimento de su futuro.

Todo paso inicial es difícil porque hay que vencer cierta fuerza de inercia tanto más poderosa cuanto que parece imposible realizar la tarea de organizar una ciudad en la forma que un plan regulador propone. Toda la tarea que él mismo señala en sus diferentes estudios

no puede ser tampoco abordada de inmediato, porque implicaría una concentración de esfuerzos tales que probablemente sería materialmente imposible de llevar a cabo a pesar de todo el patriotismo y la buena voluntad de las autoridades edilicias y de los ciudadanos.

Por eso, los proyectos de planos reguladores deben contemplar en su ejecución, los planes mínimos, es decir, los pasos iniciales que van, por sí, abriendo la brecha en el campo de los grandes trabajos. Son como un ensayo de las posibilidades y al mismo tiempo contextualizando la armazón del gran conjunto que se ha proyectado. Aún más, estos planes mínimos resuelven el primer paso de organización urbana, aún mientras se está estudiando el Plan Regulador definitivo. Viene a ser esta mínima de obras y orientaciones, como la señalación de una meta a corto plazo, y cuyos resultados básicos fundamentan la adopción de las disposiciones definitivas y concluyentes del Plan Regulador cuya ejecución se dilata a un plazo mayor y ya de acuerdo con las posibilidades de la economía urbana.

Resuelven además los problemas que se presentan para la continuidad de obras públicas o particulares cuya ejecución no puede detenerse o dilatarse.

En buena cuenta, el plan de mínima es la armadura básica del Plan Regulador definitivo al mismo tiempo que el ensayo de la posibilidad y capacidad urbanas.

En el Plan Regulador de Jones Odróizola se contempla este paso inicial. Propone en él, obras de inmediata ejecución que vienen a cumplir con el propósito enunciado anteriormente. El trazo de las grandes arterias que van a enlazar los centros de recreo o de gobierno, cuya realización no puede ser inmediata, determinan de antemano las líneas viarias a lo largo de las que la iniciativa particular puede continuar desarrollando la ciudad y edificando las casas. De esta manera no se detiene la posibilidad y necesidad de la expansión urbana.

Anotemos de paso, que la oportunidad de la adopción del plan regulador y de las disposiciones pertinentes para el trazo de estas arterias o las que sea indispensable estudiar y aplicar para la edificación en el interior de la ciudad, no puede ser mejor en estos momentos, en que por causas de la guerra, la edificación está paralizada. Es como si se pusiera al compás de espera mientras la ciudad prepara su plan definitivo para que, cuando se renueven las actividades constructivas, todo este preparado para que los proyectos se sujeten a las nuevas modalidades aprobadas en el Proyecto final, el que será mejor respetado cuando menos perjuicios inmediatos parezcan causar a quienes se proponen realizar construcciones o parcelaciones de tierras.

La formación de parques aprovechando los terrenos en la actualidad de propiedad del Municipio y la adquisición por expropiación de los necesarios para completar el plan mínimo de verde y de espa-

cios para la erección de los centros deportivos y de recreo, se realizan simultáneamente al trazado y ejecución de las avenidas. Hay la posibilidad de llevar a cabo la financiación y ejecución de estos edificios y campos y por lo mismo, como una consecuencia inmediata a su realización, sobrevendrá la sobrevalorización—ya contemplada por el arquitecto Jones—de los terrenos aladaños, en mano del Municipio y cuya reventa posible por los atractivos que ofrece por la cercanía de estos centros, devolverá con creces las inversiones y permitirá seguir adelante en las obras propuestas.

Va así con pasos iniciales y seguros, haciéndose realidad la obra del Plan Regulador y demostrándose las ingentes posibilidades que brinda la ejecución de una obra organizada en su evolución por reglas técnicas que envuelven en su aplicación la solución de postulados económicos, sociales y artísticos.

La realidad de un plan orgánico implica la concurrencia de voluntades determinantes, en vectores muchas veces difíciles pero no imposibles de alcanzar. Uno de los más importantes que han de contemplarse es el referente al sistema económico para llevar a cabo las obras de expropiación y edificación de lo proyectado.

Dentro de las proyecciones del Plan Regulador están los dos aspectos: las obras que han de realizarse poco a poco y paulatinamente, dentro del principio de evolución y las que, por razones especiales deben abordarse para cumplir los programas establecidos en el Plan Orgánico o Regulador para formar los centros cívicos o de gobierno que deben realizarse en conjunto.

Para el primer caso, el problema de realización no reviste en realidad mayores dificultades. Por lo general, los retiros de edificios que se reconstruyen y cuyo terreno cedido para vía pública debe ser indemnizado, ésta se establece a base de compensaciones entre el valor del terreno y las contribuciones que obligan a la propiedad.

En lo que respecta a las obras del segundo aspecto, es indudable que la ejecución de trabajos de esta importancia significan para las zonas aladañas y para la ciudad misma, ventajas en todo orden y especialmente en lo económico. Y aunque aparentemente, esta ganancia no siempre se aprecia físicamente, hay un enriquecimiento y capitalización, no sólo en el orden fiduciario o físico, que podríamos calificar de directo, sino también de enriquecimiento indirecto, por la mejoría de los servicios urbanos, la economía de esfuerzos, la sanidad que lo es también en plano superior, con respecto a la salud del individuo, la comodidad y la belleza, el orden y la moral, considerada la utilidad en un plano superior. Y por último, el hecho mismo de ser la ciudad organizada un mejor instrumento de vida urbana, el centro en donde las actividades comerciales, se desplieguen mejor, siendo las oportunidades de trabajo mayores, ya que la ciudad, en su impulso "in crescendo" que le proporciona su grandeza organizada, es a la vez centro de fuerzas centrípetas que en forma geométrica vie-

nen hacia la ciudad, concentrándose en ella los factores de enriquecimiento y desarrollándose en una acción centrífuga de su gobierno, de su cultura y de su acción urbana, la fuerza contraria atractiva de los recursos y elementos de la nación entera.

La aplicación de contribuciones de "plus-valía" o aportes directos en proporción a las ventajas que adquiere la propiedad al rededor de los centros orgánicos y por toda la propiedad urbana como una contribución a la realización del plan, son obligaciones equitativas, y están contempladas en las leyes de este país. Corresponde a los organismos financieros estudiar detenidamente la planificación económica de esta obra, una vez realizados los estudios definitivos. Pero importa desde este momento dar a conocer las ventajas de la contribución y aporte económico para poder llevar a cabo estos importantes trabajos.

No creo indispensable detenerme e informar sobre los detalles académicos del Plan Regulador presentado. Es indudable que la esencia de su anteproyecto hacia una composición definitiva se destaca y se aprecia de inmediato.

Las reglas generales a las que se sujeta su estudio preliminar son buenas, y se descubre en ellas la aplicación de esa filosofía que el Urbanista establece en la experiencia de su propia ciudad. En este caso, Jones Odriozola parece haber vivido en Quito y haber logrado establecer la dinámica del presente; y la proyecta al porvenir con una categoría y decisión vigorosas, dejando en el marco de su trabajo esa flexibilidad que reclama el desenvolvimiento futuro, mientras se aplican los principios directores del Plan Regular aprobado y van desenvolviéndose los temas particulares del mismo, en el transcurso del tiempo.

Es la ciudad, un organismo vivo y en constante desarrollo. Es desarrollo saludable o endémico y por lo tanto reclama un tratamiento adecuado a su personalidad, valga decir a su temperamento. Por lo mismo las leyes y reglas del urbanismo no pueden ser empleadas con absoluta rigidez. Es indispensable esa flexibilidad, la flexibilidad que reclaman las cien características de la ciudad. Desde su topografía y su clima hasta su economía y su ecología. Desde las condiciones impuestas por la naturaleza hasta las que reclama el individuo. Ya que la ciudad como centro gregario y cinético es también ecuménico de la Nación, con un rumbo señalado en la historia.

Son razones para que cada problema urbano quede enfocado y se resuelva con leyes particulares y disposiciones singulares. Y esta biaciéndose hoy los principios directores en medida apreciación del porvenir, permitan en adelante resolverseles conformándose a esas necesidades, que hoy están fuera de toda aprensión y de todo cálculo.

Yo estimo particularmente que el anteproyecto del arquitecto Guillermo Jones Odriozola cumple con esa finalidad primordial. Por otra parte, ya he dicho anteriormente que el urbanismo no puede ser sino la creación constante y paulatina de un grupo de hombres al servicio de los hombres de su ciudad. El urbanismo no es, por consiguiente, una cosa personal. Es una obra colectiva. Y trazados los elementos esenciales en virtud de un estudio definido y técnico en orden demográfico, topográfico, social y económico, no hay sino que seguir adelante, cumpliéndose sus preceptos por medio de entidades orgánicas de la administración y gobierno municipal, en cuyas determinaciones, si, deben ser inexorablemente inflexibles.

De allí la necesidad de crear en primer lugar "La Oficina del Plan Regulador de la Ciudad de Quito" la que, con el anteproyecto presentado, deberá formalizar el expediente urbano indispensable para los estudios y proyecto definitivos. Establecido éste en sus principios generales, el personal técnico, idóneo y preparado seguirá cumpliendo sus preceptos, con el orden y la meticulosidad que la organización de la ciudad reclama. Corresponderá a ellos en el futuro adecuar las disposiciones definitivas a las circunstancias pero siempre teniendo en mira los principios determinantes del Plan Regulador y salvo extraordinarias emergencias, imprevisibles, modelar, mejorar, superar la obra primitiva y original. Aquella que hoy se traza y que lleva impreso el sello de veracidad, de sinceridad y de técnica.

Señor Presidente:

En cumplimiento del encargo que ha tenido a bien hacerme el Ayuntamiento de su Presidencia, he leído detenidamente el informe suscrito por el Arquitecto Urbanista señor Guillermo Jones Odriozola. En ese informe están contenidos todos los detalles y puntos de vista técnicos que, para la mejor explicación de los planos, acompaña el citado profesional, y cuyos méritos cabe resaltar por la forma prolija y clara como se expone.

La presentación de los planos es de inmejorable técnica y por ellos mismos es dable apreciar de inmediato todo el problema histórico y urbano de la ciudad y al mismo tiempo que su evolución hacia la ciudad futura, como si ante nosotros aparecieran sucesivamente las diferentes etapas de su realización definitiva.

No cabe duda que el ideal que alienta el Ayuntamiento de Quito es obra de grandes proporciones y el proyecto de Jones Odriozola segunda en forma técnica, el empeño de patriótica ciudadanía de sus Ediles. No escapa a nadie la enorme tarea que significa llevar a la práctica estas obras que harán de la ciudad de Quito y Capital de la República del Ecuador, la urbe moderna, adecuada a sus actividades de núcleo director, atractiva y grande, prepotente y digna, capaz de

albergar hoy a una población vigorosa y culta, y permitir mañana en su racional expansión continuar igualmente manteniéndola sin estrecheces ni egoísmos, cumpliendo perennemente las funciones cinéticas de gran metrópoli.

Estimo que la aprobación de este anteproyecto y la decisión de realizar sobre su base, el plano orgánico definitivo, al que se sumen necesariamente las disposiciones legales pertinentes para dar a esta obra la necesaria afirmación que le garantice su inviolabilidad y continuidad, es a todas luces conveniente y equitativa.

Particularmente hago votos para que este vasto plan de urbanismo se realice en la totalidad de sus fines y generosos anhelos y en la brevedad del tiempo, para que su obra sirva a esta ciudad de timbre de orgulloso esfuerzo y para otras ciudades de América, de ejemplar estímulo.

Quito, a 18 de Noviembre de 1942.

Emilio Harth-Terré,
Arquitecto.

Informe de los Ex-Presidentes del Ilustre Concejo que estudiaron el Plan Regulador de la Ciudad

Quito, a 27 de noviembre de 1942.

Señor Presidente del I. Concejo Municipal.

Presente.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la comisión que el señor Presidente se sirviera confiarnos para que emitamos nuestra opinión respecto al anteproyecto del Plan Regulador de la ciudad de Quito trabajado por el arquitecto señor Guillermo Jones Odriozola de acuerdo con el contrato que para el efecto celebrara con el I. Municipio que Ud. dignamente preside, informamos.

Se nos ha puesto a consideración diez croquis propiamente dichos y que tienden al cumplimiento del contrato en referencia, y además cuatro croquis ilustrativos y de detalle los cuales en nuestro concepto no podrían tomarse de ninguna manera como parte integrante de los estudios.

De los diez croquis materia de nuestro estudio para el informe, los cuatro primeros se los puede considerar igualmente informativos o de detalles y datos estadísticos relacionados con el estado actual de la ciudad, croquis éstos de gran valor ilustrativo y sobre los cuales se basa el proyecto propiamente dicho de la futura regularización de la ciudad.

Como apreciación primera y fundamental de los croquis, se desprende: dada la topografía del terreno en que está asentada la ciudad de Quito, que su crecimiento en el transcurso del tiempo le ha dado el carácter netamente longitudinal, siguiendo su desarrollo de Sur a Norte y en los últimos años anotándose, además, un pequeño avance hacia el Sur, muy explicable todo esto como bien lo anota el señor Jones en su exposición, así como el arquitecto Harth Terré, en busca de superficies más amplias a donde pueda extenderse la ciudad.

Los siguientes croquis a partir del N° 8, son los que contienen el estudio realizado por el señor Jones Odriozola, en vista de la remodelación de la ciudad, siendo cada uno de ellos, hasta el No. 13, sobre puntos especiales que contempla la urbanística, pero en realidad todos ya basados en un principio o idea que constituye la del urbanista, en vista de la topografía de nuestra ciudad, la tendencia en su desarrollo, sobre los datos demográficos que le ha sido posible obtener, así como también considerando de manera especial el aspecto histórico, tradicional. Todo esto lo declara el mismo señor Jones Odriozola y lo expone igualmente el señor Harth Terré al propugnar que es necesario la aceptación del plan de mínima, lo que vendría a ser como si se dijera el esqueleto sobre el cual se iría conformando y ornamentando en su futuro desarrollo la ciudad de Quito. Por consiguiente, si en realidad lo presentado es un anteproyecto, de hecho debemos convenir en que la aceptación, rechazo o modificación a este proyecto, es la aceptación, rechazo o modificación del futuro de la ciudad de Quito, debiendo, seguramente, considerarse en los planos definitivos quizás únicamente detalles y datos más precisos en lo que a la ejecución misma se refiere y sobre todo el plan lógico y técnico a seguirse en su realización. De ahí que para emitir nuestro informe nos basáramos especialmente en el croquis No. 8, que demuestra a Quito en el futuro, y en el No. 13 que constituye dicho plan de mínima cuya aceptación significaría la resolución del I. Concejo y de la ciudad toda de llegar a su remodelación y, por consiguiente, de no escatimar esfuerzos para ir a la ejecución de ese plan de mínima.

El Plan urbanístico propuesto por el señor arquitecto Jones Odriozola puede considerarse que tiene dos partes: la propiamente dicha de la remodelación de la actual ciudad y el trazado para el desarrollo futuro de la misma.

En nuestro concepto, si bien el conjunto del estudio merecerá un franco aplauso y aun más nuestro sincero agradecimiento para el señor Jones por su idea y por el espíritu que él ha sabido captar de nuestro propio ambiente, nos permitiremos, de todas maneras, basados únicamente en conceptos quizás meramente impresionistas al contemplar los croquis y quizás también algo conocedores como somos por el mismo hecho de haber constatado los problemas urbanos a nuestro paso por el Concejo Municipal de Quito, exponer alguno puntos relacionados con dichos problemas urbanos.

La primera observación que haremos y que para nosotros es fundamental dentro de la vida urbana, es el sistema viario, cuya importancia se realza más, dado el carácter longitudinal de Quito y las dificultades que presenta su topografía. La situación geográfica de Quito y su topografía han hecho que hasta este momento tenga contacto con el mundo exterior y el resto de la República, únicamente por sus dos extremos: Sur y Norte. De ahí que debe considerarse preferentemente el sistema de comunicaciones de Sur a Norte, de manera que éste pueda rendir todo su beneficio a la colectividad, así como al individuo propiamente dicho.

En la actualidad las principales vías de comunicación terrestre abocan al extremo Sur de la ciudad, como son la carretera interprovincial y los ferrocarriles y para el Norte hay comunicación terrestre únicamente para una mínima parte de la extensión territorial nacional, además de la vía de comunicación aérea. Por consiguiente, la primera preocupación para la intercomunicación urbana debe referirse a las vías longitudinales y que uniría Norte y Sur pasando por la garganta que en realidad constituye el sitio donde está emplazado en el proyecto el Centro Cívico.

El señor arquitecto Jones Odriozola en su croquis No. 12, estudia el sistema viario y procura según él, resolver el problema de comunicación urbana en su sentido longitudinal con la creación de vías de alta velocidad y de tránsito rápido. Al respecto debemos declarar que no podríamos hacer una crítica a fondo a esta parte del proyecto por cuanto carecemos de datos que nos permitan hacerlo, como es la forma cómo el proyectista establece dichas vías de alta velocidad y de tránsito rápido, pues entendemos que según las prácticas urbanísticas estas vías son factibles únicamente con la supresión de la interferencia de tránsito, lo cual no llegamos a descubrir dentro del proyecto presentado. Si esta interferencia no es suprimida para establecer estas vías de tránsito, debemos reconocer, con la mayor franqueza, que no es solucionar el problema de comunicación longitudinal de la ciudad, pues aparte de las dos vías actualmente existentes y de acceso a la ciudad, que constituyen la calle Maldonado y la Bahía, en el proyecto no se anota sino la creación de la vía oriental de comunicación con el norte. Nos parece que a pesar de esta última vía, el acceso a la ciudad por su extremo Sur va a ser deficiente, más aún si

consideramos que en el proyecto no consta ninguna solución para el descongestionamiento de las dos vías existentes actualmente, como son la Maldonado que aboca en Santo Domingo y la Bahía en la Avenida 24 de Mayo. De ahí que nos permitimos insinuar al I. Concejo se preste especial atención a este problema y se procure descongestionar la Plaza de Santo Domingo y la Avenida 24 de Mayo, con nuevas conexiones suficientemente amplias para un tráfico intenso en dirección Norte como serían quizás las vías ya contempladas en algunos proyectos de la Dirección de Obras, que consultan la unión de la calle Luis Felipe Borja con la Maldonado, la Gutiérrez igualmente con la misma, y la Avenida 24 de Mayo con una ampliación quizás de la Imbabura, pero que no terminaría en la Chile como consta en el estudio del señor Arq. Jones, sino que se debería procurar llevarla quizá hasta su empalme con la Vargas, siguiendo las curvas de nivel que el terreno presente en esos sectores.

En cuanto al esqueleto de la ciudad y que podemos considerarlo se encuentra demostrado en el croquis No. 13 o sea en el plan de mínima, en su conjunto nos parece magnífico, especialmente en lo que se refiere al Centro Universitario, Centro Deportivo, Centro Cívico, Centro Meteorológico y Centro de Comunicación Sub-urbana, que constituiría el terminal de ferrocarriles. En este aspecto no habría más que una consideración de índole general y que no nos corresponde a nosotros estudiarla sino al I. Concejo para que no quede este proyecto como un verdadero sueño y que, por consiguiente, se lo podría considerar como tal y quizás colocarlo entre los papeles del archivo; y esta consideración es la relacionada con la financiación del mismo, y nos limitaremos a hacer únicamente observaciones, no digamos de carácter técnico, sino únicamente basadas en apreciaciones estéticas y esto tan solo en lo que se refiere al Centro Cívico.

No hemos podido observar la maqueta trabajada de este Centro Cívico para poder opinar más ciertamente en este asunto, pero fundamentados con la apreciación de los planos y quizás también en los croquis de detalle y perspectiva del Centro Cívico, nos parece que si bien el conjunto de este Centro visto del lado Sur presenta un aspecto magnífico e imponente, no es así, en nuestro concepto, en lo que da a su costado Norte. De ahí que insinuaríamos, de ser posible, se se contemple un estudio más a fondo y quizás una variante para que el Concejo lo compare con el actual, dando perspectivas igualmente grandiosas al lado Norte, pues las avenidas 18 de Setiembre y Colombia que desembocan en este Centro, no gozan, según el proyecto, de una entrada tan hermosa como la del lado Sur, entendiéndose que estas entradas van a ser tan importantes y quizás en ciertos aspectos más que las del Sur, por ser éstas las que comunican con el terminal aéreo, siendo, por consiguiente, quizás en donde debe darse una mejor impresión estética de este costado, ya que el turismo más valioso afluirá por este costado.

En cuanto a la zonificación tendríamos también que hacer una ligera observación que no deja de ser fundamental para el futuro desarrollo de la ciudad. Como bien observa el señor Arquitecto Jones Odriozola y también el señor arquitecto Harth - Terré, no se puede forzar la tendencia natural en el desarrollo de la urbe, y en cierto modo la urbanística debe ajustarse, en lo posible, a esa tendencia. De ahí que reclamaríamos se respete en la mejor forma que las circunstancias y la idea lo permitan, la constitución de otros centros industriales y obreros a más de los contemplados en el croquis No 9; pues, en el croquis No. 6, en que está representada la distribución social, actual y de actividades de la ciudad, observamos ya comienzos bastante marcados de zonas obreras al Noreste y Noroeste de la ciudad, y también zonas industriales, en verdad que muy incipientes. Pero debemos advertir que, dado el estado social de nuestras Repúblicas Indoamericanas, así como su propia idiosincracia, hay un factor importantísimo dentro de la actividad industrial, cual es la del obrero independiente con taller reducido y genuinamente propio, y que en una palabra se le reconoce como el artesanado, que para el desarrollo de sus actividades no implica en realidad la creación o el reconocimiento de un verdadero centro industrial, pero sí exigirá sus condiciones de vida, el reconocimiento o la necesidad de crear zonas especiales de habitación, que puedan estar catalogadas entre las zonas obreras y, por consiguiente, respetar esa tendencia de agrupación que se ha hecho sentir ya en la zonificación actual de la ciudad. Si bien es verdad hay que procurar evitar el dispersamiento existente, se debe ir a la agrupación, pero no tan sólo como lo contempla el señor Arquitecto Jones en la parte Suroeste de la ciudad.

Gustavo Mortensen G.

Galo Plaza

Dr. Carlos Andrade Marín

Informe de los Ingenieros Civiles acerca del Plan Regulador de la Ciudad

Quito, Noviembre 28 de 1942.

Señor Presidente del I. Concejo Municipal.
Ciudad.

Habiendo sido designados por la Sociedad Ecuatoriana de Arquitectos, para que, en unión de las Comisiones nombradas por ese I.

Concejo, califiquemos el Ante-Proyecto del Plan Regulador de la ciudad, presentamos a vuestra consideración, las impresiones obtenidas después del estudio de los planos.

Nuestro primer deseo es expresar al Ayuntamiento de Quito la satisfacción con que hemos apreciado la laudable iniciativa, de cristalizar un anhelo de progreso y organización de la ciudad, anhelo que en forma latente se ha mantenido, desde hace varios años, y que hoy comienza a ser una realidad, mediante este primer paso, dado por ese I. Concejo, al haber ordenado el estudio del Ante-Proyecto del Plan Regulador, encomendándolo a un técnico de reconocidas ejecutorias.

Anotaciones al Ante Proyecto.—Refiriéndose al Centro Cívico, encontramos que al actual estado del monumento al Libertador Bolívar, con relación al Parque de la Alameda, el proyecto le quita toda la grandiosidad de la concepción artística primitiva; pues al acumular las inmensas masas de los edificios proyectados el monumento perdería su esbeltez y toda la perspectiva de profundidad que llega hasta la cordillera andina, con el Cayambe como fondo de atracción. La primera idea del urbanista, podría desarrollarse sin desmejorar este paisaje, ubicando los edificios que forman el Centro Cívico, a lo largo de las Avenidas 18 de Septiembre y Colombia.

Esta sugerencia nos permitimos hacerla, tomando también en consideración la extensión del proyecto a desarrollarse entre las dos colinas; pues estimamos a primera vista, que la fuerte gradiente en ambos lados, no permitiría el majestuoso desarrollo que se proyecta.

En cuanto a la Avenida que une el Centro Cívico con el Centro Cultural, debe ser tomada en cuenta, para la apropiada ejecución de la obra, el desnivel de la calle Guayaquil con relación a la Montúfar, para que su realización revista los caracteres proyectados.

A las observaciones anteriores, manifiesta su disconformidad el señor Modesto Ponce, ya que encuentra justificadas las razones que el Urbanista expresa en su Memoria, para haber elegido ese sitio, destacado en la conformación de la ciudad, como la ubicación del Centro Cívico, creando un motivo de gran belleza arquitectónica, con la formación de la Plaza rodeada de aquellos edificios.

Las ubicaciones del Palacio Legislativo, Centro Universitario, y Centro Deportivo las estimamos como un verdadero acierto. Las avenidas que enlaan estos Centros, hacen que éstos se destaquen. Las coordenadas que sustentan al Palacio Legislativo, relacionándolo con el actual Parque de Mayo, dan a este edificio la grandiosidad que debe tener.

Desde estos tres Centros es recomendable la gran vista panorámica del valle de La Carolina a Iñaquito, que con su bien planeado sistema "viario y verde", realizarán los principales motivos de belleza natural de la ciudad futura.

La planificación de la ciudad moderna, ha sido realizada con todas las normas que la técnica urbanista enseña, y en la que apreciamos el admirable sentido paisajista que ha guiado a su autor.

Refiriéndonos a la ciudad vieja, encontramos acertado el tratar de conservarla con todas sus características, destacando los monumentos artísticos que en ella existen, mediante adecuados ensanchamientos que permitan gustar de toda su admirable belleza arquitectónica. Hacemos excepción de la Iglesia de San Francisco, cuya plaza ofrece hoy un campo visual suficiente para apreciar el conjunto del monumento colonial, por lo que consideramos superfluo una nueva ampliación.

Dentro de la ciudad Colonial, recomendaríamos un mejor estudio del ensanchamiento proyectado en la Carrera Chile, pues estimamos más conveniente el ensanche de la carrera Mejía, ya que ésta conecta directamente el Centro de Transportes con el Parque del Relleno "El Tejar".

En lo que se refiere a la ubicación del Centro de Transportes, el señor Alonso Cevallos, cree innecesario llevar la estación del ferrocarril, a la actual Plazuela Marín, puesto que no solucionaría la descongestión del tráfico de pasajeros, ya que, dado los modernos medios de transporte, es de esperar que se reducirá a un mínimo el número de personas que utilicen tal sistema de locomoción.

Recomendamos un estudio más detenido respecto a las vías de comunicación Norte - Sur, y que siguen por las laderas Oriental y Occidental de la ciudad, a fin de obtener una solución práctica y económica para el transporte rápido.

El Ante-Proyecto presentado por el Arquitecto Jones Odriozola tiene el mérito de haber comprendido y coordinado, el pensamiento y el querer de toda una Quiteñidad orgullosa de su tradición, su arte y su cultura y que mira hacia una nueva ciudad dentro de un concepto de armonía y progreso.

Para terminar esta rápida y sintética exposición, tenemos que lamentar el que, circunstancias de orden administrativo de ese I. Ayuntamiento, no nos hayan permitido mayor tiempo para emitir un informe detallado de los varios aspectos que en el Ante-Proyecto se consideran.

Del señor Presidente, muy atentamente,

Ing. Alonso Cevallos

Arq. Antonio Russo

Ing. Modesto Ponce Martínez

Informe de la Comisión de Obras Públicas Municipales acerca del Plan Regulador de la Ciudad

Quito, 27 de Noviembre de 1942.

Señor Presidente del I. Concejo Municipal de Quito.

Presente.

Cúmpleme informar a usted sobre el estudio realizado por esta Comisión de Obras del Municipio en el asunto más delicado por sus enormes proporciones y responsabilidades en todo el futuro de la Ciudad, el *Anteproyecto del Plan Regulador de Quito*. Con entusiasmo y cariño hemos emprendido en esta ardua, pero agradabilísima labor que está muy por encima de nuestras capacidades y que compete a individuos envejecidos en las más duras tareas del arte y ciencia del urbanismo. Pues, no se ocultará al criterio de la Corporación que con acierto preside y al suyo mismo que para criticar una obra, leal y sanamente, es indispensable poseer por lo menos la misma instrucción cualitativa y cuantitativa que posee quien proyectó dicha obra.

Esta nuestra Comisión de obras estuvo asesorada por tres comisiones especiales y que son: los tres últimos expresidentes del Cabildo, tres técnicos nominados por la Sociedad Ecuatoriana de Arquitectos y tres ingenieros de la Dirección de Obras Municipales. Previas las citaciones del caso hechas por Secretaría, se reunieron las tres comisiones asesoras al rededor de la Comisión de Obras. Debemos lamentar que, por estar ausente de la ciudad, no haya concurrido el Sr. Galo Plaza Lasso y que, por otros motivos ignorados por nosotros, no haya asistido el Sr. Ing. Francisco Cruz, miembro de la Comisión de Obras.

En estas reuniones se procedió al análisis de los diferentes planos y de la memoria descriptiva que componen el Anteproyecto del Plan Regulador; un estudio ponderado y un criterio sano primó en todos los miembros de estas comisiones.

Tenemos la satisfacción de manifestar en este informe que ninguna observación de carácter general podemos hacer al anteproyecto en estudio; y, así mismo, como puede verse en los informes presentados por cada una de las tres comisiones asesoras, ninguno de los miembros de éstas lo han hecho tampoco; todas las observaciones han sido hechas al detalle de tal o cual composición, es decir, se tratan de observaciones que deben pasar a estudio del proyectista para que las estudie y aplique de ellas lo que deba en el estudio del plano definitivo. Por otra parte, nosotros y los miembros de las comisiones asesoras han admirado con satisfacción el plan presentado y han manifestado su acatamiento al lineamiento general de este anteproyecto.

El informe muy valioso, por ser de una persona idónea, del Sr. Emilio Hart Terré, nos proporciona un criterio general sobre la concepción directriz del Anteproyecto, y este criterio es del todo favorable; lo cual pudo ser motivo suficiente para que la Comisión de Obras pronuncie su sentencia de aceptación al Anteproyecto; pero solamente nos ha servido para afirmar el criterio manifestado por las comisiones asesoras y el que nosotros mismos nos lo hemos formado por el estudio hecho. De lo cual, nos permitimos transmitir al I. Concejo, prescindiendo de la alabanza que bien merece el proyectista, nuestro deseo de que este Anteproyecto sea aprobado por el Concejo y se lo ponga de norma para el trabajo de delineamiento de calles nuevas y corrección de calles existentes que debe realizar constantemente la Dirección de Obras por la obligatoriedad que de sus funciones se desprende.

Permitásenos manifestar sí que la Comisión no ha cesado de admirar las soluciones propuestas en el Anteproyecto a esa infinidad de problemas que presenta nuestra ciudad al estudio urbanístico: la traslación del Centro de Gobierno está realizada en una obra que, dentro de nuestros modestos conocimientos, la calificamos de feliz; la concepción de los centros deportivo y universitario, a más de en trañar una solución perfecta a los problemas que define, es una bella obra de sentimiento y de arte que anda al consuno con la técnica; y el desplazamiento de la estación de los ferrocarriles al relleno de la quebrada de Ichimbía resuelve de una plumada todo el engorroso y multifásico problema del tránsito por la ciudad colonial.

La composición presentada para el desarrollo de la ciudad del futuro en los actuales extremos Norte de la ciudad, está concebida en la forma y manera de la urbanística moderna y abre el camino para hacer de Quito una de las ciudades más bellas del continente. Las ventajas que con tanta generosidad ha puesto la naturaleza en el paisaje quiteño, han sido aprovechadas con sentido práctico y artístico. Y en el estudio de los parques, pulmones de la ciudad, el urbanista ha hecho derroche del buen gusto, satisficiendo, a la par, los dictados de la técnica moderna.

No queremos dejar pasar esta oportunidad para hacer un acto de justicia a los Concejos que nos han precedido y también, por qué no, al que nemos pertenecido: la adquisición de terrenos, tanto al Norte como en el Panecillo y otros lugares, va a facilitar en sumo grado la realización del Plan Regulador en muchos de sus aspectos. De no contar el Concejo con estas reservas efectivas, ¿cómo habría podido iniciar la realización de este magnífico plan?

Toca al Poder Central, que debe mirar en Quito la cabeza de la República, esforzarse por conseguir, en la medida de sus conveniencias o superando sus posibilidades, la realización del Plan Regulador

que le compete y que no es otra que la ejecución a corto plazo del Centro de Gobierno. No solamente conseguirá el embellecimiento de la Capital del Estado sino también una notable mejoría en el rendimiento administrativo.

No seremos nosotros quienes cosechemos los frutos y recibamos los agradecimientos que esta obra debe producir pero será el Concejo de Quito, por cuyo nombre hemos trabajado; y al decir el Concejo de Quito, decimos también los ciudadanos de Quito y, con ellos, todos los ecuatorianos.

Tengamos fe en el porvenir, pues como dice Jones Odriozala, el progreso de la ciudad se impondrá necesariamente a todas las contingencias. Y que los Concejos que nos sucedan reciban este aporte del Concejo de 1942 como una obra que merece continuidad indecendiente y por encima de todas las dificultades que se presenten a su realización.

Y para el próximo Concejo nos permitimos apuntar la necesidad de hacer revisar este Anteproyecto por una verdadera autoridad en urbanismo, cosa que bien pudiera hacerse mediante la invitación del Cabildo Capitalino, a una de las figuras más destacadas de América en materia de Urbanismo para que venga a recorrer nuestra ciudad y amparado en su paisaje y en sus riquezas arquitectónicas y en sus necesidades impostergables, dé un informe de crítica a este anteproyecto, para que esa crítica sirva de verdadero enfocamiento del problema.

En la mente del Concejo estará, a no dudarlo, la presentación de las debidas gracias a los distinguidos miembros que integran las comisiones asesoras, así como la de un voto de aplauso al Sr. Arq. Dn. Guillermo Jones Odriozala, por haber puesto al servicio de la Ciudad el valioso acervo de ciencia y arte que de todo corazón ha dejado verter sobre las faldas legendarias del Pichincha.

Dios y Libertad,

E. Polit Moreno.

Miguel Angel Benalcázar.

Acuerdo del Concejo aprobando el Plan Regulador de la Ciudad

EL I. CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que el Plan Regulador de la Ciudad, trabajado por el Arquitecto Urbanista señor Guillermo Jones Odriozola, además de su estricta sujeción a todas las estipulaciones constantes en el contrato suscrito

el 19 de Febrero de 1.942, en su concepción directriz, cumple con su finalidad de armonía y progreso para el futuro desenvolvimiento urbano de la Capital, dentro de los aspectos científico, estético, económico y social;

Que es ampliamente satisfactoria la unánime opinión de los Asesores Técnicos tanto nacionales como extranjeros y de las diversas comisiones que han informado al respecto, al declarar expresamente y en unidad de criterio, que no sólo tiende a mejorar las condiciones de vida de la población, sino que es una acertada contribución a la elevación espiritual de la ciudadanía;

Que este Plan Guía, normativo para la modificación de la antigua ciudad de acuerdo con las necesidades y aspiraciones del presente y para su expansión ordenada en el futuro, cumpliendo con las exigencias de la técnica urbanística y los requerimientos del sentido estético hará que la Capital de la República, ocupe el rango, que por decoro, dignidad y justicia le corresponde entre los países de América;

ACUERDA:

Aprobar y declarar obligatorio el Plan Regulador de Quito trabajado por el Arquitecto Urbanista señor Guillermo Jones Odriozola, según contrato celebrado el diecinueve de febrero de mil novecientos cuarenta y dos y en cumplimiento de la disposición constante en el Art. 70. del Decreto No. 135. del 21 de mayo de 1937, el mismo que servirá de norma para el delineamiento y planificación de las calles nuevas y corrección de las existentes; formación de parques y paseos públicos; trazado de barrios residenciales, obreros, industriales, deportivos y, en general, para todo cuanto se relacione con el desenvolvimiento urbano y el futuro desarrollo de la ciudad de Quito;

Tributar un Voto de Aplauso a los Concejos Municipales que con amplia visión de las conveniencias de la ciudad, contrataron los inestimables servicios de este competente profesional, a los que con inteligente previsión adquirieron extensas zonas de terrenos que han permitido la iniciación de esta obra base de la grandeza de la Capital, como también al I. Cabildo que, con el mismo amor y civismo, obtuvo las rentas indispensables que faciliten su financiamiento.

Dado, en la Sala de Sesiones del Ilustre Concejo Municipal, en Quito, a veinte de Abril de mil novecientos cuarenta y cinco.

El Presidente del Concejo,

Humberto Alborno

El Secretario,

César O. Bahamonde

**Acuerdo por el que se concede un voto de aplauso al señor
Arquitecto-Urbanista, don Guillermo Jones Odriozola**

EL I. CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que el Plan Regulador de la Ciudad ha sido aprobado por unanimidad de votos, por el Ilustre Cabildo, en sesión de esta fecha:

Que este valioso y técnico trabajo ha merecido las más elogiosas felicitaciones de distinguidos especialistas en urbanismo, tanto nacionales como extranjeros;

Que su autor el señor Arquitecto Urbanista Don Guillerino Jones Odriozola, ha puesto en esta obra magnífica y espléndida, además del acervo de su capacidad técnica la más fervorosa devoción para la realización de este bello proyecto, que contribuirá a la grandeza de Quito;

ACUERDA:

Tributar al Arquitecto Urbanista señor Guillermo Jones Odriozola, un cordial Voto de Aplauso, como un reconocimiento de la ciudad de Quito a sus inestimables servicios y como estímulo a su magnífica obra llevada a feliz término con amor, talento y capacidad.

Dado, en la Sala de Sesiones del Ilustre Concejo Municipal, en Quito, a veinte de Abril de mil novecientos cuarenta y cinco.

El Presidente del Concejo,
Humberto Albornoz.

El Secretario Municipal,
César O. Bahamonde

Certificado de discusión:

Este Acuerdo fue aprobado por el Ilustre Concejo, por unanimidad, en la sesión de veinte de Abril de mil novecientos cuarenta y cinco, a la que concurrieron los siguientes señores Concejales: Presidente, Doctor Albornoz, Vicepresidente, Ing. Nava ro, Duque Arias, Proaño Ruiz, Carrera Andrade, Dr. Andrade Marín, Mosquera Narváez, Espinosa Zaldumbide y Ferro,

Quito, a 20 Abril de de 1945.

El Secretario Municipal.
César O. Bahamonde

**Informe del Señor Presidente de la Comisión de Hacienda,
Doctor Humberto Albornoz, sobre contratación posible para
llevar a efecto el Plan Regulador de la Ciudad**

Señor Presidente:

Honrado por el Concejo con el nombramiento de Comisionado Especial para el estudio, financiación y realización del Plan Regulador de Quito, estimo conveniente someter a consideración del Concejo, un plan de realización y otro de financiación.

Plan de Realización.—El hecho de que el Concejo Municipal haya aprobado el Anteproyecto del Plan Regulador presentado por el señor Jones Odriozola, crea un conjunto de problemas para cuya resolución debe previamente el Concejo adoptar ciertas normas indispensables que sirvan de guía general a las diversas Comisiones y Dependencias del Municipio, en la aplicación de tan importante plan.

Estimo que lo primero que necesita el Concejo Municipal es formular una especie de programa de realización para ajustar a él las expropiaciones, negociaciones, obras, etc., ya que, será imposible tratar de realizar de una sola vez todo el plan, y tampoco el Concejo tiene dinero suficiente para ir amortizando en la compra de terrenos que acaso no pueda utilizarlos en el servicio público, sino después de muchos años.

Por mi parte considero, y así lo propongo al Concejo, que la realización del Plan Regulador se inicie con la urbanización de los terrenos situados al Norte del Colegio Militar y de los cuales la Municipalidad es propietaria de 2.542.449 metros cuadrados, debiendo todavía, expropiarse, para completar toda esa zona urbanizable, 1.133 100 metros cuadrados, pertenecientes a diversos particulares y que están junto a La Carolina, de propiedad del Municipio.

Según el Plan Regulador, de estos 3.675 549 metros cuadrados, 2.666.000 se emplearían en la formación de las Avenidas, calles, parques, hipódromo, cancha de polo y estadios; y 1.009.549 en terrenos urbanizados para la venta a particulares.

Plan de Financiación.—El costo de urbanización de toda esta sección, según los cálculos presentados por el señor Jones Odriozola, será aproximadamente de 14'721 600 sucres y el costo de expropiaciones de 1.133 100 metros cuadrados de terreno, valdría aproximadamente 3.399.300,00 sucres o sea que el costo de urbanización más el costo de expropiaciones de los terrenos de particulares para completar la zona a urbanizarse, será de 18'120 900 00 sucres.

Para realizar esta urbanización he planeado la posibilidad de obtener de la Caja del Seguro los 18'000 000 de sucres con hipoteca de los 3.675.549 metros cuadrados de terreno, o sea de la totalidad de la zona a urbanizarse, con el plazo de quince años y con el interés del 6 por ciento.

Para pulsar la posibilidad de realización de este plan he tenido varias conferencias con el personal de la Caja del Seguro. Primero, con el señor Gerente, Licenciado Pedro Hidaigo González; después con los miembros de la Comisión Ejecutiva: doctor Victor M. Yépez, señor Cristóbal Dávalos e Ingeniero Alfonso Cevallos. He tenido además una tercera conferencia con el Consejo de Administración de la Caja, compuesto por los señores: doctor César Aníbal Espinosa, Lic. Olmedo del Pozo, Jacinto Garaicoa, Benjamín Lastra. A todos estos señores les presente la operación enunciada, poniendo de relieve las seguridades y ventajas para la Caja del Seguro, y que en resumen se podría sintetizarla así: 1o.—Que la Caja del Seguro preste a la Municipalidad de Quito \$ 18'000 000,00 a quince años plazo y con el interés del 6 por ciento; 2o.—Que el Concejo Municipal de Quito, para garantizar la operación da en primera hipoteca los 3.675.549 metros cuadrados de terreno; 3o.—Que el producto de este empréstito se invertirá exclusivamente en la compra de terrenos, en el pago total o parcial del crédito hipotecario actual y en las obras de urbanización de esa zona. Para garantizar esta inversión se estipularán medios adecuados de supervigilancia de la Caja del Seguro, a fin de que los fondos no puedan ser distraídos en otras obras o trabajos; 4o.—Hecha la urbanización y cuando el Concejo lo estime conveniente podría comenzar la venta de los lotes y el producto total se abonará a la Caja del Seguro como amortización al capital; 5o.—Los intereses sobre las cantidades que el Concejo adeude serán pagados del Presupuesto Especial de urbanización del Municipio por trimestres o semestres, a voluntad de la Caja.

El desenvolvimiento de este plan con el tiempo, sería el siguiente: Intensificando las obras se podría terminar la urbanización en el mínimo de tres años y en el máximo de cinco años; en los siguientes cinco años se podría vender la mitad de los lotes urbanizados o sea 500.000 metros cuadrados, que a un promedio de 40 sucres el metro darían \$ 20'000,000,00 para cubrir con exceso el capital prestado por la Caja del Seguro. Los intereses han ido cubriéndose por trimestres o semestres de los fondos de urbanización. Los otros 500.000 metros cuadrados de terreno, constituirían la utilidad del Concejo y que no sería menor, seguramente, de 20 a 30 millones de sucres. Esta cantidad sería la base para la realización de las obras de comodidad o embellecimiento que el Concejo tiene que efectuar en el centro de la ciudad, según el Plan Regulador.

Todo el personal de la Caja del Seguro que he enunciado, se manifestó en las conferencias, muy entusiasta del plan y todos manifestaron verdadero interés por verificar el empréstito y colaborar así con el Concejo en la realización de la magna obra de transformación

de la ciudad. Encontraron, en detenido estudio de investigación, que el plan consultaba las seguridades debidas para la Caja del Seguro, al mismo tiempo que la conveniencia para emplear los fondos de sobra que tiene la Caja del Seguro y que en este momento son cuantiosos. Respecto del tipo de interés hicieron observación algunos miembros de dicha Caja.

Los terrenos de La Carolina están actualmente hipotecados a favor de la Fundación "Mariana de Jesús", por \$ 1'000 000,00, saldo del precio de compra de los mismos, cantidad que debe ser pagada en dos dividendos de \$ 500.000,00 en los años de 1944 y 1945. Por esto, he hablado con los principales dirigentes de esta Fundación para procurar que acepten algún arreglo a fin de liberar de la hipoteca a esos terrenos, y he encontrado la mejor buena voluntad para discutir las propuestas del Concejo. Ellos estarían dispuestos a levantar esa hipoteca si se les paga de contado los \$ 500 000.00. y por los otros \$ 500.000,00 se sustituye la hipoteca en otros terrenos municipales. Por el dinero de contado que les entregará el Concejo, estarían dispuestos a reconocer la diferencia del tipo de interés entre lo que el Concejo paga a la Fundación y lo que tuviera que pagar por el nuevo empréstito por el tiempo que falta para cumplirse el plazo del primer dividendo.

Si el Concejo tuviera dinero sobrante en Caja o sus entradas fueran en volumen suficiente para atender a los servicios de intereses y amortización por un gran empréstito podría pensar en iniciar la realización del Plan Regulador por el centro habitado de la ciudad; pero desgraciadamente esta posibilidad no existe y es por esa razón que el plan que hoy someto a consideración del I. Concejo consulta la urbanización de un sector en que a la vez que desdobra y embellece la Capital, le proporciona los medios para obtener un capital de 20 a 30 millones de sucres que pueden servir de base para las obras de urbanización en el centro poblado de la ciudad.

El proyecto consulta asimismo, la posibilidad de dar trabajo a una buena cantidad de obreros de diverso género ya sea en las obras o en las minas de arena, piedra, cal, etc., sin necesidad de emplear mucho material importado de difícil consecución hoy día. Indirectamente con este proyecto ayudará el Concejo a resolver el problema del movimiento de dinero que hoy, debido a los trastornos producidos por la guerra mundial, constituye un gran problema nacional.

Antes de oficializar esta propuesta a la Caja del Seguro, a nombre del Concejo Municipal de Quito, he querido ponerla en conocimiento de la Corporación a fin de pedirle que la estudie con detenimiento, haga las observaciones y enmiendas que estimare convenientes, y si en principio la considerare aceptable, formule su propuesta oficial a la Caja del Seguro en una comunicación dirigida a esa Corporación.

En el curso del debate me será muy grato ampliar o aclarar cualquier punto de vista relacionado con este proyecto y que cualquiera de los señores Concejales estimare conveniente que lo haga.

Quedo del señor Presidente, atento servidor.

El Comisionado,
Humberto Albornoz.

Informe presentado al Concejo Municipal por la Arquitecto-Urbana Sra. Chloethiel Woodard Smith, sobre el Plan Regulador de la Ciudad

I.—Algunas características de la planificación moderna de las ciudades

El pueblo de Quito ha tenido el valor de mirar hoy con los ojos abiertos, lo que es su ciudad; haciendo un inventario honrado de su medio ambiente físico: kilómetros de edificios anticuados y pobremente mantenidos; arrabales de desolación, patios oscuros y quebradas malsanas; congestión de viejas calles estrechas y manzanas densificadas, y un área de caos que se expande al rededor, creciendo rápidamente desde el viejo centro español; aglomeración de estilos arquitectónicos que empujan sus formas contorcionadas y confusas a través de los nuevos suburbios del Norte; un crecimiento sin planificación, triste y brumoso que lentamente va cubriendo uno de los valles más verdes y hermosos del mundo.

El ideal frente a la realidad

En los años pasados, el pueblo de Quito había dejado que el ideal de una gran ciudad capital, de una República vigorosa, cegara a la realidad. No era una gran ciudad. Aún puede verse la infinita variedad de verdes que se estampan en las montañas y colinas que circundan su valle, en paradoja con la ausencia total en la parte que propiamente constituye la ciudad. Todavía se puede gozar con la mirada de hermosos edificios coloniales, algunos de los cuales tienen una ar-

quitectura de lo más valioso en las Américas. Siempre estos monumentos del pasado se levantaban entre edificios de aspecto desagradable, mezclados arbitrariamente, en una arquitectura producto de la confusión sociológica y estética del último siglo. Aún hay partes de la ciudad en las cuales una verde y tranquila plaza, la cálida fachada de una iglesia admirablemente cincelada en piedra, las puertas de madera ornamentadas con tallados de antiquísima belleza, o la hermosa sencillez de una vieja y blanca casa colonial, dan a los quiteños un sentimiento de orgullo; mas, por desgracia este orgullo no se refiere sino a las obras de un pasado ya lejano, ya que del presente muy poco hay que exhibir. Luego que comenzaron a juzgarla como una ciudad para vivir en la actualidad, se han encarado de frente con las realidades de la vida de Quito.

Líderes progresistas

Aquellos que solicitaron un Plan Regulador para Quito, fueron fuerzas progresistas y de una gran visión futura en esta ciudad despreocupada en su aspecto físico por tantas generaciones. El Plan Regulador que se ha presentado, es uno de los más completos y progresistas ejemplos de ideas de planificación contemporánea, que se han desarrollado en Sur América. Está basado en la revaluación de los requerimientos de la vida urbana, en términos de ideales de democracia moderna. Sus soluciones técnicas tienen una sólida base ideológica.

Objetivos de Planificación moderna

Las directivas generales, —el problema— del urbanismo moderno, se alimentan de los ideales de la democracia. En general, una sociedad democrática busca crear condiciones que den a cada individuo de esa sociedad, la mayor oportunidad posible para el pleno desarrollo de sus potencialidades. La Planificación moderna tiende a crear un medio ambiente físico apropiado para este desenvolvimiento. En consecuencia el urbanismo moderno inquiere primero: ¿Cuáles son las necesidades? La primera condición es que la ciudad tenga un ambiente sano: sano desde el punto de vista físico, desde el punto de vista mental y desde el punto de vista moral para el crecimiento de sus ciudadanos. Es la característica vital de una ciudad democrática. Esta interpretación de la palabra "sano" supone en los propósitos del desarrollo urbano contemporáneo: no sólo agua potable, buenas instalaciones sanitarias, abundante luz, calor y fuerza eléctrica, hospitales y clínicas, alimentos limpios, puros y buenos, etc.; sino también higiene en las casas, escuelas, fábricas y oficinas; parques, bibliotecas, teatros, galerías de arte y en general, los múltiples elementos que dan a cada ciudadano la oportunidad de un completo y

pleno desarrollo. En otras palabras, la ciudad moderna debe reflejar una sociedad sana desde el punto de vista social, desde el punto de vista económico y desde el punto de vista político.

Planeamiento para la mayoría

La ciudad democrática brinda las máximas oportunidades para *todos* sus habitantes, en un concepto enteramente distinto de las ciudades del pasado. El urbanismo no es nuevo. En el pasado y en muchos lugares de la tierra se han planeado ciudades; pero el urbanismo democrático es nuevo porque sus objetivos son nuevos. Estos proceden de los ideales de una sociedad democrática, ideales que no han sido aún plenamente expresados ni llevados a su realización.

Las formas del Planeamiento Democrático

Apenas hoy día se están creando las formas del Planeamiento de la Ciudad Democrática. Solamente en años muy recientes el planeamiento de la ciudad ha buscado sus formas en las ideologías de la democracia; porque ésta es todavía un ideal incompleto, como incompleta es su interpretación en términos del medio ambiente físico. La democracia es dinámica y evolutiva: busca la reinterpretación de problemas y la revaluación de soluciones. En consecuencia, el urbanismo democrático siendo dinámico y evolutivo, debe reexaminar sus problemas y reevaluar sus soluciones.

Planificación como un proceso continuo

No se concibe "Un Plan" desarrollado para una ciudad democrática, pues aquel es posible tan sólo como solución de una sociedad estática que ha delimitado ya sus problemas, ha formulado y ha encontrado todas sus soluciones. La ciudad democrática tiene problemas ilimitados por razón de su misma dinámica y tendencia evolutiva. La planificación de la ciudad moderna que afronta sus problemas con medidas científicas, encuentra muchas soluciones, pero que cambian con la evolución de la democracia y con el descubrimiento de nuevos objetivos. En consecuencia, la planificación de la ciudad moderna no es un "plan", sino un *progreso continuado*.

Un Plan Regulador como guía

Necesario es un Plan Regulador, como guía esencial para el progreso de la planificación, una solución técnica para establecer los prototipos funcionales de una ciudad. Los análisis juiciosos de planes básicos, si bien pueden perdurar algunos años, deben ser revisados

constantemente. Los elementos funcionales se derivan de la presentación de problemas y objetivos que personifican los más altos ideales, formulados para un tiempo determinado. Siendo un guía para el proceso de la planificación, los Planes Reguladores no deben ser demasiado de tallados ni tener la apariencia de finales e inamovibles; porque, demasiado detallados, tienden a ser considerados como "un plan" una vez desarrollado el programa de la planificación moderna como un proceso incesante, ni dejan espacio para revisar y reevaluar de acuerdo con los procesos dinámicos de las democracias. Si en una sociedad dinámica, "un plan" llega a ser anticuado en cortísimo tiempo, el proceso de planificación de una ciudad impide que se vuelva anticuado.

La Planificación como necesidad

La Planificación moderna, lejos de ser un antojo, es una imperiosa necesidad para la solución de los múltiples problemas creados por nuestro pasado desconocimiento del medio ambiente físico, distinto de los objetivos de la sociedad democrática moderna: hemos esperado que una sociedad sana y dinámica florezca en un medio de enfermedad física. La investigación moderna científica ha demostrado que esto es falso; pues una sociedad sana se desarrolla, como hemos dicho, en un medio sano. De estas consideraciones se deduce que el desarrollo "natural", no ha producido ciudades sanas; las fuerzas de oposición en la sociedad urbana para llegar al dominio ha originado el caos en su progreso.

Si muchos pueblos tienen la planificación como una fuerza "artificial" que viene a ahogar el desarrollo "normal", la Planificación sin duda crea tal ambiente, como un campo arado es una condición también artificial y necesaria para la producción más eficiente de frutos. Así una ciudad planificada es como un campo arado, en cuanto produce condiciones artificiales, necesarias de eficiencia para una urbanización deseada.

La Planificación como proceso regulativo

Una pequeña población en el campo con unas cuantas casas encerradas alrededor de una plaza, quizá tenga un ambiente malsano; pero de seguro, en menor escala que el de una ciudad. El apiñamiento de casas y de gentes crea nuevos problemas sociológicos de salud mucho más agudos que los mismos en grupos más simples y pequeños. Debemos considerar "la planificación" como un proceso regulativo, como protección de policía, como un standard mínimo sanitario, de educación, de alimentos puros. Si se ha creído en la necesidad de

ciertas medidas que regulen el desenvolvimiento urbano, es sólo de hoy la idea de la Planificación como proceso creativo que impide que en el futuro surjan nuevos problemas y nuevas soluciones.

La Planificación como proceso creativo

En efecto, la Planificación como proceso creativo, anticipa los problemas, y busca su solución antes que se haga necesaria la acción regulativa; siendo más que necesaria, es una oportunidad para crear un medio ambiente físico adecuado a la democracia.

Bases para el juzgamiento de un Plan Regulador

Un Plan Regulador debe examinarse en dos características principales: como una *Solución Técnica*, debe juzgarse relacionándolo con los objetivos para los que se lo ha creado, es decir la satisfacción de prototipos funcionales amplios determinados por esos objetivos y su aprovechamiento como un punto standar y como guía para el proceso de planificación.

Como *base de actividad* debe planearse mediante la organización de una oficina técnica para realizar el proceso planificador, mediante la solución de métodos políticos en los planes y mediante la educación del público. La Planificación tiene la misma importancia como base para la acción que como una solución técnica; de esta manera, si el pueblo de Quito anhela una verdadera ciudad, es menester un plan, y actuar con el propósito y la decisión de llevarlo a la realidad.

II. El Plan Regulador como una solución técnica

Los Objetivos

El Plan Regulador de Quito, debe considerar ante todo la expresión de objetivos, siendo lo primero su programa, la indicación de propósitos que ese plan ha de llenar. Ahora bien, el Plan Regulador de Quito consulta los propósitos de la planificación moderna como un proceso creativo para el desenvolvimiento de una ciudad que ha de tener las características necesarias para su posible expansión en el cumplimiento de los ideales de una sociedad democrática. El Arquitecto Jones afirma que el punto de vista principal en su Plan Regulador de Quito es: "Mantener el carácter y espíritu de su centro histórico, armonizándolo con el resto de la ciudad, de características moder-

nas en su organización y formas de vivir y todo ese conjunto de ideas que considerábamos esenciales para hacer de Quito un centro de interés indudable, dentro de una composición basada en principios de un gran contenido social y humano de una manera de vivir mejor"; luego el desarrollo del programa debe ser un eco de estos objetivos: "Prever el desarrollo físico, buscar un desarrollo moral e intelectual, ya en el orden del conglomerado de una ciudad o del conjunto de habitantes de una nación, es el esfuerzo de las actuales generaciones, de las que a las futuras les cabrá un eterno reconocimiento". Es esto lo que se propone el autor del Proyecto y lo que trata de expresar comprendiendo en su planificación los ideales de una sociedad democrática, es decir: "una mejor manera de vivir" en constante y progresivo anhelo.

Elementos funcionales principales

Para mayor facilidad en el análisis de la solución técnica podemos decir que una ciudad tiene nueve elementos funcionales de importancia: salud, vivienda, educación, recreo, producción, comercio y servicios, transportes y comunicaciones, gobierno y, por último, religión; tales son las actividades que se compendian en un centro urbano, aun cuando algunas parezcan sobrepasar la función. Estos elementos están inter-relacionados como partes integrales de un organismo total, de una función única y no pueden solucionarse por separado. Las soluciones para cada elemento se han de hallar sobre las bases de los requerimientos especiales que cada uno ha menester. La programación y el orden de tales soluciones son parte integral del proceso planificador, como veremos más adelante en el Capítulo: "El Plan Regulador como una base para la acción".

El Plan Regulador como un guía

El dictamen sobre el Plan Regulador se ha de emitir en cuanto se refiere a su éxito y desarrollo, como norma para la planificación detallada de cada uno de estos nueve elementos. El Plan, consultando las características generales de los elementos debe ajustarlas a cada uno en un todo armónico y equilibrado; debe localizar áreas apropiadas para el desarrollo de cada una de sus funciones, presentando a la vez una interrelación proporcionada y un sentido de equilibrio.

Considerado el Plan Regulador de Quito, consulta todos los requerimientos arriba enunciados; presenta una solución de perfecto equilibrio para un desarrollo amplio de la ciudad, y ajusta sus medidas a una valorización sana y sólida de las influencias del pasado, del presente y del porvenir.

La planificación de unidades

Si examinamos varios de estos elementos funcionales como una solución técnica que "el guía" o Plan Regulador hará posible durante el proceso de planificación más importante de la ciudad de Quito, en el estudio de áreas como unidades celulares inter-relacionadas; concluiremos que una ciudad moderna debe consultar, como su solución primaria, un ambiente propio para la vida de todos sus habitantes.

En la interpretación moderna del término "viviendas" encontramos que el sistema anticuado de un solo lote de terreno no es el prototipo aconsejable como el mejor plan para la construcción de hogares higiénicos. La unidad menor de vivienda en la planificación moderna, no es la morada individual en un pequeño trozo de terreno, ni el sistema anticuado de manzanas. La mínima unidad en la planificación moderna es el grupo de viviendas que convergen a un centro especial, aceptando la teoría de que la habitación urbana debe idearse para dar a cada familia el mejor ambiente en un sentido técnico. Interpretando una función de la sociedad democrática, la casa moderna ha de brindar a la mínima unidad social que es la familia, el máximo de intimidad en los requerimientos del diario vivir, proveyendo al mismo tiempo de todos los servicios y oportunidades que aquella necesita en su rol como parte que integra una comunidad.

La unidad planificadora básica

Este concepto de planificación de grupo, como la unidad más pequeña de la urbe moderna, reconociendo las ventajas de la vida urbana, es el sistema de unidades celulares de vivienda que presenta el Plan Regulador de Quito como un ideal en la planificación creativa; la ciudad democrática equilibrada, multicéntrica, en oposición a la unidad urbana anticuada y unicéntrica. El Plan de la ciudad como base, trata de solucionar todas las necesidades comunes, a que no puede atender el promedio de las familias, como un beneficio individual, participando todos de tales servicios; en efecto, pocas son las familias acomodadas que disfrutan de parques propios, iglesias, bibliotecas, piscinas, maestros para sus hijos, etc., pero alejadas de las experiencias sociológicas de la vida común.

La planificación moderna no tiende a solucionar los problemas de ese pequeño grupo que es la familia, sino a servir a la mayoría, además de ser un proceso económico: el mejor y más eficiente uso de todos los recursos. Si una piscina privada es una bella idea para cada familia, no es una solución económica: los requerimientos de la vida de familia deben dividirse en los elementos que pueden proveer-

se económicamente como una necesidad común. La unidad básica de mil personas que consulta el Plan Regulador de Quito, es el reconocimiento fundamental de la vida urbana como una oportunidad de convivencia sociológica cooperativa.

La Planificación en gran escala

La Planificación en gran escala y libre es la más conveniente y de importancia para Quito, según la arquitectura moderna, en oposición al sistema anticuado de planificación de "afuera hacia adentro" cuyos estilos arquitectónicos ponían especial y primordial atención en la forma externa predeterminada, y arreglaban luego el interior de acuerdo con esa forma externa. La planificación moderna toma en cuenta primero los requerimientos del interior, y sólo entonces proyecta el exterior.

Igual cosa sucede con la vivienda en gran escala: los requerimientos para el acomodo individual: sol, luz, aire, espacios abiertos privados y comunes se determinan como primera providencia desarrollándose los planes desde este punto de vista, y no desde el preconcebido y establecido de calles y manzanas en lotes, ni desde el sistema arbitrario y carente de sentido de la subdivisión de tierras y de prototipos de calles que aún conserva la ciudad.

Distribución racional de espacios libres

Una de las grandes ventajas de la planificación en gran escala es la oportunidad para la correcta distribución de espacios abiertos que sólo es posible por este método; el espacio abierto es efectivo en relación directa a su tamaño. Una cantidad conveniente de espacio abierto unida a una unidad efectiva de gran tamaño, puede fraccionarse en pequeñas superficies y en patios, de modo que resulte completamente perdida en su efectividad. La distribución adecuada de espacios abiertos da aire, sol, luz y vida al espacio interior privado. Quito, como la mayor parte de las ciudades, tiene muchos ejemplos de espacios abiertos inútiles, inefectivos, en planos desordenados, como resultado de la subdivisión del terreno en pequeños lotes. Queda a los dueños de tierras en la ciudad de Quito reconocer las grandes ventajas del Plan Regulador, bajo un control técnico de una organización planificadora que no permita proyectos como los de la Caja del Seguro y de otras instituciones que vienen estableciendo barrios de obreros y de empleados. Varios de estos se han construido en gran escala, es decir muchas habitaciones al mismo tiempo, pero sin orientarse a obtener las ventajas de una planificación en gran escala.

Los vecindarios

Desarrollado como una unidad el centro básico residencial de mil personas del Plan Regulador de Quito, no solamente brindará las facilidades arquitectónicas inherentes a la planificación en gran escala, sino que constituirá el centro de comunidad para la satisfacción de las necesidades diarias de esas mil personas reconociendo por tanto a la comunidad como unidad real de la vida democrática y relacionando a cada familia con la vida del vecindario y con las experiencias del convivir sociológico común. Entonces los niños se desarrollan dentro de una comunidad planeada, aprendiendo así a participar en las actividades de esta unidad sociológica, y a sentir su responsabilidad en relación con ella.

Barrios y distritos

El Plan Regulador de Quito consulta la formación de "Barrios" en unidades básicas de cinco y apunta el camino para la planificación de centros que satisfagan las necesidades de cinco mil personas; estableciendo luego las relaciones de ocho barrios que forman un distrito de cuarenta mil personas, y de una unidad todavía más grande, la ciudad, compuesta de varios distritos. Este sistema celular hará posible el desarrollo de una vida urbana democrática y equilibrada. Antes de que este sistema sea una realidad entrarán en el proceso de equilibrio muchos otros factores; mas, el Plan Regulador señala todo el camino como guía en su funcionamiento para el proceso planificador.

Talleres

El problema especial interesante de Quito, el sistema indo-americano de trabajadores independientes que hacen su producción individual en sus propios hogares, puede solucionarse por medio de la expansión del concepto del centro comunal. Removiendo el trabajo del hogar, puede utilizarse un edificio en el centro de la comunidad, que brinde facilidades y locales a los que trabajan de un modo independiente. El desarrollo de una industrialización en gran volumen y los cambios resultantes en la vida económica, tornarán ineficaz con el tiempo la producción independiente e individual. Los métodos modernos producirán mayor rendimiento en la industrialización, proporcionando al obrero a la vez más horas de descanso, que los hallará en el mismo taller.

Educación

La planificación es básica para resolver el problema educacional en una ciudad democrática. Si la escuela es el núcleo de la vida comunal democrática, está diseñada como una parte integrante de la misma. En este concepto la escuela no es solamente un edificio en el que funciona un período escolar determinado, sino un foco constante y permanente para la educación de niños y adultos.

Y si hablamos de educación, no debe consultar tan sólo escuelas y universidades, sino que ha de tener una interpretación educativa amplísima como parte importante del proceso democrático. Así la nueva "Casa de la Cultura" creada por el Gobierno Nacional está concebida no solamente como un museo sino como un lugar vital de reunión para las gentes de la ciudad, como un foco de actividades culturales; su localización en el ángulo Este del Parque de Mayo brindará un sitio de fácil acceso permitiendo el uso de los modernos métodos de planificación, sin interrumpir el libre tránsito al gran espacio verde que ahí siempre se ha de mantener. Si se ha de planear como un edificio moderno, ha de ser de dentro hacia afuera. Si la localización como terminal de un eje de calle sería inapropiada, aún más en el centro del Parque lo haría menos accesible, cambiando además la atmósfera del Parque como libre flujo a espacio abierto y convirtiéndola así en el simple marco de un edificio.

Para la educación

En la actualidad, si la mayor parte de las escuelas de Quito están localizadas en el área central superhabitada, sin equilibrio con la distribución residencial, su arquitectura es pésima, pues una escuela debe ser la expresión de los mejores principios arquitectónicos modernos; por desgracia no se caracteriza como tal el edificio del nuevo Colegio Americano. El Plan Regulador de Quito consulta la importancia de la localización adecuada y de la planificación para escuelas, en un concepto amplio del lugar en que han de construirse los centros culturales en la vida urbana moderna. Quito necesita más y mejores escuelas, jardines de infantes, escuelas industriales y técnicas, y escuelas para adultos; el Plan Regulador nos da el camino hacia estos objetivos.

Recreo

Si el recreo está intimamente unido con la educación en muchos aspectos, es otro de los elementos funcionales vitales de la vida urbana moderna, pues el recreo es educación física y las Escuelas comu-

nales y los Centros de cultura son puntos focales lógicos para ello, además de los campos abiertos para niños, parques, centros deportivos, todos elementos de gran importancia para el desarrollo de gente sana. La planificación de la ciudad moderna, reconociendo la necesidad de grandes parques, de grandes áreas para el deporte, para niños y adultos, encarece especialmente la importancia de consultar espacios abiertos de superficie y distribución adecuadas para las unidades básicas del planeamiento de una comunidad de mil personas en un grupo. Son de mayor importancia los parques infantiles para estas comunidades porque, proporcionando sitios de recreo; constituyen en espacios abiertos de diferente y diaria utilidad, lejos de las plazas antiguas que están circundadas por las calles de tráfico y concentradas entre manzanas demasiado habitadas y superconstruidas. Estos parques han de fluir dentro de la comunidad y de todas las manzanas, de manera que cada habitación o grupo de habitaciones o residencias en apartamentos, tenga conexión directa con ellos.

El concepto de espacio abierto concuerda con los nuevos aspectos plásticos de calles y manzanas que consultan las ciudades planeadas modernamente. Como hemos dicho ya, esta solución técnica descansa en el fundamento de nuevos conceptos relativos al uso y a la subdivisión de la tierra.

Expansión de áreas verdes

El Plan Regulador de Quito resuelve en forma progresiva el problema de extensas áreas verdes al aire libre; es admirable el uso que hace de las quebradas que no se han aprovechado para la construcción por dificultades topográficas, convirtiéndolas en espacios verdes. Si el Panecillo es un ejemplo de un área verde comunal, su lado norte se ha dedicado a la construcción de monumentos religiosos; debería conservarse en su totalidad como un área verde ininterrumpida, como un parque en su totalidad, ya que esta próximo a centros de mayor densidad urbana carentes de espacios verdes y áreas libres. En realidad el área central de la urbe debería contar con un mayor número de parques; pero ante la imposibilidad inmediata, por lo menos debe conservarse el Panecillo como un campo estrictamente verde. Si se estima la conveniencia de la conservación de grandes monumentos religiosos, debería colocárselos en las colinas del Ichimbia que separan la ciudad de Quito del valle de los Chillos, para dar importancia a esa región.

Producción, comercio y servicios

Para resolver el funcionamiento, el Plan Regulador localiza la zona industrial en un sitio adecuado, en relación con el transporte y con

los barrios de obreros, de los que se encuentra separada por amplias superficies verdes. Si la solución de localizar exactamente las funciones de comercio y de servicio puede y ha de ser discutida en relación con los edificios de Gobierno, el Plan Regulador reconoce un factor importante en la determinación del tamaño y del sitio que han de ocupar los edificios comerciales y las oficinas; en efecto, su sistema multicéntrico descentraliza muchas funciones comerciales y muchos servicios, a puntos adecuados en los centros de unidades básicas de mil personas, tanto en los barrios como en los distritos, colocando los centros de almacenamiento y distribución inmediata de alimentos, en estos puntos descentralizados.

Religión

En cuanto a los elementos constructivos religiosos, el Plan Regulador expresa la fuerza de la religión católica en la Nación, muestra la iglesia relacionada con el plan celular de Quito, conservando los bellísimos monumentos coloniales religiosos, en antítesis con la extraña carencia de vigor artístico de las iglesias modernas. Si en la Edad Media y el Renacimiento, la iglesia fue un líder artístico que adoptó nuevas formas y nuevas expresiones en el arte y la arquitectura, hoy no conserva sino las fulguraciones de una gloria y pasado artísticos, permitiendo que pinturas, esculturas y trabajos de ningún mérito se desarrollen libremente. La iglesia como parte integral de la vida urbana moderna debe también evolucionar en su arte, buscando nuevas formas, sin copiar las históricas distorsionadas y anticuadas.

Transportes

Es de importancia vital en la vida urbana y debe solucionarse de manera que ofrezca mayor eficiencia, el transporte tanto de mercaderías como de pasajeros. Uno de los métodos planificadores más utópicos ha surgido del viejo concepto de la planificación de la ciudad a base del tráfico. Si en la antigüedad la apertura de las calles como solución de tráfico, excluida toda otra consideración, fue el concepto de las Avenidas desarrolladas como centro para ceremonias religiosas y de estado, paradas militares y aún control de elementos revolucionarios, copiándose el famoso plan de París del Barón Haussmann en todas las ciudades del mundo; a través de las centurias la planificación se ha orientado en la decoración arquitectónica de calles, en la escultura, como marco de grandes avenidas, sin preocuparse de lo que hay tras de las fachadas monumentales o de las grandes manzanas que forman las calles. Siendo la calle el único eje que

se perseguía, era preocupación constante de los arquitectos decorar y hacerlo monumental a este "eje cerrado", muchas veces con sutilezas que rechazan los objetivos de la planificación moderna.

Trazado funcional de calles

El proyectista moderno ve las calles no como origen de la planificación de las ciudades, sino como su resultado, pues realizada en gran escala, establece las formas para las áreas de edificios funcionales, luego planea las calles que pueden servir mejor a las funciones del tráfico. Hemos dicho que la ciudad antigua ha planeado sistemas de calles diseminadas arbitrariamente dejando sitios para los edificios en las áreas que "sobran", dentro del viejo tipo de manzana española. Tanto el concepto de calles que forman un tablero de damas como el sistema característico de bloques rectangulares de la América del Norte, y el de París de cortar calles diagonales a través de la ciudad, dejando irregularidades, sitios inútiles e inadecuados para edificios, están hoy día en desuso.

Variedad en la anchura de las calles

El planeamiento de la ciudad moderna como desarrollo funcional adecuado, consulta técnicamente la variedad de anchura y de alineación de calles: las arterias principales de tráfico para el transporte de mercaderías y pasajeros destinados a otros sectores de la ciudad, se hallan distantes de las avenidas para el tráfico interno de la misma. La ciudad de Quito presenta una solución muy difícil a este respecto, por su posición geográfica y la topografía de su terreno, montañas escarpadas y colinas que la circundan. En el futuro, Quito necesitará carreteras a lo largo de las faldas de sus montañas, o en defecto a través del valle de los Chillos.

Si las arterias para el tráfico interno de la ciudad deben ser en número y amplitud suficientes, han de estar eslabonadas íntimamente con las subarterias, de tal manera que el tráfico se desarrolle con facilidad en dirección a cualquier centro. Los sectores comerciales deben tener calles más anchas, en gran número y con espacios de estacionamiento, por ser los de mayor concentración de tráfico. El desarrollo del Plan Regulador, de las dos principales arterias del Norte y Sur (la del Oeste para tráfico pesado y la del Este para tráfico ligero) y su relación con la red de subarterias, servirán a las necesidades de Quito por mucho tiempo.

Requerimientos del tráfico central

Quizá en el Plan Regulador de Quito, la solución del área central no es muy valiente. Es natural que cada propietario de tierras comerciales que espera que han de adquirir una plus valía en el futuro, se muestre naturalmente reaccionario a desprenderse de mínima parte de ellas para la formación de calles o estacionamientos; más el valor de estas tierras ha de decaer necesariamente si no están rodeadas de parques y vías que den fácil acceso a los almacenes, oficinas, etc. La cobardía en la solución de estas áreas comerciales ha sido la causa para que en los Estados Unidos aumenten las dificultades del tráfico. Conviene por lo menos que los nuevos edificios que se construyan en el área comercial se sujeten a estos requerimientos, conformándose a los principios de planificación en gran escala como proceso creativo. Estas soluciones como las anteriores deben realizarse a medida que se reestudien los espacios ocupados en el centro de la ciudad por edificios religiosos, conventos, etc., que cuentan con grandes áreas de terreno utilizadas por pocas personas y que puedan destinarse a estacionamiento y parques públicos.

Necesidades de tráfico en las zonas residenciales

Hay que considerar otro aspecto de importancia en la nueva interpretación de calles de las zonas residenciales; en efecto, el trazado antiguo de calles de los suburbios del Norte de Quito constituye un sistema uniforme como un tablero de damas en manzanas. El sistema de planificación moderno en gran escala utiliza pequeñas calles para el tráfico ligero dentro del barrio, enviando todo el tráfico interbarrial a amplias subarterias que conectan a los barrios sin contarlos, lo que hace posible conservar la tranquilidad dentro de las zonas residenciales. Se ha proyectado el tráfico rápido, fuera de la zona residencial para obtener que los niños que vayan a la escuela no atraviesen calles de cruce peligroso. Los niños que concurran a las escuelas primarias en los centros de las cinco unidades que forman el barrio, sin cruzar ninguna calle, atravesarán a lo largo de sistemas continuos de parques que les conecten con los establecimientos.

Otros problemas de transporte

Los sistemas de transporte, la ubicación de los ferrocarriles, de los puertos aéreos y el rápido acceso a estos últimos, y su relación con los terminales del ferrocarril, están limitados en la actualidad por

instalaciones costosas, que difícilmente se cambiarán en muchos años. Cualquier crítica a estas soluciones sería prematura, debiendo solucionarse estos problemas si Quito funda una organización planificadora, según lo expresaré más adelante.

Gobierno

El elemento funcional del Gobierno está sujeto a muchas interpretaciones, porque, al lado de la arquitectura religiosa, los edificios del Gobierno tienen siempre una fuerte influencia de ideas simbólicas como funcionales. Si el centro municipal de gobierno en su ubicación actual con sus centros de distrito agregados, presenta una solución satisfactoria para algunos años; en cambio el centro del Gobierno Nacional, formando un nuevo núcleo de la ciudad, necesita un concienzudo estudio en el momento. Puede tener algún valor el concepto de los proyectistas del Centro Nacional de Gobierno como un símbolo de democracia, en la ubicación donde la gente pueda pasar a través de él y sentir su atmósfera poderosa de "proceso democrático". Si la democracia supone una filosofía de expansión y de dinámica, es imposible sentar de una vez todas las necesidades futuras para los edificios gubernativos porque es lógico que muchos ministerios desarrollen más tarde mayores funciones y más complejas, necesitando mayores espacios; que aumenten los laboratorios de experimentación, los salones de exposiciones, etc. Sucederá con frecuencia que el planeamiento arquitectónico de los edificios del Gobierno resulte anticuado, porque los Gobiernos han temido evolucionar en la arquitectura que tiene un simbolismo de poder definido, y que los monumentos del poder de la democracia no se los encuentre en los edificios gubernativos, sino en un admirable equilibrio de la *totalidad* de los edificios para la vida democrática.

Expansión del centro de Gobierno

Si consideramos el centro de Gobierno interpretando la democracia, como un ideal de expansión, quizá encontremos nuevas directivas para su solución arquitectónica. El Plan Regulador de Quito presenta en su arquitectura una plaza y calles que la rodean como muestra de una solución clásica planificadora de la arquitectura, como la escultura primaria de las calles. Si por ahora no son necesarios los edificios para completar esta plaza, sería antieconómico construirlos y destinarlos para otro uso, cuando tal vez el Gobierno que los ha de utilizar, necesite mayores espacios para su expansión. Aún más, el trazado formal de aquel está rodeado de nuevas áreas comerciales y el octógono queda cercado al Este y al Oeste; si el plan algún

día resultare pequeño, podría extenderse lógicamente sólo hacia el Norte y hacia el Sur en un trazado de cinta, o en la nueva área comercial, debiendo por ende someterse a una nueva y grande revisión.

Relación del centro del Gobierno y de las áreas comerciales

Hay que revisar esta combinación de áreas de comercio y de Gobierno. Si suponemos que la ubicación central de la mayor "industria" de Quito, el Gobierno, es apropiada, debiendo mantenerse ciertas expresiones simbólicas, deberemos convenir en que convendría separar la zona comercial de la forma de anillo alrededor del área de Gobierno, tanto en el Este como en el Oeste. El área comercial desarrollaría su localización general presente al Este de la plaza y se expandiría al Este y al Norte, hasta un punto donde un parque o área de tráfico libre venga a ser parte del área Este Oeste, con la Universidad, combinada en un lado con el Centro Cultural o con este último retirado más hacia el Norte. De las varias soluciones posibles que todas tendrían la característica común de brindar espacio para la expansión de los edificios del Gobierno y para su planificación en libre y moderno método, no convendrían, como ahora se muestran, en un área octogonal. Debe mantenerse el hermoso sitio para Palacio Legislativo, pero relacionándolo sea con el Norte o con la ubicación Oeste del área de los edificios del Gobierno. Esta no es sino una nueva sugerencia para que se pueda reconsiderar la organización técnica arriba indicada, nó una crítica al Plan Regulador de Quito, objeto de este estudio.

Funciones no consideradas

Aún hay puntos que no hemos considerado. No hemos hablado del elemento salud porque este es un concepto obvio, primario de una ciudad democrática, sin el cual el planeamiento no tendría sentido ni razón de ser. Tampoco hemos discutido de los aprovisionamientos para las habitaciones y para la gran población transeunte que siempre tiene en su seno una ciudad capital, ni de las posibilidades para el desarrollo de Quito como un centro de turismo. No hemos hablado aún sobre la importancia del desarrollo de comunidades, residencias, etc., necesario en una población equilibrada en edad, sexo y condiciones económicas. Hemos estudiado hasta hoy las oportunidades del planeamiento de una ciudad como un proceso y las cualidades generales del Plan Regulador de Quito. El Plan Jones Odriozola realizado en tan corto tiempo, ofrece una excelente solución técnica general y de detalle que hacen honor a la energía y visión profética del pequeño grupo de trabajadores que colabora con el arquitecto Jones.

Desarrollo en el lado Sur

Debe considerarse además la necesidad de una solución mucho más valiente para las conexiones de tráfico en el lado Sur. Conviene considerar ahora mismo la remoción del Cementerio al Oeste sin esperar más tiempo. Si el valle Sur tiene grandes facilidades para su desarrollo, conviene realizarlo en equilibrio adecuado con el rápido crecimiento expansivo del Norte.

El pasado

¿Cómo ha de ajustarse el Plan Regulador a las influencias propias del pasado, del presente y del futuro? En primer lugar, Quito tiene de muchas ciudades del Nuevo mundo, se conservan aún muchos ejemplos de la más hermosa arquitectura colonial española. Debiendo guardar algo de su evolución histórica, hay que conservar el trabajo colonial español de inapreciable valor; pues los siglos XIX y XX, períodos de caos político y de ausencia de unidad cultural nada han dejado que merezca perdurar. Es evidente la indecisión cultural arquitectónica que aun existe, como se puede apreciar en la confusión horrible de tipos moriscos, ingleses, franceses, españoles; modernísimos etc. que tienen los suburbios del Norte como un horror y una pesadilla arquitectónica, en exhibición de absoluta falta de armonía.

Si Quito debe conservar sus monumentos históricos no ha de copiarlos, sino desarrollar una expresión arquitectónica que armonice con las exigencias del día. La ciudad moderna ha de ser el marco en que se han de conservar los monumentos de valor histórico.

No cabe la destrucción de una ciudad entera para reconstruirla. El proceso planificador debe aceptar mucho de lo pasado y de lo presente. Por desgracia las direcciones planificadoras se ven a menudo restringidas por una visión limitada o por un lazo de unión de ideas entre el pasado y el presente. Una nación o una ciudad que ha tenido en el pasado una civilización única (cualesquiera que sean las opiniones y las aspiraciones de esos objetivos) está más unida a él que un país moderno en proceso de desarrollo como una nueva unidad. Ha pasado la época de la colonia, pero su espíritu permanece. Pongamos un ejemplo: la fuerte influencia francesa del siglo XIX en las artes y la filosofía del pensamiento, trajo a la vieja tradición española las formas de otra sociedad, que en sí misma, constituyó un fuerte lazo hacia el pasado. Desafortunadamente el desarrollo de la libertad política sólo trajo la libertad de elección entre los productos de diversas sociedades; y en el caso de la arquitectura, eligió lo peor. En la actualidad las recientes influencias culturales de los Estados Unidos producirán un resultado similar, si se las agrega a las inmi-

gradas de Europa, si las formas de arquitectura y planamiento se copian y se suman a la exhibición formidable ya existente de estilos. Deben desarrollarse nuevas vías del pensamiento, rompiendo al mismo tiempo con el tradicionalismo pasado y la cultura colonial; pues la tendencia de prenderse al pasado es de ordinario una expresión de falta de carácter que busca la seguridad en las formas y métodos familiares. Muchas soluciones arquitectónicas del pasado peor pueden apreciarse hoy día, si en su época carecían de mérito. Los patios, los corredores abiertos, los cielos rasos altísimos de las casas coloniales españolas no están bien en un valle de altísimas montañas, frío y húmedo. Al mantener el Plan Regulador los monumentos del pasado tanto en el área central como en cualquier otro lugar, en el análisis de los importantes problemas del presente, va a la interpretación de posibilidades futuras.

El Presente

La interpretación del problema presente es perfecta: reconociendo el gran atraso de soluciones al medio ambiente físico, y las ventajas que le son inherentes, consulta los requerimientos sociales humanos para el futuro. Si las antiguas y grandes áreas de Quito no contienen nuevos edificios de valor económico, su reconstrucción es más fácil que la de muchas ciudades norteamericanas que son una mezcla confusa de edificios malos pero costosos y que restringen necesariamente el replaneamiento. Deben solucionarse ante todo los problemas creados en muchas ciudades por el descuido del pasado.

El Futuro

En cuanto a la regulación del Plan Regulador con el futuro, tiene aquel hacia los ideales de una vida moderna urbana como ya lo hemos dicho; para ello conviene hacer nuevos juicios y ofrecer nuevas soluciones. Todo ello consulta el Plan Regulador de Quito, brinda las oportunidades para la expansión y revaluación de sus soluciones. Es un plan dinámico realizado para satisfacer todas las exigencias de la democracia.

III.—*El Plan Regulador es como base para la acción*

Necesidades Técnicas, Políticas y Educativas

La ciudad de Quito tiene un Plan Regulador que resuelve técnicamente los múltiples problemas de las necesidades funcionales, sin entrar en mínimos detalles que restringirían el proceso de planifica-

ción. Si el pueblo de Quito quiere una ciudad planeada, debe de inmediato establecer organizaciones técnicas, políticas y educacionales. Es una norma fundamental la confección de un programa de tiempo en tiempo, de las diversas partes del proceso de planificación. Hay varias influencias que tienden a desbaratar un programa de etapas sano y sólido.

Planos para "Decoración de Paredes"

Hay una concepción errónea muy generalizada del proceso planificador, suponiendo que el planeamiento de una ciudad signifique un plan. Estas falsas interpretaciones han producido un efecto retardatorio en la planificación de muchas ciudades en los Estados Unidos. Es necesario un supremo esfuerzo para que la planificación de una ciudad llegue a producir "un plan". Colocados los dibujos en la Casa Municipal de Quito, cada cual siente una fuerte responsabilidad, noble y progresiva; más por la falta de organizaciones en el proceso planificador, "el plan" pronto se vuelve anticuado mientras continúa creciendo y dinámico el desarrollo de la ciudad, sin sujeción a plan alguno cuando más se lo necesita; queda pues, "el plan" decorando una de las paredes del Palacio Municipal sin otro objetivo. Si obtener "un plan" es tarea relativamente fácil; es mucho menos, estructurar organizaciones para un proceso vigoroso y continuado de planificación; y esta dificultad explica la razón por qué muchos ciudadanos consideran a un plan como un adorno de pared.

Elección de Quito: Un plano o una ciudad planificada

Le toca a Quito hacer ya mismo su elección: o quiere tener un plano que cuelgue de las paredes de la Casa Municipal, para decir: "Tenemos un plan para Quito" o quiere comenzar un proceso de planificación que le conduzca a la realidad de una ciudad planificada; de escoger lo segundo debe dar de inmediato tres pasos importantes: organizar una oficina técnica planificadora de la ciudad, organizar una acción poderosa y progresiva, y educar a sus habitantes en los objetivos y métodos de planificación de la ciudad moderna.

Oficina autónoma técnica de planificación de la ciudad

La Oficina Técnica de la planificación debe ser creativa, más no una organización regulativa, autónoma, es decir, libre de restricciones sujetas a cambios políticos, libre de políticas reguladoras y de interferencias promovidas por grupos especiales interesados dentro de la ciudad. Esto no quiere decir que ha de constituir una torre de mar-

fil; por el contrario, la oficina planeadora de la ciudad ha de estar unida a la vida de la urbe que va a planificar. Si las ciudades se construyen por y para sus habitantes, la oficina planificadora es el organismo creativo que tiene por objeto brindar el mejor ambiente que sea posible para todos; decir que una organización científica debe investigar y resolver libremente los problemas por métodos científicos sin que sus conclusiones y recomendaciones estén influenciadas por presión de grupo alguno, para poder recomendar tan sólo en interés de un desarrollo equilibrado de la ciudad como una unidad total. *Su oficina debe ser autónoma* en cuanto a que los planes se lleven a cabo por el Concejo Municipal; las leyes, reglamentos y métodos financieros son asunto de desarrollo político y de educación popular.

Grupo técnico competente

La Oficina Planificadora ha de contar con un grupo técnico de gran competencia, es decir, no solamente urbanistas. Los Arquitectos urbanistas dirigen el plan, correlacionan e interpretan los problemas presentados por muchos otros expertos y a la vez formulan los objetivos de planificación, traduciéndolos en formas físicas en la vida urbana moderna y demostrando al mismo tiempo las posibilidades inherentes en las nuevas soluciones técnicas que señalan el desarrollo de otros objetivos. Es para los urbanistas, básico, la capacidad de planear este doble aspecto.

Participación de expertos

Además de los urbanistas es necesario la colaboración de otros profesionales: la oficina de urbanismo debe contar con los mejores estadistas, sociólogos, economistas, administradores públicos, expertos financieros, ingenieros sanitarios, etc., formando todos parte integral de esta organización, con las últimas ideas de progreso en su respectivo ramo. Si los urbanistas han de coordinar los puntos de vista de sus colaboradores en cada especialidad, en un plan creativo, estos últimos han de cooperar con el conjunto con ojo crítico y certero, capaz de orientar el criterio de los primeros, antes de que la planificación se traduzca en forma física; a la vez que los urbanistas han de guiar el pensamiento de aquellos profesionales especializados para errear nuevas formas en sus ideas. Así la inter-relación de fuerzas es la base del planeamiento científico moderno. Esta agrupación técnica siendo la expresión de cada una de las facetas de la vida urbana, ha de ser la agencia planificadora creativa de todos los otros departamentos de la ciudad, evitando en esta forma el actual desarrollo caótico de proyectos en casas, escuelas, clínicas, etc., que no guarda relación con plan alguno de desarrollo urbano moderno de la urbe.



Presentación de programas al Concejo Municipal

Es función importante de la oficina técnica de urbanismo la presentación de programas completos al Concejo Municipal para que los considere, es decir no simplemente planes técnicos, sino verdaderos programas de planificación razonados en sus indicaciones, en las diversas etapas de construcción para el futuro y que den las normas y reglamentaciones, los programas de administración y financiamiento de los proyectos, etc., de modo que se haga fácil el proceso de la acción política, en forma clara, bien delineada y documentada.

Economía de sueldos elevados

Todos los técnicos, si han de ser jefes en sus respectivos campos han de estar bien remunerados porque el planeamiento de una ciudad es el mayor imperativo económico, así como la mayor oportunidad para el desarrollo progresivo, debiendo por lo tanto gastarse fuertes sumas de dinero en remunerar a los mejores técnicos, como un concepto de grande economía. Si alguna vez se puede encontrar profesionales que por servir a la ciudad sacrifican su vida con modestos salarios, éstos son raros y no han de constituir una norma de acción; el trabajo eficiente y técnico ha de estar bien remunerado.

Timidez y educación

Deben de una vez desaparecer las influencias que tiendan a restringir la visión y a coartar las actividades. Si la timidez es la mayor muralla en los trabajos públicos de envergadura, el cuerpo técnico, lejos de trabajar tan sólo por su existencia, lo ha de hacer inquiriendo el mayor interés de la planificación. Es deber de las escuelas y universidades la formación y entrenamiento de urbanistas, sociólogos, administradores públicos, etc., a fin de que convencidos de su eficiencia, atronten los problemas con valor en sus anhelos de progreso.

Leyes para una organización autónoma

Debería idearse una ley que establezca un tipo de oficina técnica planificadora autónoma, que labore eficientemente para contrarrestar las influencias de sectores políticos retrógrados; pues, una ciudad no puede ser planificada si sus habitantes y los que los representan se oponen a ello, como es imposible una institución democrática en un pueblo que vive conforme con la esclavitud.

Acción Política

Si en último término, toda planificación que se realice, ha de suponer una acción política, un Concejo Municipal antagónico, haciendo desaparecer la administración anterior, terminará desconociendo la bondad del trabajo urbanístico realizado. Felizmente el actual Concejo de Quito es dinámico y progresista, y continuará con éxito el plan urbanístico, educando a la población y haciendo del Plan Regulador de Quito un tema político, de tal importancia que se imponga en los personeros que han de representar a la urbe en el futuro.

Lo teatral frente a lo científico

Siempre hay una tendencia de novelaría en los sectores políticos, que sacrifica las soluciones científicas a lo espectacular. Para perdurar en el poder, hacen gala de demostrar la efectividad de su obra. Muchos problemas fundamentales de una ciudad, lejos de formas espectaculares deben solucionarse con criterio sereno, en planes bien equilibrados y en las etapas que el tiempo lo requiera; pues, de ordinario aquellos se anulan por la demora o la demasiada precipitación.

Si cuatrocientos años ha vivido Quito sin planificación alguna, no bastarán cuatrocientos días para estudiar y trazar definitivamente un plan regulador que lejos de ser fruto de momentáneos entusiasmos, se lo ha de realizar con serenidad, día por día. Conviene establecer una oficina provisional para el control de construcciones, a fin de evitar obstáculos en la orientación principal del Plan Regulador.

Comisión urbanística

Debe nombrarse de inmediato una comisión urbanística que estudie los requisitos, así para la organización de una oficina técnica, como la leyes, reglamentos, finanzas, impuestos, etc., relacionados con la urbanización. Esta organización ha de contar por lo menos con un urbanista y con expertos en finanzas y legislaciones públicas que estudien los métodos técnicos y administrativos de otras ciudades, para presentar en un plazo aproximado de seis meses un programa completo; mientras tanto, la oficina técnica planificadora, sujetándose a un esquema definido, resolverá los problemas que requieran una solución inmediata, antes de ser presentados al Concejo Municipal los informes de la comisión sobre el programa total, trabajando en coordinación con las demás oficinas técnicas.

Educación pública y participación

Si las ciudades se planifican para el público, éste no estando bien informado y educado a la planificación para considerarla necesaria y oportuna, las ciudades no podrán desarrollar el tipo de la vida urbana apropiada a las democracias. Acostumbrados sus habitantes desde tiempo inmemorial a encontrar razones, para que una ciudad se caracterice por su ambiente triste, conatural conformidad como antaño los esclavos vivían contentos con su esclavitud, son tímidos al ideal de una democracia que da nuevos valores a la vida humana, aceptando de buen grado los inconvenientes conocidos y familiares, a las bondades aún desconocidas. Los hombres que con valor se han sacudido de esta conformidad, deben ser los guías conscientes de su responsabilidad social en la educación del público, hasta que éste, convencido de la bondad de la planificación moderna, se torne en un eficiente cooperador para su realización. La crítica puede emplear todos sus esfuerzos como instrumento democrático en su pretensión de solucionar uno de los fenómenos más complejos de la vida humana: una ciudad; mientras tanto, la oficina planificadora técnica de la ciudad debe encaminar sus anhelos para educar al mismo tiempo que para crear.

Centro planificador de la ciudad

Debe construirse un centro planificador de la ciudad; en el se han de localizar las oficinas de la organización planificadora técnica de la urbe, bibliotecas, salas de conferencia, salones de exhibición de los trabajos de la oficina de planificación y de trabajos similares en otras ciudades, salón para vistas cinematográficas, etc. Este edificio sería el modelo en su arquitectura, el centro de información y de educación del público, y el primero que se construya como una unidad, tan pronto como el plan de desarrollo se presente al I. Concejo Municipal, localizándolo como principal centro de cultura de la ciudad en un sitio adonde converjan todos los sectores de la urbe.

Otros métodos de educación pública

Si la prensa en sus diversas formas es un factor de importancia para educar a las masas, en las bondades del Plan Regulador de Quito, se ha de recurrir a ella, además de la educación en las escuelas, de la formación de grupos vigorosos de ciudadanos de vecindarios, barrios, distritos diseminados en comités por todas partes. El viejo sistema de mingas es un valioso ejemplo tradicional de acción cooperativista.

La ignorancia como fuerza de oposición

En toda ciudad el proceso creativo de planificación, encuentra necesariamente fuertes resistencias, que las mayores descansan en la incomprensión, en la miopía, antes que en una perversidad intencionada; pues se olvida, que, siendo centros de vida humana, las ciudades han de solucionar sus problemas por medio de los hombres. La miopía es la mayor valla a las planificaciones urbanísticas.

Temor en el costo de la planificación de una ciudad

El concepto que la planificación de una ciudad es un sueño artístico de arquitectos visionarios, sin expresión alguna realística, es además de lo ya expuesto, otra causa de general resistencia; pues la mayoría piensa que la planificación de una ciudad demanda sumas astronómicas financieras. La planificación, al contrario es la mayor fuerza de economía, solucionando equilibradamente los problemas de la ciudad. El término vulgar: "Nuestra ciudad es pobre y no puede darse el lujo de una planificación", lejos de ser un argumento en contra del Plan Regulador, lo favorece irrefutablemente: una ciudad pobre no puede darse el lujo de vivir sin un plan e invirtiendo grandes cantidades en obras inútiles. La planificación moderna trata de ajustar los recursos económicos de una ciudad, a los ideales estrictamente posibles. Si se pretende cobardemente que: "este plan podría bancarrotar a todos los recursos de la ciudad", se imagina con infantilidad que todo el trabajo se va a realizar simultáneamente, olvidando que lo mismo se habría dicho hace cien años, del actual desarrollo de la urbe; y sin embargo, en una centuria Quito ha progresado en sus recursos económicos, tanto como en sus límites y en sus nobles aspiraciones. El Planeamiento moderno, lejos de recomendar la inmediata realización del Plan Regulador de la ciudad, lo que sería un absurdo, lo juzga como un proceso que se ha de desarrollar en etapas lógicas.

La más formidable oposición

La mayor fuerza opuesta al ideal del planeamiento moderno es la de aquellos que aprovechándose del caos, viven de la especulación que sólo es posible precisamente en una ciudad desorganizada; fuerza fatal a la que solo pueden combatir con eficiencia quienes van a obtener beneficio con la planificación.

Planes de Quito que se relacionan con la Oficina de Planificación de recursos nacionales.—Oficina de Planificación y Comisiones Regionales Urbanísticas

El Congreso Nacional acaba de dictar una ley por la que todas las ciudades del Ecuador deben sujetarse a un Plan Regulador. En

este caso, necesario es fundar una Junta nacional urbanística de todos los recursos del país, como un cuerpo regulador y consejero de estos planes. Si bien no es mi propósito en este informe indicar procedimientos para tal o cual estructuración, es evidente la influencia que tendrá el desarrollo de la organización planificadora de Quito, en las demás de provincias; siendo la ciudad capita la iniciadora de un Plan Regulador Modelo, ha de mantener su carácter regional adecuado y equilibrado a sus especiales recursos.

Es también evidente que el éxito o el fracaso del Plan Regulador de Quito ha de repercutir en esta Corporación nacional urbanística que a de tener a su cargo el estudio del uso de las tierras nacionales, el estudio de los transportes del país, los desarrollos hidroeléctricos del mismo, etc., siempre con la objetividad de crear un plan político, social y económico para la nación, como un todo organizado. Quito debe servir como punto de irradiación en el conocimiento de planificaciones, y en este concepto es de grande importancia su Centro planificador. En una nación que consultara un sistema de planificación regional y nacional, no sería de mucho interés la organización planificadora individual de Quito. El Ecuador ha deseado por mucho tiempo una finalidad: el contar con un plan; si inicia Quito un plan técnico progresivo será este un punto de capital importancia que influirá poderosamente en el desarrollo de otras planificaciones.

Recomendaciones:

A.—Que el Concejo Municipal adopte el Plan Regulador como se lo ha presentado.

B.—Que el Concejo Municipal nombre un cuerpo planificador profesional, autónomo, técnico, para la ciudad.

C.—Que el Concejo Municipal nombre una comisión planificadora compuesta, a menos, de un urbanista y de expertos en finanzas y en legislaciones públicas; cuyo trabajo ha de consistir:

1.—En formular un programa completo de planificación para presentarlo al Concejo Municipal en el término de seis meses.

2.—En preparar un programa y un plan financiero, para un centro de planificación de la ciudad de Quito y presentar este programa conjuntamente con el anterior; y

3.—En presentar un programa provisional para educación pública en planificación, en los próximos seis meses. Este programa se lo puede hacer dentro de quince días después de que se haya nombrado esta comisión.

Chloethiel Woodard Smith

Arq. Urbanista.

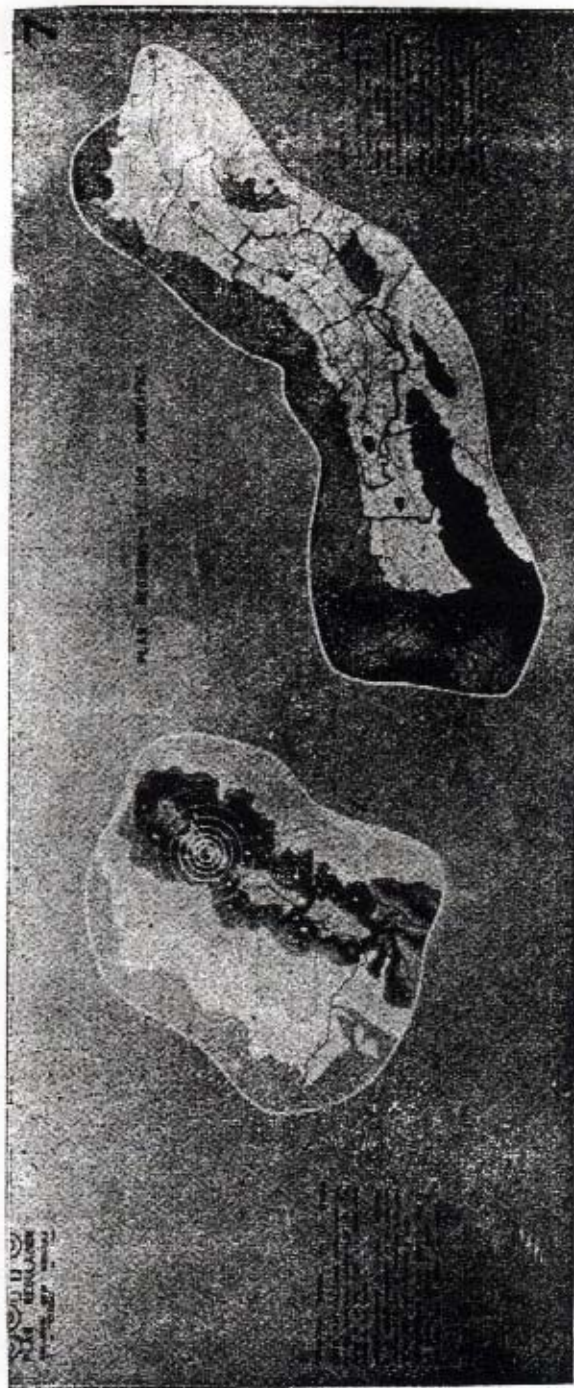
MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PROYECTO DEL PLAN REGULADOR PRESENTADA POR EL ARQUITECTO URBANISTA, SEÑOR GILBERTO GATTO SOBRAL,

El Anteproyecto del Plan Regulador de la ciudad de Quito fue el estudio y la interpretación emocional y estética, dentro de la más pura lógica y técnica urbanística, de todo aquello que la ciudad nos mostró en nuestro recorrer por sus calles con lo más puro de su condición de centro cultural y artístico del pasado, pero también nos mostró los defectos que ya esboza en su evolución y transformación en urbe populosa y moderna. El mantener ese carácter y espíritu de su centro histórico componiéndolo con el resto de la urbe, de características modernas de organización y formas de vivir, ha sido nuestro principal punto de vista. El Anteproyecto era precisamente la puesta en práctica de todo ese conjunto de ideas que considerábamos esenciales para hacer de Quito un centro de interés indudable, dentro de una composición basada en principios de un gran contenido social y humano, de una manera de vivir mejor, todo ello dentro de sus realidades topográficas, climatéricas, económicas, demográficas, etc., cuyos datos fueron suministrados por las estadísticas realizadas por diversas instituciones del Estado.

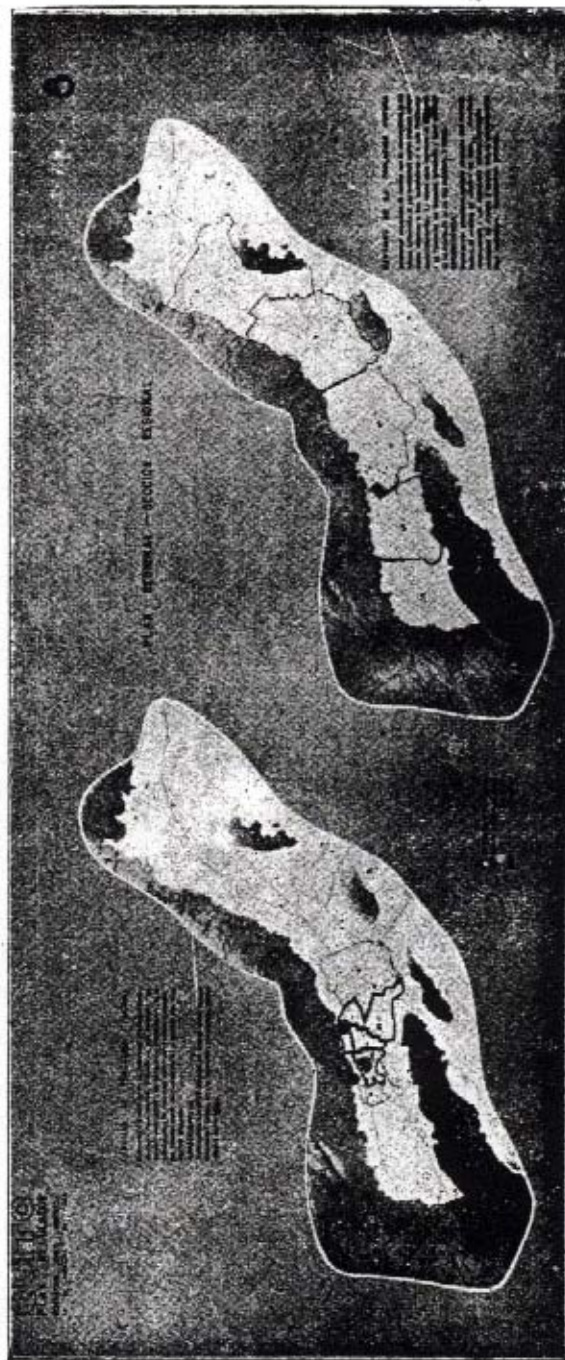
Aprobado el Anteproyecto por el Honorable Concejo Municipal, nos abocamos al estudio minucioso de todas aquellas partes del conglomerado humano que constituye la ciudad, para buscar en esa disección la ratificación o reedificación de esos conceptos vertidos.

Luego de dos años de dura labor hemos hecho levantamientos de la masa construida realizando un censo edilicio minucioso y profundamente estudiado, lo cual nos ha permitido hacer una clasificación de calidades de viviendas, facilitando al mismo tiempo la solución de los problemas económicos de expropiaciones, etc. Como complemento a éstos se ha realizado, y se continúa aún haciéndolo, un detenido censo demográfico, manzana por manzana, casa por casa, familia por familia, clasificando la condición de cada individuo, su estado cultural, la forma de consecución de la familia, el estado higiénico de las viviendas donde habita esa familia, etc. Se ha ejecutado el levantamiento topográfico de toda la zona Norte de la ciudad futura, y de las principales avenidas y zonas de la ciudad actual afectadas en alguna forma por el Plan, para poder así realizar las modificaciones con el absoluto conocimiento de todos los "hechos". Se han efectuado estadísticas diversas, de transportes, industrial, etc., etc.

Toda esa inmensa documentación unida a la maduración y continuado estudio de los conceptos e ideas vertidas con motivo del Anteproyecto, nos ha permitido encarar el Proyecto Definitivo cuya evolución y alcances pasamos a detallar.



Plan Regional—Sección Geográfica
(Proyecto)



Plan Regional — Sección Regional
(Proyecto)



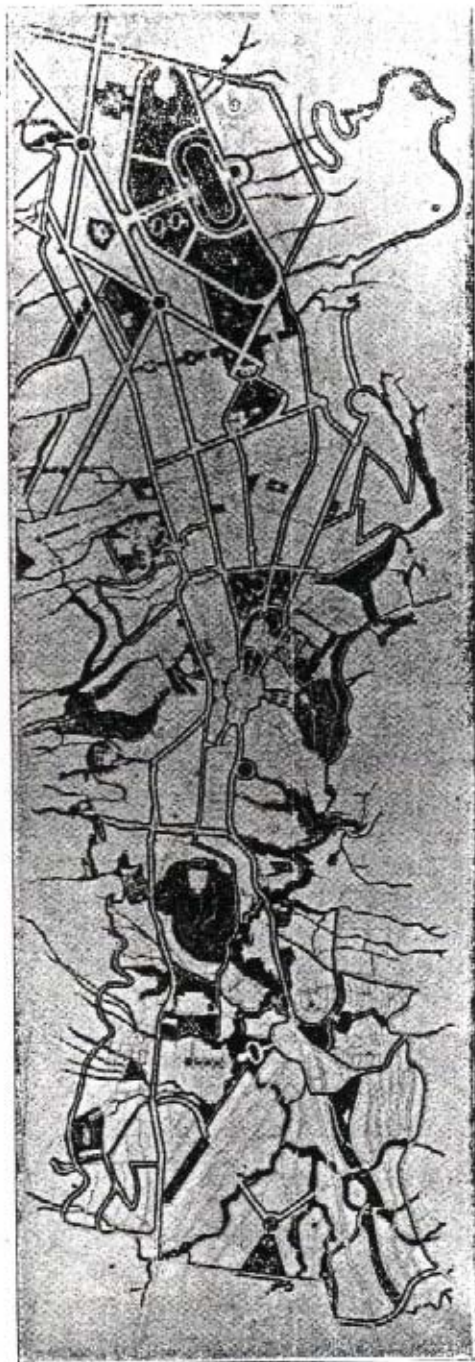
Análisis Social y Funcional de la Ciudad Futura
(Proyecto)



Trazado Definitivo
(Proyecto)



Zonización y Centros Caracterizados del Futuro
(Proyecto)



Espacios Verdes y División de Barrios
(Proyecto)



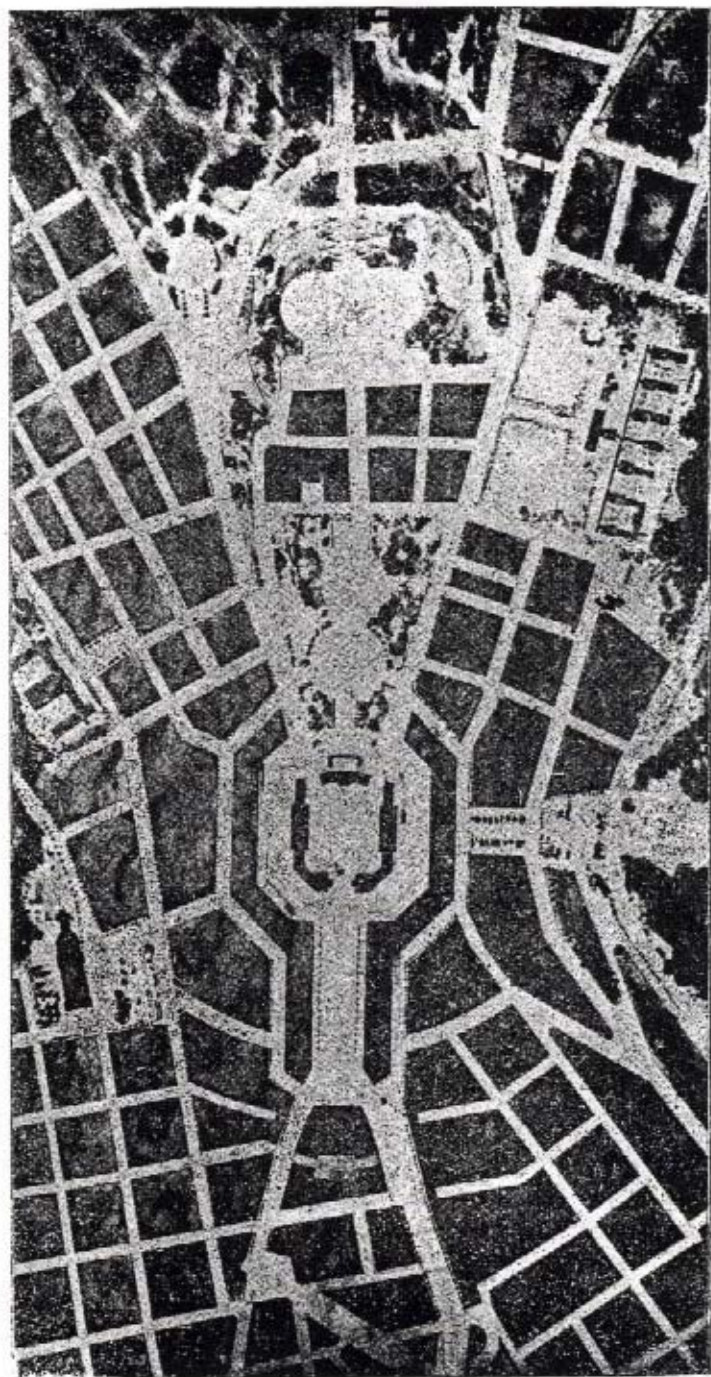
Trazado de los Sistemas Viarios
(Proyecto)



Espacio Vario y Verde del Futuro
(Proyecto)



Expropiaciones de Realización (Proyecto)



Centro Cívico de Gobierno
(Proyecto)

De la comparación de los planos correspondientes al Anteproyecto y al Definitivo surgen las siguientes consideraciones:

1o.—Una mayor área construida abarcada por la ciudad futura, esto es a consecuencia del mayor estudio realizado sobre la futura densidad de población y su ubicación dentro del área urbana, la relación entre el espacio libre y el edificado, el concepto evolucionado de la constitución y organización de acuerdo con las diversas actividades del ciudadano.

2o.—Un mayor o mejor estudio y una más conveniente solución de las vías principales de conexión de las diversas partes de la ciudad, cuyo detalle indicaremos más adelante.

3o.—La importancia de un elemento que entra a actuar dentro de la organización del futuro tránsito: la previsión del transporte colectivo aéreo por medio de autogiros. Ubicación de las terminales de dichos transportes y su relación con la de los terrestres.

4o.—El traslado de la estación del ferrocarril tanto de descarga como de pasajeros a la zona donde actualmente están ubicados los Abastos Municipales. Esto es a consecuencia de que el estudio topográfico dió como solución anti-económica e inconveniente por el momento, el desviar la vía férrea para llevarla hasta la plazuela Marín como era la primitiva idea.

Por lo demás notamos que el concepto general de composición, ubicación de los Centros importantes de Gobiernos, Universitario, deportivo, hospitalarios, etc., permanecen incambiados; solo anotamos una variación en cuanto al espacio abarcado por el Centro de Gobierno, debido a un ajuste del estudio en las necesidades del mismo. Es decir que la estructura, el concepto que guió nuestra concepción del Plan de Urbanización ha permanecido invariable luego de los diversos estudios realizados, y ello demuestra la certeza y la conveniencia de la solución adoptada.

Sobre el primer aspecto nos extenderemos más en el párrafo de esta memoria donde se hace el estudio de la clasificación y organización social de la futura ciudad y su densidad correspondiente.

La segunda consideración corresponde principalmente a todas las vías del Norte y a las de entrada del Sur de la ciudad, además del estudio realizado en cada una de las arterias de importancia.

Con respecto a las vías del Sur, la Bahía se ensancha para conectarse con la Imbabura, también ampliada; se empalma luego con la diagonal que parte a la altura de la Mejía y se une con la Venezuela a la altura de la Cotopaxi para luego continuar esta ruta con la Avenida América.

La otra vía del Sur, la Maldonado, sufre un ensanchamiento en consonancia con el intenso tránsito que circula por ella; a la altura de su encuentro con la prolongación de la 24 de Mayo se conecta con la Montúfar, la que debido a su topografía sufre una modificación de pendientes; el tránsito transversal se realiza por medio de pasos a nivel en número de dos; la Montúfar que también es ensanchada em-

palma con una avenida nueva que la comunica con la zona del Centro de Gobierno para luego continuar por la Colombia y la 12 de Octubre hasta la Pata de Guápulo.

Esta Avenida, a la altura de la Colón se intercepta con la diagonal que conduce hacia el Norte, comunicándola con la Gonzalo Pizarro y la zona residencial de la Carolina.

Estas dos importantes vías del Sur están conectadas por una avenida de descongestionamiento, que partiendo de la nueva estación de ferrocarril pasa frente al cuartel de Yaguachi.

Otra conexión es la avenida central de la gran zona industrial que partiendo de la Bahía la une con la Estación ferroviaria.

En la zona del Norte tenemos el conjunto de diagonales que unen los dos importantes accesos, que son la Avenida Gonzalo Pizarro y la Avenida América con el resto de la zona residencial del Norte.

La 18 de Septiembre y la Gonzalo Pizarro son ensanchadas para soportar el intenso tránsito de entrada a la ciudad.

Otra avenida que toma importancia es la Centenario que se prolonga hasta el gran Centro Deportivo.

Todo este sistema de arterias está a su vez conectado con una serie de avenidas o sub-arterias de menos importancia que las une con los diversos puntos de la ciudad.

Además en toda la zona del Norte hasta llegar al amanzanamiento actual, y en la zona del Sur hasta la 24 de Mayo se ha buscado el obtener la rapidez del tránsito disminuyendo los puntos de cruce con las transversales. Estos cruces en la zona de la Gonzalo Pizarro y de la América, desde la Orellana hacia el Norte, se producen cada cuatrocientos metros o más, salvo un pequeño espacio de amanzanamiento existente, pero cuyas calles son de importancia muy secundaria y reducidísimo tránsito. En la zona del Sur sucede otro tanto. En la parte ya edificada de la ciudad el problema no ha podido ser solucionado sino desplazando el tránsito intenso hacia la Imbabura y hacia la Montúfar, impidiendo su circulación por la densa zona del casco antiguo.

El tercer considerando nos conduce al estudio de un elemento de indudable importancia para un futuro muy cercano, nos referimos al transporte colectivo por medio de autogiros. Hemos considerado que este nuevo elemento producirá modificaciones importantes en la organización del transporte colectivo terrestre, por ello es necesario prever su futura ubicación y al mismo tiempo considerar su conexión con los diversos transportes urbanos.

Esos espacios han sido proyectados colocándolos en tres puntos⁸ importantes. El primero junto al gran centro terminal de transportes, estación ferroviaria, abastos, etc. Otro en el corazón de la ciudad, inmediato al Gran Centro de Gobierno. El tercero en el parque de La Carolina en conexión con el centro del Gran Distrito del Norte. Un cuarto lugar es junto al actual aeropuerto.

Junto a ellos estarán las terminales de los transportes urbanos terrestres, ello producirá un gran descongestionamiento dentro de la ciudad, y una mayor rapidez en el desplazamiento de la gente.

El desplazamiento de la estación ferroviaria del sitio previsto en el Anteproyecto y aún de su actual ubicación obedece a las siguientes razones.

Su implantación prevista en el Anteproyecto no fue posible mantenerla debido a las inmensas obras de ingeniería que hubiera sido necesario efectuar, y para ello consideramos por lo tanto inoportuno e inconveniente su realización.

Por qué no se consideró su ubicación actual? Hay un cúmulo de razones importantes, la principal es la imposibilidad de ampliación en el sitio ocupado actualmente y es lógico suponer un mejoramiento en las comunicaciones ferroviarias, lo cual provocará de inmediato una transformación. Además junto a una estación importante, en este caso la única de la ciudad, es necesario proveer un gran centro de compras y de comercios varios, amplias zonas de estacionamiento, etc., difíciles de realizar en Chimbacalle. Además es conveniente su unión inmediata con el gran centro de abastecimientos de la ciudad y por lo menos es necesaria una estación de descarga importante. Necesidad de convergencia hacia el lugar de la estación de vías de tránsito que permitan evacuar con rapidez la masa de pasajeros que llegan o salen de la estación.

Toda esta serie de razones nos condujeron a considerar como mejor ubicación la prevista en este plano Definitivo: junto al centro de Abastos Municipales. No es perjudicial el alejarla un poco más del centro de la ciudad y tiene las siguientes ventajas importantes: reúne las dos estaciones, la de descarga de mercaderías y la de pasajeros en una sola, ventaja económica para la institución ferroviaria: un mayor espacio que permite una buena solución en cuanto a empalme de construcciones y playas de maniobras; espacio también para organizar un centro importante comercial, permite la ubicación de la futura estación de autogiros de gran valor para el descongestionamiento y facilidad del tránsito capitalino. Convergen hacia ese sitio las grandes avenidas que la unen con la Bahía y la central de la zona industrial, de gran conveniencia para esa mejor distribución de los pasajeros y vehículos. Por último va a estar ubicada en el Centro Cívico del Gran Distrito del Sur. Todo en consonancia con la importancia de la futura estación ferroviaria de la ciudad de Quito. Toda esta serie de problemas, unida a un mejor y más madurado estudio de la organización de la ciudad, nos ha llevado a la concepción definitiva de nuestro proyecto.

Población futura, su clasificación

Debemos proyectar el futuro de la ciudad de Quito por la subdivisión de sus funciones, pero teniéndose especialmente en cuenta la

unidad de todo el conjunto, y fundamentalmente, precisándose que es y debe ser el hogar cada vez más limpio, más sano, más moral y más feliz, de los individuos que forman una familia.

Por la condición de trabajo que cada ciudadano desarrolla, puede suponerse, a grandes rasgos, que la población se encuentra sub-dividida en tres grandes categorías distintas: los obreros, los empleados y los propietarios, gerentes y administradores de las empresas de trabajo. Esta sub-división no responde a ningún pre-concepto de castas, sino que es la consecuencia lógica de la forma de trabajo, bajo la organización democrática.

Con el fin de llegar a una perfecta forma de vivir dentro de la clasificación antedicha es necesario pensar que tanto el obrero como el empleado deben tener sus barrios de vivienda cercanos a las zonas de labor. Los barrios obreros deben organizarse inmediatos a la zona industrial, pero separados de ella lo suficiente para que la molestia, que ocasionan sus ruidos, sus desperdicios líquidos o gaseosos, etc., no sean nocivos para la organización y la vida familiar. Esta separación se obtiene con fajas de verde, con parques que desempeñando el papel de verdaderos filtros, son al mismo tiempo lugares de esparcimiento y de descanso espiritual y físico

Condiciones similares se buscan para las demás organizaciones barriales de la ciudad. Lógico es suponer que al albergar ellas a gentes destinadas a distintas labores, que vivirán en distintos tipos de casas, los barrios tendrán también diferentes características edilicias y de densidad de población

Para los barrios obreros, por ejemplo, se piensa en la construcción de casas colectivas e individuales; las primeras ocuparían cada una de ellas, tres plantas junto a las cuales habría un amplio espacio libre dentro del cual cabrían perfectamente las superficies destinadas al juego de niños, esparcimiento de mayores, etc., más ciertas áreas laborables, en forma de pequeñas huertas para los inquilinos o propietarios de los apartamentos.

Las casas individuales se construirían en terrenos de 300 metros cuadrados de superficie cada una, y sus comodidades serían varias y distintas, según las necesidades del caso. Parques, 1,5 hectáreas por cada mil personas, centros cívicos de barrios, etc., completarian la estructura de los barrios para obreros.

Para los barrios de habitación media, la Oficina del Plan Regulador sugiere el incremento de las casas colectivas o de apartamentos. Ello no quiere significar que el apartamento deba construirse entre medianeras, sino que hay que llegar a la unidad de las tierras para determinar ciertas áreas donde se levante una sola casa completamente rodeada de espacios libres.

La vivienda residencial que tendrá una densidad media de 100 habitantes por hectárea, estará construída en terreques de 1.000 metros cuadrados de superficie como mínimo cada uno. Tendrá también

viviendas individuales y grandes casas de buenos apartamentos con el mismo criterio seguido hasta ahora en nuestro Plan, es decir, enclavadas en terrenos amplios, con gran es espacios libres a su alrededor, con jardines y lugares de esparcimiento.

Proyectamos la ciudad de Quito para una población de 500.000 habitantes como máximo. Las 200.000 personas restantes para las que se supone el crecimiento de población deberán distribuirse en los centros, en la periferia, como ser, Cotacollao, Guápulo, Carretera Sur, etc.

Esa población de la ciudad de Quito se distribuirá o vivirá en la forma siguiente, dentro del área urbana:

Zonas de vivienda: obrera, media, residencial.

Zonas de trabajo: industrial, artesanado, oficinas y negocios.

Zonas de esparcimiento: deportes, paseo y descanso.

De acuerdo con este criterio de organización de la vida ciudadana hemos distribuido y clasificado la futura población de nuestro Plan, en la siguiente forma:

Zona Sur: Gran centro terminal de transportes y abastecimientos de la ciudad. Lógicamente es el lugar de ubicación de la gran zona industrial a cuyo alrededor se situán los barrios obreros, separados por fajas de parques que aíslan la vivienda del lugar de trabajo. Además se preveo una zona residencial, donde tendrán sus casas los propietarios y altos funcionarios de las fábricas, y una zona de vivienda media, que alojará a todos aquellos empleados de esas mismas fábricas que por su labor y funciones desarrolladas dentro de ellas, no entran dentro de la categoría de obreros. Todos los barrios de esta gran zona tendrán sus centros barriales con sus escuelas, bibliotecas, centros de compras, de salud, parques, deportes. Habrá además los centros de distritos o reunión de barrios con sus cines, teatros, hospital, gran centro de compras, centro de transportes, etc. La reunión de pequeños distritos constituirá el Gran Distrito del Sur con su gran Centro Cívico que ubicamos junto a la gran terminal de transportes.

Zona Central: Lugar de mayor concentración de la vivienda media, alojamiento de empleados del comercio y oficinas públicas, centro histórico de la ciudad, Centro Municipal, Gran Centro de Gobierno, Centro Comercial y Bancario, hacia la periferia el Centro Universitario, los Centros Hospitalarios en los lugares que existen actualmente. Toda esta vasta zona, en lo que respecta al casco antiguo de la urbe, muy pocas modificaciones ha de sufrir, únicamente las imprescindibles, tales como las entradas del Sur por la Imbabura y la Montúfar, ya explicadas anteriormente, y cuya realización es de vital

importancia para un descongestionamiento y una organización del tránsito de toda esta parte antigua de la ciudad, cuya densidad de masa edificada y de población unida a la extrema estrechez de sus vías hace absolutamente necesario la realización de estas obras proyectadas. Las obras a realizar para la creación del Centro de Gobierno y la ampliación de algunas pocas calles cuya importancia futura así lo exige. La remodelación y reconstrucción de algunos elementos para darle su carácter primitivo, malogrados por la imprevisión de los últimos tiempos, nos referimos a la realización de jardines y fuentes en la Plaza de San Francisco, dándole su fisonomía pasada; la Plaza de la Merced cuya fuente y espacio ordenado; ha desaparecido; la Plaza Independencia, etc.

Zona Norte: Siguiendo la tendencia natural y lógica ya iniciada por las gentes de Quito, hemos ubicado la zona eminentemente residencial en el norte, rodeando el Centro Deportivo y el Gran Parque de la Carolina. Pero dentro del espacio abarcado para toda la composición de esa zona, se ubicará además una parte de vivienda media en la faja que queda entre las avenidas Gonzalo Pizarro y América y una zona de artesanado o pequeña industria. Lo mismo podemos decir con respecto a la zona media donde existen espacios de habitación residencial y obrera.

Todo esto unido al sistema de parques y regularización de densidad de población en todo el casco antiguo, así como el establecimiento de una densidad correcta en las partes nuevas, hará de Quito una ciudad que funcionará armónicamente tendiendo hacia el mejor vivir del hombre.

Con ello, además obtenemos la organización perfecta y funcional del conglomerado urbano en relación con su estructura de vida. El ciudadano divide sus horas diarias en tres clases de funciones perfectamente diferenciadas: sus horas de trabajo, de esparcimiento y de descanso. La ciudad debe reflejar en su sentido y en su forma, esa manera de vivir y de dar al habitante todos los medios para desarrollarla en forma natural sin desgastes y sin recurrir a artificios. Por ello hemos clasificado y diferenciado las distintas zonas de la ciudad. El obrero, el empleado, el industrial, tendrán sus lugares de trabajo cercanos a sus viviendas; éstas se desarrollarán dentro de un sistema de parques y jardines que al mismo tiempo que los aíslan de sus zonas de trabajo, sirvan de lugar de diario esparcimiento, juego de niños, etc. La organización a base de células y barrios, la ubicación de centros cívicos, con todos los elementos necesarios para la vida casi independiente de esos barrios, su enlace por medio de los distritos con sus centros, para llegar luego a la síntesis de los Grandes Distritos unidos por el Grande Centro de la ciudad, nos da la seguridad de haber alcanzado una forma ideal de manera de vivir por la cual debe luchar el ciudadano de Quito con todos sus medios.

Documentación actual del proyecto

Como complementación de todos los datos aportados con motivo del Anteproyecto, presentamos una serie de gráficos, que nos dan la estructura de la ciudad del presente, pasando a enumerarlos y explicarlos, sacando las conclusiones correspondientes:

GRÁFICO N° 1: *Análisis social y funcional del presente.*

De acuerdo con nuestra teoría de organización y subdivisión de la ciudad por la función desarrollada por los hombres que viven en ella, hemos expresado en este gráfico la estructura social y funcional de la ciudad del presente.

En él podemos ver que si bien hay un principio de distribución natural de la población en los tres grupos mencionados, obreros, empleados y propietarios e industriales, la que se respeta en el Proyecto Definitivo como expresión natural del sentir del ciudadano de Quito, esa distribución y la forma de crecimiento de la ciudad, se realiza en forma completamente amorfa y desorganizada. Vemos las zonas industriales distribuidas en diversas partes sin criterio de organización, diseminadas dentro de diversas partes de la ciudad que por su naturaleza se contradicen con el establecimiento de las industrias.

Las escuelas y establecimientos educacionales concentrados en la zona central de la ciudad, mientras que ni en el Sur ni en el Norte existen, creando graves problemas. Los mercados también distribuidos en la zona central, esto unido a la falta del servicio domiciliario de provisiones, agudiza notablemente la mala organización del aprovisionamiento.

La falta de centros caracterizados industriales, universitarios, etc.

Este plano nos ha servido para establecer todos los defectos mencionados y al mismo tiempo poder estudiar **cómo** se distribuye la gente dentro del casco urbano. Porque es condición fundamental de todo Plan científicamente hecho, el estudiar y respetar en lo posible la forma natural de vivir de las gentes, encauzarlo en lo posible y corregir sus defectos.

GRÁFICO N° 2: *Zonas de influencia del espacio verde existente. Deficiencia de superficie.*

En este gráfico se ha indicado el espacio verde existente en la ciudad, pero no sólo el espacio público sino también el privado y el de instituciones deportivas que suponemos que cumplen su cometido con el público, es decir que hemos considerado una superficie mayor

es la que realmente existe. Hemos tomado en cuenta para las zonas de influencia de estos espacios verdes la densidad de población, el radio de acción efectiva en cuanto a mejoramiento de las condiciones higiénicas, basándonos en las estadísticas hechas a través de varios años por las instituciones inglesas, americanas, etc., de investigación.

Hemos indicado en tres tonalidades esa influencia, la más clara indica la acción real y efectiva del parque o plaza sobre la zona que posee una determinada densidad, en un color más oscuro la zona inmediata que, aunque no recibe en forma directa la acción del espacio libre, está en condiciones regulares y un mínimo en buenas condiciones.

Consecuencia inmediata: es necesario encarar con carácter de primordial importancia, una política efectiva de creación de espacios libres y parques, zonas deportivas que tiendan a una mejor condición en el vivir físico y espiritual de las gentes. La forma de realizarlo lo indicaremos en el capítulo correspondiente.

GRÁFICO N°. 3 *Propiedades Municipales y de Gobierno.*

Datos de las propiedades de las instituciones indicadas para encarar las expropiaciones y obras a realizar, teniendo en cuenta la mayor facilidad de realización por el hecho de ser de institutos oficiales.

GRÁFICO N° 4: *Estadística Edilicia y de Espacios Libres.*

En este conjunto de planos se ha expresado gráficamente el resultado de un minucioso censo edilicio de la ciudad actual. Se han diferenciado en tres tonos de rojo las distintas calidades de las viviendas. En rojo oscuro las que están en buenas condiciones tanto higiénicas como constructivas, las indicadas en un rojo más claro son las que se hallan en condiciones regulares, por último las de tono rosado indican las que se hallan en malas condiciones.

Estos planos son de importancia fundamental, pues permiten apreciar las mejores y más económicas soluciones en cuanto a las obras a realizar, ya sean expropiaciones por ensanches, espacios libres a crearse, etc.

Al mismo tiempo es posible apreciar la enorme cantidad de viviendas en pésimas condiciones de higiene y de estabilidad, creando un verdadero problema para el desenvolvimiento de la vida y las condiciones de salud de la población; como también se aprecia en forma clara la inmensa cantidad de problemas edilicios que afectan a la ciudad.

GRÁFICO N^o. 4-A: *Manzanas controladas.*

Este gráfico expresa el censo demográfico realizado hasta el momento, trabajo que se continúa haciendo en forma minuciosa. En él se controla y se clasifica familia por familia e individuo por individuo, según su nacionalidad, estado civil, cultura, religión, número de componentes de la familia y forma y condiciones en que viven, lo cual nos da el panorama total de la vida de la ciudad y de sus habitantes, y nos permite llegar a conclusiones de contenido social que nos llevan luego a la concepción de nuestra teoría de organización social de la ciudad.

Este censo tiene la virtud de ser el más completo realizado hasta la fecha en Quito y una vez terminado dará, en una forma científica, el exacto conocimiento del conglomerado humano que constituye la ciudad.

GRÁFICO N^o. 5: *Servicios Municipales de agua potable y canalización de quebradas.*

GRÁFICO N^o. 6: *Servicios Municipales de electricidad, pavimentación.*

Ambos gráficos nos revelan el estado actual de los servicios fundamentales de la ciudad. De ellos podemos hacer las siguientes críticas: con respecto al agua, sólo las que provienen de los pozos instalados en La Carolina están entubadas desde su origen con una perfecta calidad, las demás bajan de las laderas del Pichincha y vienen en acequias descubiertas, estando sólo en parte entubadas, siendo aguas de mala calidad. En cuanto a los servicios eléctricos podemos hacer la crítica de un exceso de líneas aéreas, sobre todo la existencia de cables de alta tensión en esas condiciones. Con respecto a la pavimentación vemos que solo una pequeña parte de la ciudad posee pavimento bitulítico, siendo el resto de canto rodado y muchas sin pavimentar.

Muchas zonas de la ciudad sin canalización y servicios de saneamiento.

Todo ello nos demuestra la necesidad de que cuando se organicen los servicios de la ciudad futura se provea de los recursos económicos necesarios, hasta hoy bastante precarios, para la reorganización de los de la ciudad actual. Es necesario pues, que los esfuerzos comenzados en pro de un mejoramiento de los servicios vitales de la ciudad continúen y sean incrementados.

GRÁFICO N.º 6-A: *Sistema viario existente.*

En él podemos apreciar la situación actual de los transportes urbanos, la ubicación de los centros terminales y la densidad del tránsito, la cual nos demuestra lo imperfecto de su organización. Las entradas y salidas de la ciudad por el Norte y el Sur por vías estrechas y en malas condiciones, toda esa corriente vehicular de gran intensidad se entuba prácticamente en calles de gran estrechez como la Venezuela y la Guayaquil, creando graves dificultades de tránsito en los puntos que se destacan en el gráfico. Además el tránsito pesado de transportes de materiales de todas clases, se mezcla con el urbano con toda la serie de incomodidades, no sólo del punto de vista vehicular sino también de orden higiénico, con el polvo de los caminos y de las bacterias transportadas.

Ello nos conduce a la inmediata necesidad desplazar a cualquier costo, ese tránsito carretero, de las vías de tránsito urbano, con la creación de nuevas vías y el ensanchamiento de aquellas fundamentales para la buena marcha y desarrollo de la vida de la ciudad. Además, es necesario prever en el centro de la ciudad las playas de estacionamiento que próximamente serán las llamadas a solucionar este problema de gran importancia en la postguerra.

Plan Regional

GRÁFICO N.º 7: *Plan Regional. Sección geográfica.*

Vemos en él dos gráficos: uno en el que se indica la situación de Quito dentro del Ecuador y de su influencia sobre las ciudades vecinas. El otro es el crecimiento futuro de la ciudad.

Analicemos primero esa situación de la capital, y veamos las causas de su futuro crecimiento.

Ante todo, Quito, capital del Ecuador es el centro de Gobierno del país; es el lugar hacia donde concurren las fuerzas vivas de la Nación, centro de los transportes y sitio hacia donde convergen las rutas aéreas y terrestres y por donde pasa la carretera Panamericana que la une con el Norte y el Sur, poniéndola en contacto directo con los países limítrofes; es el Centro Cultural; reúne además dentro de su casco antiguo los tesoros coloniales más extraordinarios de la América del Sur, siendo por lo tanto un verdadero punto de atracción de los estudiosos y de los turistas de América y del Mundo. Enclavada en un paisaje de extraordinarias características, con un clima excelente, es punto y motivo de atracción de las gentes que buscan vivir en un ambiente hermoso, donde las formas y el color crean ver-

daderas corrientes telúricas que brotan de este sitio colocado en la cintura del mundo, haciendo que las gentes que llegan a él se sientan atrapadas por el singular encanto que posee.

Por todo este conjunto de consideraciones, **Quito influye** en la vida y actividad de las ciudades ubicadas en el callejón Interandino y que se hallan sobre las rutas que convergen o pasan por ella.

Esta influencia es menor indudablemente, a medida que la distancia entre la Capital y esas ciudades aumenta, y se diluye una vez traspasadas las cadenas montañosas hacia el Oriente y hacia el Occidente.

Las mismas razones que nos expresan la importancia de Quito y por lo tanto su condición de Ciudad-Centro, nos llevan a comprender las causas de un futuro e inmediato crecimiento de su población urbana. En efecto una vez obtenido un mejoramiento de las rutas terrestres, tanto carreteras como vías férreas, unido al enorme crecimiento que tomará el transporte aéreo después de esta guerra, facilitará en forma indudable el desplazamiento de enormes corrientes migratorias que llegarán a las costas americanas en busca de trabajo y de paz futura. Ecuador en general y Quito en particular ofrecen enormes posibilidades de trabajo y de acción a esas gentes, lo que indudablemente se reflejará en su crecimiento demográfico. Además no olvidemos que al mejorar las rutas facilita también al desplazamiento de las gentes del mismo país, las que siguiendo una ley natural se sentirán atraídas hacia la Capital, como se ha producido y se sigue produciendo en las grandes urbes del mundo.

En qué forma crecerá Quito? Eso nos lo demuestra el segundo gráfico. La ciudad es una consecuencia geográfica; esa geografía determina leyes de crecimiento natural que la ciudad sigue, en forma insensible hasta el momento, y en forma lógica y perfectamente determinada para el futuro, al adoptarse el criterio regulador de nuestro Plan. Ese clima geográfico, cuyos hechos fundamentales son: El Pichincha hacia el Occidente, el Ichimbia y la cadena de pequeños cerros hacia el Oriente, el Panecillo hacia el Sur y la Llanura de La Carolina hacia el Norte, ello unido al sentido longitudinal de las rutas de acceso, hacen de Quito una ciudad lineal del tipo más definido. Su crecimiento por lo tanto será fundamentalmente hacia el Norte y hacia el Sur; hacia el Oriente y hacia el Occidente ese crecimiento está limitado por la cota máxima considerada de 2.900 metros. Esa cota límite es consecuencia de una serie de observaciones y datos que la fijan como la más conveniente para el servicio de agua potable, saneamiento, etc., sin tener que recurrir a instalaciones costosas de máquinas de bombeo y demás elementos técnicos que insumirían una gran cantidad de dinero necesario para otras obras. Es decir que una razón fundamentalmente económica nos ha llevado a su fijación.

GRÁFICO N.º 8. *Plan Regional. Sección Regional.*

Los dos planos de este gráfico nos expresan la densidad actual y la del futuro. Con respecto al esquema de la densidad del presente, anotamos de inmediato una ilógica distribución: los barrios centrales de la ciudad, donde viven obreros, empleados, artesanos, etc., ofrecen una densidad media de 500 habitantes por hectárea, sin ninguna clase de espacio libre apropiado; los barrios obreros inmediatos a las zonas fabriles, tienen una densidad de 200 habitantes por hectárea, también sin un espacio libre que esté de acuerdo, o que cumpla con la función primordial de servir a los habitantes del lugar como elemento de esparcimiento y como verdadero pulmón de la zona. En ambos casos las construcciones o viviendas son casas en su mayoría de uno y dos pisos, en pésimas condiciones higiénicas y constructivas, como se destaca netamente en los planos correspondientes al gráfico No. 4. En cualquier lugar del Mundo esas zonas serían indicadas como "insalubres" y destinadas a desaparecer.

Consecuencia de todo ello es la desorganización de la vida de la ciudad, la que se desarrolla en un ambiente en pésimas condiciones de salubridad, por lo menos en estas zonas densamente pobladas.

Un estudio de las condiciones de densidad de la futura ciudad nos ha llevado al segundo plano. Antes de analizarlo presentaremos un esquema de ese estudio. Habíamos dicho con anterioridad que proyectábamos la futura ciudad de Quito para una cantidad máxima de 500.000 habitantes; que los 200.000 restantes deberían ser distribuidos en los centros de la periferia tales como Cotacollao, Guápulo, Carretera Sur, etc. Que esa población se distribuiría o viviría en zonas que responden a la siguiente clasificación:

Zonas de vivienda: obrera, media y residencial.

Zonas de trabajo: industrial, artesanado, oficinas y negocios.

Zonas de esparcimiento: deportes, paseo y descanso.

Estudio de densidad

Zonas de vivienda — Densidad de la vivienda obrera

Analizaremos primeramente el tipo de vivienda necesaria para satisfacer las necesidades de la zona.

La casa puede ser colectiva o individual; para la vivienda colectiva se pueden suponer tres pisos altos con dos apartamentos por planta, teniendo por término medio, tres dormitorios, un salón, un baño y una cocina, lo que da un metraje total siguiente:

3 dormitorios	30 metros cuadrados
1 salón	20 metros cuadrados
1 baño	4 metros cuadrados
1 cocina	4 metros cuadrados
circulaciones	
horizontales	8 metros cuadrados
verticales	14 metros cuadrados
TOTAL	80 metros cuadrados

En esta forma cada casa ocupará una superficie de 160 metros cuadrados y albergará como máximo a siete personas por apartamento, con un total de 42 personas por blok. Cada casa deberá disponer de un espacio libre aproximado de 200 metros cuadrados. En total cada casa, para 42 personas, ocupará como máximo una área de 500 metros cuadrados, teniendo en su planta baja una serie de servicios comunes como lavadero, salón de reunión, sala de juegos, etc.

Por lo tanto, por hectárea, se dispondrá, como máximo, hasta 10 construcciones, colocadas a unos 20 metros de distancia una de otra. Esto nos da una densidad para esta zona de viviendas colectivas de 420 personas por hectárea.

Para el caso de vivienda individual, la superficie por lote será aproximadamente de 300 metros cuadrados, lo que da un total de 33 lotes por hectárea. La densidad máxima podrá ser de 7 personas por familia y por lote, lo que significaría 231 personas por hectárea. Podemos entonces suponer como promedio, para los barrios obreros de viviendas individuales, 210 personas por hectárea.

Relacionando esto con el espacio libre necesario para el número y calidad de vivienda a construirse, tenemos lo siguiente: según las investigaciones realizadas por los Institutos de Urbanismo de varios países, se ha llegado a la conclusión de que el espacio libre para cada mil personas es de 15.000 metros cuadrados o sea 1,5 hectáreas.

Para la vivienda obrera colectiva de 400 habitantes por hectárea de promedio se necesitarían 1,5 por hectárea de espacio construido, debiéndose incluir en este espacio los jardines que quedan incorporados a la edificación al pie de la misma, y entre los edificios.

En esta forma el promedio final de habitantes, para la zona obrera de vivienda colectiva sería:

1.000 habitantes	2,5 hectáreas, zona construida.
	1,5 hectáreas, espacio libre.
TOTAL	4,0 hectáreas.

o sea un promedio de 250 habitantes por hectárea.

Para la vivienda obrera individual la relación sería la siguiente. (considerando 200 habitantes por hectárea).

1.000 habitantes	5,0 hectáreas, zona construida
	1,5 hectáreas, espacio libre.
TOTAL	6,5 hectáreas.

o sea un promedio de 144 habitantes por hectárea.

La visión de un futuro encuadrado dentro de una manera del mejor vivir, aconseja la multiplicación de la vivienda colectiva y la disminución de la vivienda individual. Para ese logro será necesario crear (ya como entidad del Estado o como entidad Municipal, pero fuertemente relacionada con todas las Cajas de Seguros Sociales del País, la Oficina de Vivienda Económica, la que en sí reuna los esfuerzos que hoy, sin una base técnica y arquitectónica justa, se dispersan en una serie de barrios anti-económicos y anti-estéticos. Esta oficina proyectaría y construiría las casas obreras las que, ya en su faz individual como casas en 300 metros cuadrados de terreno, o como apartamentos de casas colectivas podrían ser adquiridas por los obreros. La misma oficina de viviendas económicas compraría las casas o apartamentos, en el caso de que el obrero lo solicitara.

La Oficina del Plan Regulador aconseja, por lo tanto, el que en el futuro se llegara a construir la misma cantidad de hectáreas con casas colectivas que con casas privadas, lo que daría un promedio para la vivienda obrera de 250, promedio de casas colectivas más 144, promedio de casas individuales, igual 197 habitantes por hectárea.

Teniendo en cuenta el espacio libre, tendremos para la habitación obrera una densidad promedio de: 200 habitantes por hectárea.

Densidad de la vivienda media

Llamamos vivienda media a la residencia del conjunto de habitantes, empleados de comercio, de bancos, funcionarios públicos, etc., cuyo núcleo fundamental está ubicado en la zona central de la ciudad.

Los estudios demográficos hechos en esta Oficina indican, para la zona central, una densidad actual aproximada de 500 personas por hectárea; para la zona inmediata a esta parte central también indican, aproximadamente una densidad actual entre 200 y 300 personas por hectárea. Creemos que la densidad en la zona central deberá reducirse en cantidad, y que los edificios deberán mejorarse, en forma

de no pasar la densidad máxima, de 250 habitantes por hectárea; lo mismo podemos decir con respecto a las zonas inmediatas y a todas las destinadas a ese tipo de vivienda. Teniendo en cuenta el espacio libre de acuerdo con el porcentaje establecido anteriormente, tendremos para la zona media el siguiente cuadro:

1.000 habitantes	4.0 hectáreas, zona construída. 1,5 hectáreas, espacio libre.
TOTAL	5,5 hectáreas

O sea un promedio de 180 habitantes por hectárea. *Tomamos 200 habitantes por hectárea.*

Densidad de la vivienda residencial

Llamamos vivienda residencial a la habitación de la Zona Norte, especialmente, en donde las estadísticas levantadas por esta Oficina permiten apreciar una densidad actual aproximada de 100 habitantes por hectárea.

Creemos que en las zonas residenciales a incrementarse deberá mantenerse una densidad semejante, la que en realidad se obtiene de la siguiente manera:

Una hectárea puede lotizarse en 10 lotes de 1.000 metros cuadrados cada uno. En cada lote podrá vivir un máximo de 10 personas en la siguiente forma:

Matrimonio	2 personas
hijos	4 personas
empleados	4 personas
TOTAL	10 personas

lo cual da un promedio de vivienda residencial, sin tener en cuenta el espacio libre, de 100 habitantes por hectárea.

Considerando el espacio libre necesario tenemos lo siguiente:

1 000 habitanses	10,0 hectáreas, de zona construída. 1,5 hectáreas, de espacio libre.
TOTAL	11,5

O sea un promedio de 86 habitantes por hectárea. *Tomemos 80 habitantes por hectárea.*

Resumiendo tendremos los siguientes promedios finales:

Teniendo en cuenta el espacio libre.

Vivienda obrera	200 habitantes por hectárea
Vivienda media	200 habitantes por hectárea.
Vivienda residencial	80 habitantes por hectárea.

La relación entre las tres partes de vivienda será la siguiente: en densidad de población.

Vivienda obrera	1	200
Vivienda media	2	400
Vivienda residencial	1	80
	4	680

O sea que el promedio final para toda la ciudad Quito será de $\frac{680}{4} = 170$ habitantes por hectárea.

Los 500.000 habitantes de Quito se encuentran distribuidos, según la proporción ya fijada, en la siguiente manera:

125.000 zona obrera
250.000 zona media
125.000 zona residencial

Los 125.000 habitantes de la zona obrera, se ubicarán en casas colectivas y en casas privadas: en las primeras a un promedio de 420 habitantes por hectárea, en la segundas a un promedio de 210 habitantes por hectárea. Dado que se tomará igual superficie total para las unas y las otras, podrá considerarse un promedio de población de:

$$\frac{420 + 210}{2} = 315 \qquad \frac{125.000 \text{ hab.}}{315 \text{ hab. p. h.}} = 397 \text{ hectáreas}$$

Los 125.000 habitantes de la zona residencial se encuentran distribuidos a un promedio de 100 habitantes por hectárea. Tomarán una superficie de:

$$\frac{125.000 \text{ hab.}}{250 \text{ hab. p. h.}} = 1.250 \text{ hectáreas}$$

El total de área urbana construida:

Zona obrera	397 hectáreas
Zona media	1 000 hectáreas
Zona residencial	1 250 hectáreas

TOTAL 2.647 hectáreas

Los espacios libres para las tres zonas serán:

Zona obrera	187,5 hectáreas
Zona media	375,0 hectáreas
Zona residencial	187,5 hectáreas

TOTAL 750,0 hectáreas

Total de espacio entre vivienda y espacios libres será de 3 397 hectáreas.

Habrá que agregar a esta superficie tres sumandos más: área industrial; área de centros cívicos, de enseñanza, etc.; y área de calles.

área de vivienda.. .. .	2.647 hectáreas
área de espacio libre	750 hectáreas

TOTAL 3.397 hectáreas

área industrial 10% de 3.397	339,7	"
área de centros cívicos, etc. 5%	169,85	"
área de calles 15%	509,55	"

TOTAL..... 4.416,10 hectáreas

Area total de la ciudad para 500.000 habitantes 4.416,10 hectáreas.

Según los hechos actuales el área de la ciudad es aproximadamente 975 hectáreas, por lo tanto habrá que incrementar la ciudad en 3.441 hectáreas, que deberán distribuirse al Sur, al Norte, al Este y al Oeste.

Las zonas del Este y del Oeste ofrecen una limitación en su extensión, señalada por la cota 2.900, sobre la que habrá que subir para obtener un buen servicio público, especialmente en lo referente al agua potable. Las zonas Norte y Sur tienen amplia perspectiva para su extensión.

Incremento aproximado zona Oeste.125 hectáreas
Incremento aproximado zona Este....135 hectáreas

Proyecto definitivo

Antes de entrar al análisis del Proyecto Definitivo del Plan Regulador, examinaremos las diversas críticas hechas, con motivo del Anteproyecto, por las diversas comisiones nombradas al efecto. Dichas críticas, muchas de las cuales están basadas en una perfecta lógica, han sido tomadas en cuenta en el estudio posterior, algunas de ellas han podido ser realizadas, otras ha sido necesario desecharlas.

Tomémolas por su orden.

Informe de los ex-Presidentes del I. Concejo Municipal

A este respecto transcribiremos las dos críticas fundamentadas para estudiarlas y contestarlas.

La primera dice así:

“El Señor Arquitecto Jones Odriozola en su croquis N° 12, estudia el sistema viario y procura según el, resolver el problema de comunicación urbana en su sentido longitudinal con la creación de vías de alta velocidad y de tránsito rápido. Al respecto debemos declarar que no podríamos hacer una crítica a fondo a esta parte del Proyecto, por cuanto carecemos de datos que nos permitan hacerlo, como es la forma como el Projectista establece dichas vías de alta velocidad y tránsito rápido, pues entendemos que según las prácticas urbanísticas estas vías son factibles únicamente con la supresión de la interferencia de tránsito, lo cual no llegamos a descubrir dentro del proyecto presentado. Si esta interferencia no es suprimida para establecer, debemos reconocer con la mayor franqueza, que no es solucionar el problema de comunicación longitudinal de la ciudad, pues aparte de las dos vías actuales existentes y de acceso a la ciudad, que constituyen la calle Maldonado y la Bahía, en el proyecto no se anota sino la creación de la vía oriental de comunicación con el Norte. Nos parece que a pesar de esta última vía, el acceso a la ciudad por su extremo Sur va a ser deficiente, más aún si consideramos que en el Proyecto no consta ninguna solución para el descongestionamiento de las dos vías existentes actualmente, como son la Maldonado que aboca en Santo Domingo y la Bahía en la 24 de Mayo. De ahí que nos permitimos insinuar al I. Concejo se preste especial atención a este problema y se procure descongestionar la Plaza de Santo Domingo y la Avenida 24 de Mayo, con nuevas conexiones suficiente-

mente amplias para un tráfico inmenso en dirección Norte, como serían quizás las vías ya contempladas en algunos proyectos de la Dirección de Obras, que consultan la unión de la calle Luis Felipe Berja con la Maldonado, la Gutiérrez igualmente con la misma, y la Avenida 24 de Mayo con una ampliación quizás de la Imbabura, pero que no terminaría en la Chile como consta en el estudio del Señor Arquitecto Jones, sino que debería procurar llevarla quizás a su empalme con la Vargas, siguiendo las curvas del nivel que el terreno presente en esos sectores".

Esta razonable argumentación fue motivo de un detenido estudio, basado en los levantamientos topográficos efectuados con gran justeza y minuciosidad por el personal de esta Oficina. De él surgieron las modificaciones al primer trazado de los accesos del Sur: la ampliación conveniente de la Maldonado, para contener el intenso tránsito que circulará por ella, la prolongación de la Avenida 24 de Mayo hasta el encuentro con la Maldonado, a partir de este empalme, que permite una sub-división del tránsito, se prolongará la última de las nombradas por las calles Luis Felipe Berja y la Montúfar para conectarse con el Gran Centro de Gobierno. El tránsito por la calle Montúfar será solucionado perfectamente, pues aprovechando su característica topográfica, no será interceptada por ninguna calle; su cruce se hará por dos pasos a nivel.

Esta solución de la Maldonado y sus prolongaciones, y su empalme con la Avenida 24 de Mayo, permite un enorme descongestionamiento de toda la zona inmediata a la Plaza de Santo Domingo y de las calles Venezuela y Guayaquil, permitiendo además la conveniente clasificación y diferenciación de tránsito, desplazando el pesado por la Avenida 24 de Mayo, esto además de la división ya hecha en la zona del centro de transportes por medio de la Avenida que une la Maldonado con la Bahía.

El otro acceso del Sur; la Bahía, sufre también un ensanchamiento de acuerdo con la corriente vehicular que transitará por ella, se conecta luego con la Imbabura también ensanchada para luego unirse a la nueva Diagonal, que partiendo de esta última a la altura de la Mejía baja hasta conectarse con la Venezuela a la altura de la Cotopaxi para luego unirse a la América. Este último sistema permite una desviación del tránsito pesado, desplazándolo de las zonas centrales de la ciudad, obteniendo así un notable mejoramiento en la organización vehicular.

En cuanto a la rapidez de este tránsito se obtiene por la ubicación de los cruces a distancias grandes, lo cual unido a una organización del tránsito a base de sentidos preferenciales de corrientes vehiculares permite desarrollar buenas velocidades, como ya es ejemplo en muchas ciudades de América.

Lo mismo podemos decir con respecto a la zona del Norte, cuya organización general no ha variado fundamentalmente, en cuanto a tránsito se refiere.

Pasemos ahora a la segunda crítica, la cual dice así:

"No hemos podido observar la maqueta trabajada de este Centro Cívico para poder opinar más ciertamente en este asunto, pero fundamentados con la apreciación de los planos y quizás en los croquis de detalle y respectivamente del Centro Cívico nos parece que, si bien el conjunto de este Centro visto del lado Sur presenta un aspecto magnífico e importante, no es así, en nuestro concepto, en lo que da a su costado Norte. De aquí que insinuaríamos, de ser posible, se contemple un estudio más a fondo y quizás una variante para que el Concejo lo compare con el actual, dando perspectivas igualmente grandiosas al lado Norte, pues las Avenidas 18 de Septiembre y Colombia, que desembocan en este Centro, no gozan, según el proyecto, de una entrada tan hermosa como la del lado Sur, entendiéndose que estas entradas van a ser tan importantes y quizás en cierto aspecto más que las del Sur, por ser éstas las que comunican con el terminal aéreo, siendo, por consiguiente, quizás en donde debe darse una mejor impresión estética de este costado, ya que el turismo más valioso afluirá por ese lado".

Con respecto a la plástica del Centro Cívico no ha variado nuestro concepto. Aunque más estudiada y ajustada en cuanto a sus proporciones, su composición permanece incambiada porque responde precisamente a un estudio de visuales de acuerdo a las Avenidas que convergen hacia él, central desde la Avenida del Sur, y en esviaje desde la 18 de Septiembre y la Colombia, a través de las grandes aberturas colocadas frente a ellas. Es decir que desde todos los puntos se dominan aspectos muy interesantes de la composición sin perder en absoluto su sentido arquitectónico de monumentalidad, ya que éste lo da precisamente la proporción de los espacios y de los volúmenes, la relación entre el espacio variado y las masas edificadas y su estrecha vinculación con la Plaza.

Por todas estas razones consideramos necesario mantener el partido adoptado, por resolver los múltiples aspectos funcionales y plásticos de la manera mejor y más bella.

La tercera crítica está fundamentada en la siguiente forma:

"En cuanto a la zonificación tendríamos que hacer una ligera observación que no deja de ser fundamental para el futuro desarrollo de la ciudad. Como bien observa el Señor Arquitecto Jones Odriozola y también el Señor Arquitecto Harth-Terré, no se puede forzar la tendencia natural en el desarrollo de la urbe, y en cierto modo la urbanística debe ajustarse, en lo posible, a esa tendencia. De ahí que reclamaríamos que se respete en la mejor forma que la

circunstancia y la idea lo permitan, la constitución de otros centros industriales y obreros, a más de los contemplados en el croquis No. 9; pues en el croquis No. 6, en que está presentada la distribución social actual y actividades de la ciudad, observamos ya comienzos bastante marcados de las zonas obreras al Noreste y Noroeste de la ciudad, y también zonas industriales, en verdad muy incipientes. Pero debemos advertir que, dado el aspecto social de nuestras Repúblicas Indo-americanas, así como su propia idiosincrasia, hay un factor importantísimo dentro de la actividad industrial, cual es la del obrero independiente con taller reducido y genuinamente propio y que en una palabra se le reconoce como el artesano, que para el desarrollo de sus actividades no implica en realidad la creación o el reconocimiento de un verdadero centro industrial, pero si exigirá para sus condiciones de vida, el reconocimiento o la necesidad de crear zonas especiales de habitación, que puedan estar catalogadas entre las zonas obreras y, por consiguiente, respetar esa tendencia de agrupación que se ha hecho sentir ya en la zonización actual de la ciudad. Si bien es verdad hay que procurar evitar el dispersamiento existente, se debe ir a la agrupación, pero no tan sólo como lo contempla el señor Arquitecto Jones Odriozo a en la parte Sur-Oeste de la ciudad".

Esta tercera crítica contiene observaciones de indudable valor.

Un estudio más detenido, y sobre todo la evolución y madurez de una idea de organización social y funcional que se empezara a insinuar en nuestra mente desde el Anteproyecto, nos ha permitido no sólo tomar en cuenta esas acertadas insinuaciones sino que las hemos llevado, a nuestro entender a una ajustada expresión de las necesidades de la población. No nos extenderemos más sobre este tema, pues trataremos de explicar clara y extensamente cuando nos refiramos a los gráficos que tratan de este fundamental aspecto del problema.

Informe de los Ingenieros Civiles

Del informe de esta Comisión destinada a tal efecto extractamos las siguientes críticas, que pasaremos a analizar en la misma forma que en las anteriores.

Primera crítica:

"Refiriéndonos al Centro Cívico, encontraremos que en el actual estado del Monumento al Libertador Bolívar, con relación al Parque de la Alameda, el proyecto le quita toda la grandiosidad de la concepción artística primitiva; pues al acumular las inmensas masas de los edificios proyectados, el Monumento perdería su esbeltez y toda la perspectiva de profundidad que llega hasta la cor-

dillera Andina, con el Cayambe como fondo de atracción. La primera idea del Urbanista, podría desarrollarse sin desmejorar este paisaje, ubicando los edificios que forman el Centro Cívico, a lo largo de las Avenidas 18 de Septiembre y Colombia.

Esta sugerencia nos permitimos hacerla, tomando también en consideración la extensión del Proyecto a desarrollarse entre las dos colinas; pues estimamos a primera vista que la fuerte gradiente a ambos lados, no permitiría el majestuoso desarrollo que se proyecta".

A estas observaciones contestaremos lo siguiente: primeramente el Monumento al Libertador Bolívar, obra escultórica de extraordinario valor, no sólo del punto de vista artístico sino como símbolo, carece en su colocación actual de esas perspectivas y grandiosidad que se pretende, puesto que su color marcadamente verdoso del bronce patinado, se pierde completamente dentro del verde de los árboles que le sirven de fondo, es decir que carece en absoluto del marco apropiado que lo valore y destaque en sus bellas formas y ponga de relieve ese empuje hacia adelante, hacia el futuro, que caracteriza la figura ecuestre y las historias aladas que se ajustan a él en ese movimiento del Vencedor. En cambio, en nuestro proyecto observaremos que se le coloca detrás un volumen que por su propio color y por contraste destaca netamente el monumento, dándole escala con el tratamiento adecuado de sus muros. Además en lugar de estar colocado en un parque más de la ciudad se le emplaza en un espacio de un fuerte sentido simbólico, perfectamente caracterizado, y expresión fiel del Estado, y de las libertades preconizadas por El. Además no olvidemos que esos volúmenes que lo van a rodear configurarán un espacio proporcionado, perfectamente estudiado como una composición integral y, que en lugar de aplastarlo y hacerlo perder su esbeltez le darán la escala de la que carece completamente, perdido dentro del enorme espacio que lo rodea. El fondo de atracción del Cayambe no deja de ser una figura, puesto que el gran cerro sólo es visible desde el espacio de la Avenida Colombia, careciendo el monumento de esa profundidad buscada. Volvemos a repetir, ese fondo de árboles le hace un enorme mal a la composición; sería distinto si estuviera colocado en una altura teniendo como fondo el azul del cielo y la albura de las nubes. Al mismo tiempo su propia forma, vista de frente con su gran esbeltez, hace que sea más marcado ese defecto ya que sólo es apreciable en todo su valor cuando se domina en esvía, cuando empiezan a contar las figuras que lo acompañan, y aún así es difícil su total apreciación; recién cuando se viene del Norte hacia el Sur, tanto por la Colombia como por la 18 de Septiembre, y cuando empieza a contar como fondo el blanco de las casas y el azul del cielo laterales, es que se puede contemplar con toda intensidad el valor del Monumento.

Sobre la segunda parte de esta crítica diremos que están contempladas todas las posibilidades para la ejecución y aprovechamiento de los niveles del sitio de emplazamiento del gran Centro Cívico.

Cree mos que no sería una solución correcta la sugerida para desarrollar la composición según las Avenidas 18 de Septiembre y Colombia, por cuanto se perdería su concepto inicial, puesto que tendría un sentido longitudinal, atravesado por el tránsito, en lugar de constituir la Plaza donde se asienta el Gobierno; de una cosa con personalidad, fuertemente caracterizada pasaría a ser una serie más, de grandes edificios dentro de la futura ciudad, atravesados por grandes vías de tránsito, en lugar de que éste los circunvale, dejando el espacio tranquilo de la plaza a un lado como sucede en nuestro proyecto.

En cuanto a las críticas sobre la Plaza de San Francisco y las recomendaciones en cuanto al estudio de las vías de comunicación de Norte a Sur, y la futura ubicación del Centro de Transportes, creemos que la observación de los planos que constituyen el Proyecto definitivo contestan y dan fe del estudio realizado. Entrando de lleno al análisis del Proyecto definitivo del Plan Regulador de Quito, tendremos que recordar lo dicho al iniciar nuestra memoria y la serie de consideraciones hechas al comentar las críticas y sugerencias de las Comisiones designadas por el Ilustre Concejo Municipal, para la calificación del Anteproyecto.

GRAFICO No. 9: *Análisis social y funcional de la ciudad futura*

Recordemos los conceptos enunciados en el segundo párrafo de esta Memoria, cuando tratamos **La población futura, su clasificación y ubicación.** En él tratábamos de los principios básicos que nos habían llevado a una organización armónica de la ciudad, tomando como base una clasificación de funciones y formas de vivir de los habitantes. En virtud de esa organización, hemos subdividido y clasificado la ciudad en barrios con características definidas, limitados entre sí, no por una línea de división caprichosa, sino respondiendo a la presencia de una Avenida de tránsito intenso, a un parque o a otro elemento que por su naturaleza justifique esa división y tienda a la creación de unidades de vida tranquilo. Esos barrios están a su vez caracterizados por los distintos tipos de viviendas que responden a la clasificación mencionada; vivienda media, obrera y residencial. Su ubicación dentro del conjunto urbano no responde a una consideración arbitraria, sino que es una consecuencia de la adaptación al crecimiento y formación de la ciudad actual; además la presencia de zonas perfectamente caracterizadas, con funciones definidas han comandado la congregación a su alrededor, de núcleos de habitación que están unidos a esos centros por vínculos de trabajo y de actividades ciudadanas, lo cual crea una interesante forma de clasificación de funciones.

Observemos que, en esencia, hemos respetado fundamentalmente la forma de agrupación que presenta en la actualidad la ciudad de Quito; con ello conseguimos una adaptación a una forma intuitiva de organización, reglamentándola en forma lógica.

La presencia de la zona de abastecimientos de la ciudad, en el Sur, la estación del ferrocarril, y la importancia fundamental que tienen, para la entrada de productos, las vías del Sur, se reflejan de inmediato en nuestra planificación al colocar en esa parte toda la futura zona industrial, y como consecuencia, el principal núcleo de vivienda obrera de la ciudad. Junto a él y en proporciones estudiadas de acuerdo con estadísticas realizadas en diversas partes del mundo, que nos dan una relación determinada para esas clases distintas de viviendas, colocamos zonas de vivienda media y residencial, todo lo cual con los parques, centros cívicos, centros deportivos, etc., configuran una parte de la ciudad con una personalidad y características inconfundibles.

En la zona Central del núcleo urbano, donde actualmente existe en forma inconfundible y lógica, una inmensa mayoría de vivienda media, de empleados, etc., y donde en el futuro estarán ubicadas las grandes zonas de comercio, banerías, etc., se establece la zona de vivienda media propiamente dicha, ya que la naturaleza de funciones y el sentido dado a toda esa parte de la ciudad en la actualidad así lo exigen.

Esta parte Central de la ciudad lleva además, en la parte Norte del Parque de Mayo, una parte de vivienda residencial y una zona de artesanado, siguiendo la natural distribución de la actualidad. La parte del casco viejo de la ciudad no ha recibido casi modificaciones, salvo en lugares imprescindibles para la creación de las vías de tránsito de entrada y salida, y las partes afectadas por algunas remodelaciones necesarias, para valorizar la presencia de los monumentos histórico-arquitectónicos. La modificación fundamental consiste en su estudio de densidad y la repartición de la gente, que actualmente vive hacinada en esas casas, en otras zonas inmediatas en mejores condiciones de higiene y de confort, permitiendo la utilización de las actuales en una mejor y más racional forma.

En el Norte es donde se desarrolla en forma fundamental la gran Zona Residencial tomando como base el Gran parque y el Centro Deportivo, eso es también una continuación de la forma natural en que se ha distribuido la población de Quito, ya que hacia el Norte es hacia donde se ha ubicado la actual zona de residencias de la ciudad. Junto a ella, lo mismo que en las otras partes de la ciudad, existen la vivienda media y las del artesanado, las primeras principalmente ubicadas en la faja que queda entre la América y la Gonzalo Pizarro.

Como vemos pues, se ha seguido un criterio completamente armónico de coordinación de los diversos elementos humanos que componen la ciudad. Los barrios son verdaderas células de todo un complejo organismo, zonas tranquilas de residencia, cercanas a los lugares de trabajo y separados de ellos por fajas de parques que actúan como verdaderos elementos de separación y transición, al mismo tiempo, entre esas diversas partes.

Existe además una lógica unión para los centros de transportes urbanos, tanto terrestres como aéreos y por un sistema coordinado de arterias, sub-arterias y vías principales de unión que crean una verdadera red que transmite los esfuerzos vitales de la ciudad de un punto a otro de su organismo, comunicándola, además, con el resto del país.

GRAFICO No. 10: *Trazado definitivo*

En este plano del trazado definitivo del Proyecto vemos sintetizada en una razón única la serie de principios que hemos esbozado hasta ahora.

Como lo decíamos al comienzo de esta Memoria, la idea general del Anteproyecto ha sido mantenida; sus variaciones han sido fundamentalmente de detalle y estudio pero no de concepto.

El estudio de la densidad de población y la proporción de espacios libres necesarios para ese mismo elemento humano, ha hecho que el área que abarca la ciudad sea mayor que la prevista en nuestros primeros planos, pero ello permite, indudablemente, una mejor distribución de los elementos urbanos.

La otra variación anotada, y ya suficientemente comentada en otras partes de esta Memoria, es la de las conexiones del Norte y del Sur por medio de las uniones de la Maldonado con la Luis Felipe Borja y la Montúfar, y de la Bahía con la Imbabura y luego la diagonal de unión con la Avenida América, solucionando los problemas de salida y entrada de la ciudad.

Vemos también la solución dada a los sistemas de 'parques que tienden a cortar el movimiento eminentemente longitudinal de la ciudad, con la creación de espacios libres transversales que dan un interés mayor, evidentemente, a toda la composición urbanística con su sentido paisajista, pintoresco. Las avenidas de conexión y de paseo de la zona Norte, crean un interesante sistema de arterias uniendo parques y zonas enclavadas en las faldas de los cerros circundantes, con las partes centrales de la ciudad.

Los centros de estacionamiento de autogiros, como nuevo elemento a incorporarse al transporte urbano, significan una modificación interesante dentro del planeamiento general de la ciudad, ya que su indudable importancia hará que juegue un papel fundamental en la nueva organización de los transportes colectivos urbanos. El traslado de pasajeros se hará de una estación a otra para de allí tomar otros medios de locomoción terrestres, de trecho corto, lo cual significa un enorme descongestionamiento del tránsito y una evidente economía en cuanto al desgaste de los vehículos.

Los demás centros importantes, que veremos más adelante al tratar de la zonificación, no han variado fundamentalmente, ya que las únicas modificaciones provienen de un mayor y ajustado estudio de sus proporciones en relación con los medios y el número de habi-

tantes a servir. Pero además hemos expresado, en este Plan Definitivo, toda una teoría de organización molecular de la ciudad, fruto de la maduración de una idea que fue nuestro norte desde nuestros primeros croquis del Anteproyecto. Esta organización la esbozaremos aquí en forma sintética, para explicarla con mayor detalle al llegar a gráfico en el cual está expresado.

La base de la teoría está en el estudio realizado de las numerosas estadísticas llevadas a cabo por las principales Oficinas de Urbanismo de las grandes ciudades británicas, lo que nos ha permitido llegar a la conclusión de que las condiciones generales del agrupamiento de las gentes en una vida social, está en la sub-división de los barrios en unidades mínimas de mil personas cada una, las cuales contarán con las agrupaciones de edificios para satisfacer las necesidades siguientes:

- de habitación;
- de servicios diarios, como: leche, carne, pan, verduras, frutas, periódicos, etc.;
- de un lugar de reunión;
- de un jardín de infantes;
- y de una casa cuna.

La reunión de cinco de estas unidades mínimas, lo que da un total de 5 000 personas, formará la unidad barrial o barrio propiamente dicho, cuyos límites o bordes de unión con los otros barrios deben precisarse en una forma más neta que la derivada por una simple nomenclatura. Estos límites podrán estar constituidos por un parque, una avenida importante, etc. Los servicios que deberá prestar la unidad barrial o barrio, serán los siguientes (aparte de los ya indicados para las unidades de mil):

- Centros de compras con: tiendas, almacenes, restaurant, iglesia, biblioteca, club, etc.;
- centro de salud y tratamientos;
- centro escolar de enseñanza primaria;
- oficina de negocios;
- industrias locales como: panaderías, zapaterías, sastrerías, lavanderías, etc.;
- un parque de 7,5 hectáreas.

El conjunto de ocho células barriales forma el Pequeño Distrito, con una población media de 40.000 habitantes, la cual deberá satisfacer sus necesidades con la agrupación de los siguientes servicios colectivos:

- teatros (su número depende del tipo del distrito);
- cines (su número depende del tipo del distrito);
- hospital;
- gran centro de compras, donde es posible encontrar todo lo necesario;
- centro Municipal del Distrito;
- un gran parque;
- piscina de natación y demás elementos deportivos;
- centro de transportes.

La unión de los elementos seccionados de la ciudad, antes de formar el conjunto urbano, no termina allí, sino que todavía, la coordinación de los servicios de seis pequeños distritos, forma el Distrito Principal, el Gran Distrito, con un promedio de población de 240.000 personas, cuyos servicios colectivos son los siguientes:

- Una escuela técnica de primera clase;
- un lugar de exposiciones y sitio para conciertos;
- un gran centro de compras;
- un gran mercado;
- un hospital especial, etc.

En cada etapa de la construcción de este Gran Distrito, las necesidades totales se organizan en tal forma que la coherencia del conjunto se basa en los centros locales.

Observemos que la ciudad del futuro, prevista para 500 000 habitantes, ya que el resto se distribuirá en los centros sub-urbanos como ya hemos indicado, estará constituida por dos grandes distritos, cuya población oscila entre las 240.000 y 250 000 personas. Esos distritos que serán el del Norte y el del Sur estarán unidos por el Gran Centro de Gobierno, otra de las razones que hacen que deba edificarse donde se prevee.

Vemos en consecuencia que la ciudad pasa a ser un conjunto orgánico, armonizado en todas y en cada una de sus partes. La distribución de las fuerzas vitales de la ciudad, en una serie de centros parciales, perfectamente conectados entre sí; crea una forma de vivir natural, eminentemente funcional, lo cual de inmediato se reflejará en la organización y control del vivir de la ciudad entera, en el descongestionamiento de sus partes centrales, hacia donde convergen, actualmente todos los habitantes para realizar sus transacciones, concurrir a los espectáculos públicos, comprar en las tiendas y en los mercados, etc. Cada zona tendrá su propia forma de vida, de acuerdo a sus características, pero sin que por ello se le quite importancia y categoría a los centros principales, ya por su misma naturaleza, por sus servicios y sus conexiones con los centros parciales, pero no anormalmente congestionada.

GRAFICO No. 11: *Zonización y centros caracterizados del futuro*

En este plano vemos graficada toda esa organización recién indicada. Se han expresado en él los barrios de acuerdo a la función prevista para cada uno; dentro de cada barrio, su centro cívico y los centros escolares de acuerdo a la densidad de población y a la lógica distancia entre uno y otro, ya que las estadísticas indican que un niño no debe recorrer más de 800 metros para ir de su casa a la escuela.

Se han indicado además los centros de pequeños distritos y de los grandes distritos pudiéndose apreciar la facilidad de las conexiones previstas.

Todo ello se complementa con los Centros Universitarios, Histórico, Hospitalarios; Gran Centro Cívico de Gobierno, Deportivos, etc., que forman en total una verdadera red de centros de gran interés dentro de la urbe, haciendo que la vida del habitante de Quito se desarrolle dentro de condiciones que la harán más feliz, más sana, en un ambiente armónico para una vida armónica.

Ello se obtiene de una manera sencilla, ya que se respeta en su esencia la constitución de la ciudad actual; sólo es necesario la creación de centros sucesivos a medida que el crecimiento y los medios de la ciudad lo permitan, esto sin que haya necesidad de procedimientos especiales ya que se irán formando junto con los nuevos barrios, de una manera natural, debiéndose, eso sí, estudiar perfectamente su ubicación dentro de la composición y organización de la célula barrial.

Observemos también, en este plano, el perfecto equilibrio entre las masas edificadas y los espacios libres, así como también la acertada ubicación de los centros, dentro o cerca de los parques en zonas de indudable interés, las escuelas y mercados distribuidos lógicamente dentro de la ciudad, centros deportivos al alcance de todos los habitantes, tendiendo a un mejoramiento físico, y en consecuencia espiritual, de la futura juventud quiteña.

Esto representaría, al realizarse, una enorme conquista para obtener un sistema de vida digno del habitante de una ciudad, que como Quito, reúne en sí misma un pasado magnífico y unas posibilidades de futuro envidiables dentro de un paisaje maravilloso.

GRAFICO No. 12: *Espacio libre y subdivisión de barrios*

Vemos expresado en este plano todo lo dicho con referencia a la organización de los espacios libres y la subdivisión de los barrios. La extensión de éstos, es consecuencia de las densidades estudiadas de acuerdo a la naturaleza de los mismos, además sus límites responden

a consideraciones ya enumeradas, y que son resultado de la presencia de ciertos elementos, parques, avenidas, etc., que permitan la creación de barrios de vida tranquila, aprovechando el sentido paisajista y topográfico del lugar.

Esto unido a la organización ya expresada, en cuanto a los centros barriales y de distrito, configura un criterio integral y humano de vida.

En cuanto a los espacios verdes es interesante hacer aquí una enumeración de los que cuenta en la actualidad la ciudad de Quito y comparar con lo que las estadísticas y normas mundiales establecen, para un determinado número de habitantes y la naturaleza de los barrios. Ello nos llevará luego a considerar los espacios previstos en nuestro Proyecto Definitivo.

Las normas inglesas del espacio libre, basadas en cuidadosas estadísticas de muchos años, fijan la cantidad de 15.000 metros cuadrados por cada mil personas, los que se distribuyen en la siguiente forma:

campos deportivos	7 500 metros cuadrados
recreación (adultos)	4.100 metros cuadrados
recreación y descanso (pequeños)	3 400 metros cuadrados
TOTAL	15 000 metros cuadrados

Quito tiene, año de 1944, aproximadamente 210 000 personas.
Su espacio libre necesario en la actualidad, aproximadamente sería $210 \times 15.000 = 3.150.000$ o sea 315 hectáreas:
Veamos lo que posee en la actualidad:

Parque de la Alameda

Superficie 5,62 hectáreas.

Sirve aproximadamente, aplicando la fórmula antedicha, para 3.750 personas.

Parque de Mayo

Superficie 15,0 hectáreas

Sirve aproximadamente para 10 000 personas.

Parque de la Independencia

Superficie, 0,75 hectáreas.

Sirve a 500 personas.

Parque de la Recoleta (Plaza Centenario)

Superficie, 0,75 hectáreas.
Sirve a 500 personas.

Cima del Panecillo

Superficie 2,25 hectáreas.
Sirve a 1 500 personas.

Plaza de la Magdalena

Superficie 0,75 hectáreas.
Sirve a 500 personas.

Relleno del Tejar

Superficie 1,5 hectáreas.
Sirve a 1.000 personas.

Campos Deportivos Populares

	Superficie	7,5	hectáreas
Estadio Municipal	"	1,5	"
Campo del "Pobre Diablo"	"	1,5	"
Campo Avenida América	"	0,08	"
Yavirac (Baños)	"		"

Entidades del Estado

	Superficie	6,00	hectáreas
Estadio Militar	"	1,5	"
Estadio Mejía	"	1,5	"
Central Técnica	"	0,5	"
Normal Montalvo	"	0,7	"
Artilleros e Ingenieros	"	0,58	"
Caballería e Infantería	"	4,50	"
Yaguachi	"		"

Entidades privadas

	Superficie	1,5	hectáreas
Jesuitas	"	13,5	"
Club del Golf	"	1,0	"
Club de Tennis	"	4,08	"
Club de Polo	"	1,2	"
Colegio Americano	"		"

Superficies totales

Parques de recreo y descanso

La Alameda	5.62	hectáreas		
Parque de Mayo	15.00	"		
Parque de la Independencia	0.75	"		
Parque de la Recoleta	0.75	"		
Parque del Panecillo	2.25	"		
Parque de la Magdalena	0.75	"		
Relleño del Tejar	1.50	"		
TOTAL	26.62	hectáreas	26.62	hectáreas

Parques Deportivos

Populares

Estadio Municipal	7.50	hectáreas		
Campo del Pobre Diablo	1.50	"		
Campo Avenida América	1.50	"		
Yavirac (Baños)	0.08	"		
TOTAL	10.58	hectáreas	10.58	hectáreas

Entidades del Estado

Colegio Militar	6.00	hectáreas		
Colegio Mejía	1.50	"		
Central Técnica	1.50	"		
Normal Montalvo	0.50	"		
Artilleros e Ingenieros	0.70	"		
Caballería e Infantería	0.58	"		
Yaguachi	4.50	"		
TOTAL	15.28	hectáreas	15.28	hectáreas

Entidades Privadas

Estadio Jesuitas	1.50	hectáreas		
Club de Golf	13.50	"		
Club de Tennis	1.00	"		
Club de Polo	4.08	"		
Colegio Americano	1.20	"		
TOTAL	21.28	hectáreas	21.28	hectáreas
		TOTAL	73.76	hectáreas

Total de espacios libres actuales de la ciudad de Quito 73,76 hectáreas.

Total de espacios libres necesarios a la ciudad de Quito 315,00 hectáreas.

Espacio a incrementarse para satisfacer las necesidades de la ciudad actual: 241,23 hectáreas

Dos anotaciones es necesario hacer al respecto, sobre el área del espacio libre existente:

1o. Que hemos supuesto que los espacios de instituciones privadas cumplen su cometido con el público en general, lo cual significa que hemos aumentado el espacio libre real.

2o. Que Quito, ciudad lineal, se apoya en los espacios libres adyacentes, aún no urbanizados, y por lo tanto puede considerarse que existe una compensación entre dichos espacios y los de instituciones privadas que hemos supuesto sirviendo al público en general.

El espacio libre para la ciudad del futuro, aplicando las densidades y la cantidad de personas a vivir en cada zona, así como la fórmula de influencia y necesidades de los parques y espacios destinados a servir a esa determinada cantidad de habitantes, nos da la siguiente distribución:

Zona Obrera	187,5	hectáreas
Zona Media	875,0	"
Zona Residencial	187,5	"
TOTAL	750,0	hectáreas

Para la obtención de estas áreas de espacios libres, se tiene como base la creación del gran parque de la zona del Norte, la transformación del Panecillo en parque público y, fundamentalmente, la utilización de las quebradas, como parques, saneándolas y ejecutando algunos rellenos en casos necesarios, todo lo cual representa además, del saneamiento de zonas completamente insalubres la conquista de espacios interesantes, pintorescos y, sobre todo, de una gran economía en cuanto a su utilización, ya que no representan ningún gasto para su obtención por ser ellas de propiedad municipal. Esta gran área de espacios libres, teniendo como base la utilización de las quebradas, representa, un aspecto importante dentro del Plan General económico y de realización de nuestro proyecto.

GRÁFICO No. 13 *Sistema viario.*

Hemos indicado en este plano la clasificación de las principales vías de la ciudad en arterias, mayores de 30 metros de ancho, sub arterias para calles con ancho entre 20 y 30 metros, y luego la red de caminos vecinales y calles de la ciudad. Vemos en él además, la clasificación del tránsito de la ciudad, respondiendo a todas las consideraciones hechas hasta ahora en cuanto a las conexiones Norte-Sur.

Vemos las modificaciones, en cuanto a las vías, enumeradas en los párrafos anteriores. La distribución del tránsito urbano responde a la presencia del Gran Centro de Transportes, así como los diversos centros de terminales de transportes unidos a las estaciones de autogiros.

El tránsito pesado de transporte de materiales, grandes vehículos, etc., se desplaza fundamentalmente por la Imbabura y sus conexiones con la América, luego de haberse desviado de la Maldonado por la avenida de enlace entre ésta y la Bahía. Esta indudablemente será, por lógica, la salida más importante de los productos, por ser precisamente la más corta y que mayores facilidades presenta para la rapidez del transporte.

La segunda ruta de tránsito importante, mixto, es la Maldonado con sus conexiones, por la Montúfar con las Avenidas 18 de Septiembre y 12 de Octubre. El tránsito pesado irá sólo por esta última ruta conectándose, a la altura de la Colón, con la Avenida Virrey Núñez de Vela, continuándose con el Camino del Batán para tomar luego por una de las Avenidas tangentes al Parque del Centro Deportivo y continuar por la ruta de salida del Norte. Esta rama del tránsito de transporte de materiales se debe a la necesidad de aprovisionar toda esa extensa zona que queda un poco separada de la ruta principal de salida, es de intensidad mucho menor al de ésta.

Las avenidas 18 de Septiembre, 12 de Octubre y sus uniones, a través del Centro Cívico de Gobierno con la Maldonado, están destinadas fundamentalmente a un tránsito rápido de naturaleza mixta, transportes urbanos, vehículos particulares, etc como ruta principal de evacuación del movimiento vehicular de la ciudad. Las demás avenidas son de enlace, de paseo, de conexión, de centros y lugares importantes, creando una verdadera red funcional de la ciudad.

Los transportes colectivos y privados se clasificarán en aéreos y terrestres, los cuales tendrán su punto de enlace en las terminales de autogiros permitiendo una lógica distribución de las gentes dentro de la ciudad.

Noemos, además, que las vías principales de tránsito no dividen un mismo elemento sino que separan elementos distintos, obteniéndose así nuestro objetivo: crear barrios tranquilos.

GRAFICO No. 14: *Espacio Viario y Verde del futuro*

En este gráfico mostramos principalmente el trazado de las nuevas calles y avenidas y el ensanche y remodelación de las existentes. De una primera mirada observamos que la zona central, el casco antiguo de la ciudad, es modificado en una mínima parte; las carreras Venezuela y Guayaquil, cuyo ensanche se prevee en nuestro Plan, estaban ya destinadas a experimentar esa variación por haberse pensado en ello con anterioridad. Ese ensanche es pequeño puesto que con la apertura de las conexiones Norte-Sur, Orientales y Occidentales, estas dos calles no tendrán la importancia actual dentro del tránsito de la ciudad, como únicos elementos de salida, sino que existirán otras rutas de mayor volumen para el tránsito intenso, en cambio conservarán su importancia, no solo comercial sino como elementos de enlace. Ya fuera del casco antiguo propiamente dicho y entrando ya dentro de la zona de influencia del Centro Cívico de Gobierno, su carácter varía y toman su mayor importancia como vías de transición y conexión de movimientos vehiculares.

Aparte de estas dos vías y las modificaciones descritas para la Montúfar y la Imbabura, se ensancha la carrera Chile, pues conecta el Parque del Hermano Miguel con la Plaza de Independencia, dos puntos de gran interés dentro de la ciudad.

En la zona de la Alameda, futura ubicación del Centro Cívico de Gobierno, las remodelaciones son de importancia, pues así lo requiere no sólo el centro vital que irá allí mismo, sino también por el enorme porvenir que le corresponde a esa zona llamada a ser el verdadero corazón de la ciudad, donde se ubicarán los edificios de mayor volumen tanto comerciales como bancarios, espectáculos públicos, grandes cines y teatros, etc.

En las zonas del Norte y del Sur, las modificaciones hechas a lo actual responden a necesidades imperiosas, absolutamente basadas en consideraciones de lógica urbanística. En la zona actual del Norte las principales son en las avenidas que por su importancia requieren un ensanche adecuado, ensanche obtenido principal y fundamentalmente con el retro hacia las nuevas líneas de fábrica de los cercos de las propiedades, ya que la mayor parte de las casas construidas lo están con retiros. Quiera decir que se toca un mínimo de propiedades; el ensanche es pues fácil, se da amplitud a las aceras obteniendo un espacio viario de gran interés unido a los jardines de las propiedades. Esto como consideración estética, ya que la necesidad del ensanche lo notamos perfectamente, si observamos el rol que juegan avenidas como la 12 de Octubre, la Mariano Aguilera unida a la Núñez de Vela y el camino del Batán, la Centenario, la 18 de Septiembre con la Gonzalo Pizarro, la Veintimilla, la Colón, la Orellana, etc.; todas ellas destinadas a jugar un papel importante dentro del tránsito de la ciudad y el enlace con los puntos importantes.

de la misma. Para la zona del Sur podemos hacer las mismas consideraciones, pues salta a la vista la necesidad de las modificaciones previstas, lo cual, por otra parte ya lo hemos esbozado en partes anteriores de esta Memoria.

Es decir que nuestro criterio ha sido y es el de respetar todo lo que represente un valor histórico, artístico, etc., para la ciudad de Quito. Pero todo aquello que no tiene ese valor y que al mismo tiempo es un obstáculo para la realización de ese esqueleto fundamental, que hará de Quito un conjunto armónico y profundamente humano, debe ser encarado con un criterio constructivo; destruir lo necesario para construir alguno mucho mejor, más en consonancia con las verdaderas necesidades del ciudadano y de su ciudad. Dejar ese pasado como algo noble y bello que debemos honrar y respetar, pero también considerarlo como un *pasado*, como expresión de una época determinada dentro de la vida y la cultura de la ciudad; hoy las necesidades son otras, la vida del hombre dentro de la urbe se desarrolla con un ritmo totalmente distinto al de los antepasados y es de suponerse que las técnicas modernas en transportes, etc., en plena evolución, influirán aún más en el planteamiento del vivir dentro de la ciudad. Este mismo proceso se produce en todas las ciudades del mundo, en Europa sobre todo vemos ejemplos de ciudades de origen netamente medioeval, que conservan esos centros históricos con unción, modificándolos sólo en lo más necesario para conectarlos con el resto de la ciudad como en nuestro caso, pero luego el resto de la urbe se desarrolla con un criterio moderno, tanto en su plástica como en su función, como es lógico que así suceda. Ese es precisamente nuestro sentir, dejar al Viejo Quito que nos deleite con sus recuerdos, pero encarar la ciudad del futuro con amplitud de miras y con visión amplia de un cercano porvenir.

GRÁFICO No. 15: *Expropiaciones y plan de realización*

Todo plan urbanístico, plan regulador o plan orgánico, además; del fundamento social, técnico y humano que encierra debe tener, para plasmar en realidad las ideas contenidas un fundamento económico que permita la realización pronta, y en forma natural de las partes, o del esqueleto mejor dicho de ese plan.

En nuestro caso la base de financiación existe, como una realidad perfectamente tangible.

Partamos, para ese análisis de los "hechos" económicos actuales lo cual nos dará el punto de partida necesario. El I. Concejo Municipal posee, como se señala en este gráfico y en el No 3, numerosos terrenos ubicados y más o menos concentrados en ciertos puntos urbanos y suburbanos de la ciudad. Esos terrenos, tenidos fundamentalmente en cuenta para nuestro proyecto, dan ubicaciones precisas y

básicas para la realización de ciertas partes muy importantes del Plan; es necesario entonces estudiar las posibilidades de agregar, por expropiaciones, el resto de terrenos necesarios para completar las superficies que permitan la realización de lo previsto. Como la base principal es la ejecución de las obras de la Gran Zona Residencial del Norte, con sus avenidas, parques y terrenos para lotes, tomamos como primer paso la *expropiación de los terrenos necesarios para la creación de los parques e instalaciones de la zona residencial del Norte.*

La adquisición de los predios indicados, por una razón y una lógica económica, aconseja la realización inmediata de aquellas obras que pongan esa Zona en condiciones de funcionar de acuerdo a lo previsto, con el fin de obtener un rendimiento de los capitales invertidos. Por ello es absolutamente necesario encarar la ejecución de las avenidas y vías de tránsito que enlacen esos predios con la zona urbana. Por lo tanto el segundo paso es: *abrir y urbanizar las Avenidas Parques que enlazarán la Gran Zona Residencial del Norte y Centro Deportivo, con el resto de la ciudad.*

Una vez efectuadas las expropiaciones y ejecutadas las vías de tránsito, debe tenerse en cuenta que esos hechos ya han valorizado las propiedades, pero es necesario que esa revalorización continúe, para lo cual hace falta dotar a esa zona de las instalaciones imprescindibles de agua potable, sanitarias, eléctricas, telefónicas y de parques, así como la construcción de los elementos deportivos que caracterizarán con su presencia esa vasta zona de la futura ciudad.

Esas construcciones deportivas, cuyos primeros elementos deberán ser los estadios de segunda categoría y estadio municipal principal, podrán ser cestinadas, en el caso de las cañchas de polo y de tennis, a entidades particulares en carácter de usufructo, con el fin de que ellas ejecuten las instalaciones necesarias de acuerdo a lo previsto en el Plan, sin erogaciones inmediatas al Municipio. Las plantaciones pueden iniciarse de inmediato, respondiendo siempre al Plan General. El tercer paso a dar, pues, es: *construcción en los terrenos municipales, de las obras de "Verde" e instalaciones para juegos deportivos. Iniciar la ejecución de las instalaciones principales de la zona.*

Estas obras de evolución de la ciudad, previstas en este Plan tienen entonces como fundamento económico la realización por parte del I. Concejo de todas aquellas obras de urbanización, tales como: pavimentación, canalización, agua potable, luz eléctrica, teléfonos y parques en terrenos municipales, que habrán sido expropiados por el el I. Concejo en el momento oportuno.

El conjunto del costo de tales obras más el de expropiación de los terrenos, no pasará de *ochenta millones de sucres* a ser costeados en varios años.

Según un cálculo inicial aproximado, el Concejo Municipal necesitaría únicamente de *veinte millones de sucres* para comenzar las obras de urbanización municipal en el Norte y luego, por la venta de lotes podría ir cubriendo este empréstito inicial e ir realizando el resto de la misma urbanización.

La urbanización municipal del Norte contemplará tres millones de metros para ser lotizados en lo es no inferiores a mil metros cuadrados. Esto supone tres mil familias o sea aproximadamente treinta mil personas a habitar en la zona residencial del Norte, lo cual supone a su vez, teniendo en cuenta las proporciones de crecimiento y relaciones entre las tres categorías en que hemos dividido la población de la ciudad, un incremento de cien mil personas en el total de habitantes de Quito.

Este aumento demográfico de cien mil personas podrá tardar, suponiendo un gran lapso de tiempo, un total de diez años y, el beneficio que el Concejo Municipal podrá obtener por la venta de los lotes urbanizados, no será nunca inferior a doscientos millones de sucres. Este cálculo no es una utopía, es absolutamente sencillo, práctico y lógico; si el I. Concejo gasta ochenta millones de sucres en expropiaciones y en urbanización, instalaciones, parques, etc., y luego le queda un remanente de tres millones de metros a vender con todas las enormes mejoras establecidas, no es utópico suponer que esos predios se pueden vender a un promedio de cien sucres el metro cuadrado; para ello basta ver los precios actuales en la Avenida Colón y en la Avenida Orellana, con mala pavimentación, con servicios públicos de mediana calidad, se están pagando terrenos a más de 150 sucres el metro cuadrado.

En nuestro caso los terrenos comenzarán por pagarse a un precio inferior a cien sucres pero con la misma revalorización, que irá siempre en aumento, que se produce a raíz de la misma edificación hará que ese predio vaya aumentando paulatinamente y los otros terrenos podrán venderse a cien sucres y más, a medida que pase el tiempo. De manera que establecer un promedio de cien sucres el metro cuadrado es perfectamente lógico y correcto.

Tres millones de metros a cien sucres nos da una venta total de trescientos millones de sucres, en quince años por ejemplo. Descontando los intereses de los capitales invertidos y los gastos realizados nos queda siempre que como mínimo el Concejo puede obtener una ganancia líquida de doscientos millones de sucres, en quince años como máximo.

El resto de las obras del Plan, ensanche de avenidas, etc., que el Concejo deberá realizar, se irá haciendo paulatinamente con las ganancias del mismo Concejo y con el progreso de la edificación. Según nuestro criterio, para que los beneficios sean efectivamente del I. Concejo o sea para la ciudad y como consecuencia, para el Pueblo,

todas esas obras deberán ser realizadas por la organización Municipal, dando a las empresas privadas intervención en licitación de materiales y aún en ciertas obras, y luego en la edificación particular.

Pero creemos que en ningún caso deberán ser las empresas privadas las realizadoras de un Plan, porque antes que la belleza y antes que el funcionalismo es un Plan Social a contemplar la mejor vida de los habitantes.

Sería indudablemente más cómodo para el Concejo, el que una o varias empresas privadas tomaran a su cargo la realización del Plan Regulador de Quito, pero su resultado no sería precisamente el que se busca, como función social colectiva.

El plantamiento indicado anteriormente para la realización de un Plan de Mínima, comienzo indispensable, limitado y necesario para acometer una obra de tal magnitud, deberá necesitar, como es lógico, el aporte de la ciudadanía, además del previsto como inicial para comenzar las obras.

Es indispensable tener presente que toda obra que debemos construir es siempre costosa, pero también sabemos perfectamente que toda empresa que inicia una actuación determinada, que ha sido estudiada cuidadosamente y sin fantasía, dejará al cabo de un cierto tiempo, los resultados que se habían previsto en su iniciación.

En todos los centros humanos del mundo, el individuo, parte viva actuante del conglomerado, debe realizar un aporte económico para los fondos comunes, con el fin de poder financiar aquellas empresas que responden a los intereses de la comunidad. Esos fondos deben mantenerse constantemente, porque a los primeros aportes necesarios para adquisición, construcción, etc., deben agregarse después los que significan la vida del bien común. Para los nuevos trazados urbanos, trazados que significan modificación de zonas, aperturas de nuevas avenidas, formación de nuevos parques, etc., se debe siempre pensar en las revalorizaciones que se producen, las que no son iguales para todos los puntos de la urbe. Por lo tanto un Plan que ha sido elaborado desde un punto de vista colectivo, buscando el bien y mejora de la comunidad, no puede ni debe jamás redundar en beneficio de ciertos agraciados que por su ubicación especial sacan las mejores ventajas paisajísticas y económicas. Por lo tanto, los aportes económicos que el individuo debe realizar deben estar en relación directa con los bienes que el individuo recibe. La Célula Humana o tendrá, con la ejecución del Plan Regulador, dos clases de beneficios: los beneficios generales, comunes a todos los habitantes y que se derivan de los nuevos parques, las nuevas avenidas, ensanches, la mayor salubridad, las correcciones del tránsito, etc., y por las cuales deben necesariamente abonar una pequeña cantidad; y los beneficios particulares que se producen por la mejora que las disposiciones del Plan Regulador causan en las propiedades territoriales que el individuo posee.

Por la primera clase de beneficios debe haber una norma general de contribución, para la segunda clase de beneficios debe haber una norma completamente particular y estudiada para cada caso, en la cual deberán tomarse fundamentalmente en cuenta todas las condiciones actuales y futuras.

Para este estudio deberemos tener presente: las contribuciones de los propietarios afectados directamente por las mejoras, lo que dará origen en la formación de todo un cuadro de revalorización predial y a un sensato sistema de ejecución de obras por cobro de valores a los propietarios de predios mejorados, y al valor de superficie urbana a producirse de acuerdo a un aumento lógico demográfico.

Creemos haber esbozado un Plan Lógico de Financiación, el que deberá ser estudiado en detalle, indudablemente, pero sus lineamientos generales son precisos; además está la base real, indiscutible, de las propiedades municipales del Norte, que dan un fundamento serio que garantiza perfectamente los trabajos a realizar.

Con el criterio sustentado para la realización de la zona residencial del Norte y del Centro Deportivo, se deberá encarar, con las variantes de cada caso particular, las demás obras indicadas en este plan. Las que deberán ser ejecutadas primero, según nuestro criterio, y con más o menos simultaneidad son las siguientes:

- a) Comprar espacios para parques y trazar las vías principales.
- b) Comprar espacios para el Centro Cívico de Gobierno, Centro de Transportes, Centro Universitario, trazando las calles, y usando momentáneamente el lugar a cubrirse con edificación, como parque.
- c) Construir o emplazar la nueva estación de Ferrocarril para iniciar así la formación de la zona industrial y obrera.
- d) Limpiar las quebradas para luego utilizarlas como parques; canalizar las aguas servidas.
- e) Trazar los barrios Obreros del Sur, con sus Centros caracterizados.
- f) Construir las instalaciones deportivas.

Todo esto constituye el plan de Mínima, necesario para encarar la realización del Plan total, el cual deberá ejecutarse luego en una serie de etapas que pueden sugerirse pero que indudablemente estarán sujetas a las necesidades y posibilidades del momento.

Ese lineamiento general puede ser el siguiente:

Centro Universitario.

Centro Cívico de Gobierno.

Habilitar los Parques.

Creación de Centros Culturales y Deportivos.

Creación de las Avenidas Principales, etc.

Principales avenidas, criterio seguido para su trazado

Haremos un estudio del trazado de las principales calles y avenidas explicando el criterio que nos ha guiado para su trazado.

Calle Guayaquil

Estudiadas las características actuales y futuras de esta calle, considerando que en el futuro perderá su importancia como única vía de conexión entre el Norte y el Sur de la ciudad, ya que como hemos dicho el tránsito importante se desplazará hacia la nueva vía construida por la Montúfar, se presentó a la consideración del I. Concejo soluciones de ensanche que estaban fundamentalmente regidas por "hechos" perfectamente definidos como la Iglesia de San Agustín, el Teatro Sucre y algunos edificios particulares de importancia, en cuanto a su calidad y condiciones constructivas.

Además, esta Oficina realizó un detenido estudio edilicio, efectuando levantamientos de los interiores de las casas actuales y un avalúo aproximado de cada una de ellas; estos datos dieron la posibilidad de hacer varios trazados para el ensanche, buscando la solución más económica y más de acuerdo con los intereses municipales, para lo cual se realizó el estudio de los costos aproximados de cada uno de esos ensanches. El I. Concejo las estudió y adoptó la resolución de un ensanche a 14,00 metros.

Calle Maldonado

Para esta calle se ha proyectado un ensanche a 30 metros considerando que es la principal vía de acceso del Sur, ya que la Bahía es de menor importancia; por lo tanto circulará por ella una intensa corriente vehicular de tránsito pesado y de tránsito rápido. Una también la Estación del Ferrocarril, tanto de carga como de pasajeros, y algunas carreteras como la Panamericana, Los Chillos, etc., con la ciudad. Esta calle es también la que dará acceso a las dos rutas principales que se han previsto para la entrada de la ciudad, nos referimos a su unión con la Bahía y a su continuación por la Montúfar hacia San Blas.

Para realizar el trazado de ensanche se procedió al levantamiento topográfico y de interiores de las casas y se mantuvo un criterio técnico en el estudio de sus cotas aprovechando los desniveles para proyectar dos calzadas a diferente nivel. Además primó un criterio de economía en la búsqueda de la solución, que lesionará un mínimo de intereses particulares.

Calle Montúfar

Esta constituye la principal vía de entrada del tránsito ligero, transportes urbanos, vehículos particulares y algo de transporte pesado, por el Sur de la ciudad, conectándose con la Gran Zona del Centro Cívico de Gobierno. Por lo tanto tendrá una intensa corriente vehicular y de peatones, lo cual nos ha llevado a considerar un ancho de 30 metros como la mejor solución para ella. En su trazado ha primado un criterio técnico y económico. Así se ha aprovechado en la mayor parte la existencia de las calles Felipe Borja y Montúfar, y en el tramo comprendido entre la Plaza Marín y San Blas se aprovecha de rellenos y terrenos municipales, en consideración de que el ensanche del resto de la Montúfar sería más caro ya que se encuentra construida en su totalidad.

Para obtener menores pendientes y no obstaculizar el tránsito de las transversales, se han estudiado pasos a bajo nivel en la Rocafuerte, Junín y en la Bolivia.

Calle Venezuela

El proyecto de ensanche de esta calle se ha hecho tomando como base un estudio anterior realizado por la Dirección de Obras Públicas Municipales, teniendo en cuenta, además, la situación de edificios como la iglesia de la Catedral y los recientemente ejecutados. El ensanche se ha fijado en 14 metros.

Avenida Vargas

Por ser una vía longitudinal de gran importancia, teniendo en cuenta la situación de modernos edificios y de estudios realizados por la Dirección de Obras Públicas Municipales, se ha estudiado un ensanche a 16 metros, que es el más económico.

Avenida América

Actualmente importante vía longitudinal en el Occidente de la ciudad, en el futuro alcanzará una enorme importancia, ya que a ella irá a desembocar la ruta de tránsito pesado. Por estas razones se han adoptado diferentes anchos para distintos sectores, por ejemplo: desde la calle Riofrío hasta los Campos Elíseos se ha proyectado un ancho de 25 metros, este tramo tendrá un tránsito vehicular, liviano y peatones; luego se señala un ancho de 30 metros hasta la República, ya que ese tramo sufre un incremento de tránsito para tener conexiones con otras vías de importancia. Desde la República se ha señalado un ancho de 32 metros, pues desemboca en ella la avenida

diagonal que la une con la Imbabura y que trae el aporte del intenso tránsito pesado. El ensanche de esta calle, sobre todo a partir de la calle República, es sumamente económico y de fácil realización, por cuanto no existen construcciones y son terrenos de gran extensión.

Avenida Centenario

Por razones de tránsito y de importancia en cuanto a ubicación y función de conectar puntos importantes, se le ha señalado a esta calle un ancho de 22 metros. Además se ha proyectado la apertura de la misma entre las calles Veintimilla y Orellana con un ancho de 25 metros, ya que ésta será la vía central que unirá el Parque de Mayo con la Urbanización de La Carolina.

Calle Francisco Pizarro

Se le ha señalado un ancho de 21 metros, se estableció este ancho debido a que en ambos lados de esta calle existen construcciones modernas y se trataba de no lesionar en lo posible intereses particulares. Además no se grava económicamente al I. Concejo. Esta calle al ser ensanchada no daña sino algunos cerramientos de poco valor.

Avenidas Mariano Aguilera y Virrey Núñez de Vela

Se ha proyectado para estas avenidas un ancho de 22 metros, respetando en lo posible los edificios nuevos y obedeciendo a estudios anteriores.

Podemos decir que en la mayor parte del ensanche no se trata sino de la corrección de línea de fábrica.

Avenida 12 de Octubre

Basándonos en estudios de la Dirección de Obras Públicas Municipales y a la situación de edificios de reciente construcción se ha proyectado un ancho de 32 metros, puesto que se trata de una Avenida de gran importancia conectando una vasta zona con el resto de la ciudad.

Calles Veintimilla y Mercadillo

La calle Veintimilla es una vía que une el Oriente con el Occidente de la ciudad, de allí su gran importancia como ruta transversal y la razón por la cual se la haya señalado un ancho de 20 metros. De-

bemos indicar también que a la avenida Veintimilla se le ha hecho un estudio con el fin de unirla con la Mercadillo y a ésta con la La Gasca.

Todo ello basado en los detenidos levantamientos topográficos y de interiores de los edificios.

Avenida Galicia

Considerando su importancia, ya que une la zona de La Floresta con el resto de la ciudad, se ha estudiado para esta calle un ancho de 20 metros. El ensanche se hace a expensas de los retiros existentes de las propiedades con el fin de no afectarlas, tratando de lesionarlas el mínimo posible.

Avenida Bárbula

También tiene un estudio para un ancho de 30 metros, pues es la prolongación de la avenida Colombia. Casi la totalidad del ensanche se hace sobre el lado Oriental de esta vía, ya que el nivel del lado Occidental tiene una cota muy baja. El efectuar este ensanche no requiere una mayor erogación, pues la casi totalidad de esta Avenida no está construida.

Avenida 18 de Septiembre y Gonzalo Pizarro

Considerando la gran importancia de esta ruta como gran entrada del Norte a la ciudad, su conexión no sólo con la parte Norte del país sino que también une la ciudad con el aeropuerto, hecho de fundamental trascendencia para el estudio de estas avenidas. Además la Gonzalo Pizarro, de la Orellana hacia el Norte, pasa dentro de la gran zona residencial y del Gran Centro Deportivo lugares de gran interés, inmediata a los parques de la zona, siendo cruzadas por las grandes avenidas diagonales, de paseo, que unen esa parte de la futura ciudad con el resto. Considerando estas circunstancias se han adoptado los siguientes anchos: desde la calle Riofrio hasta la Avenida Colón 82 metros; desde allí hasta el partidero 40 metros, estando notablemente facilitado este último ensanche por la poca y muy pobre edificación que existe en la mayor parte de su recorrido.

Centro Cívico de Gobierno

Las necesidades de la ubicación de un Centro Cívico de Gobierno, en un lugar tal que ofrezca las mayores facilidades paisajísticas, que pueda ser observado desde la mayor serie de puntos con toda la jerarquía y calidad que su propia calidad le confieren, cuyas conexiones tengan la facilidad, armonía, importancia y accesibilidad que re-

quiere y al mismo tiempo, lugar que simbólicamente tenga su asiento en lo más puro y espiritual de la urbe, nos llevaron a elegir la cuenca o angostura formada entre las laderas del Pichincha y del Ichimbía, que rodea a la base del Monumento al Libertador, para asiento sobre el cual se levantará el Centro Cívico de Gobierno, especie de cerebro de toda una nación. La condición topográfica destaca el conjunto, la condición simbólica respalda con la ciudad colonial todo el **pasado de la Tierra**, y con la ciudad moderna presenta todo el desarrollo y posibilidad del porvenir. El cerebro actúa y su sistema nervioso, constituido por sus conexiones técnicas, permite la rápida ejecución de lo concebido: las venas de la circulación tráfico llevan los elementos que renuevan, mejoran y multiplican las células del cerebro, y junto a la representación simbólica de la antigua y nueva ciudad y a la representación humana, está el Palacio Presidencial, sede del Primer ciudadano de la Nación, erigido tras la Estatua del Primer Ciudadano de la América Latina: Simón Bolívar.

El Centro Cívico de Gobierno comprende la sede de los tres Poderes que centralizan la actuación del Estado.

Poder Ejecutivo.
El Poder Legislativo y
El Poder Judicial.

Se unen a estos elementos todos aquellos edificios destinados a oficinas y dependencias de esos Poderes, como lo son las Oficinas de los distintos Ministerios, Contraloría y Tesorería de la Nación, etc., etc.

El Palacio destinado a sede del Poder Legislativo se ha llevado a un sitio en el que por su condición de parcial aislamiento se obtiene una tranquilidad especial, en medio de jardines y de parques, y al mismo tiempo la topografía destaca naturalmente el edificio construido en la altura.

El Centro Cívico de Gobierno tiene tres vías principales de relación: las actuales Avenidas 18 de Septiembre y Colombia, en su relación con el Norte de la ciudad; y la Gran Avenida, que se continúa por la Montúfar hacia la Maldonado, con una bifurcación por la actual calle Guayaquil, hacia el Sur. Las primeras convenientemente adaptadas en su espacio viario y en su cerramiento verde, llegan al nivel de la Gran Plaza Central, la que se halla contenida por el Palacio Presidencial y los de los Ministerios de Relaciones Exteriores y del Interior; al mismo tiempo esas avenidas cubren el desnivel y la distancia hacia la Gran Avenida del Sur, y como se hallan divididas en dos niveles pueden así salvar fácilmente los desniveles que median hasta la Avenida América y la actual calle Los Ríos.

Además se ha buscado la unión de este Gran Centro con el Oriente y el Occidente de la ciudad por medio de los Parques que lo unen con el Ichimbía y con el Parque de la Zona Hospitalaria del Oeste, haciendo converger hacia este punto, corazón de la ciudad, una serie

Centro Cultural

de espacios de gran interés.

El Centro Cultural, ubicado frente al Centro Cívico de Gobierno y en oposición perfecta a la gran escalinata que entre las torres de acceso desde el Sur de la Gran Plaza Bolívar, se ha estudiado con el fin de centralizar en un punto importante de la ciudad un edificio que reúna una serie de servicios que en su valor de conjunto faltan todavía en la ciudad de Quito. Su emplazamiento, aparte del resultado conveniente para la plástica de la avenida, resulta interesante por constituir un punto realmente central al alcance de todo el movimiento más importante del núcleo actuante de la urbe, y por lo tanto, un acceso obligado.

Se ha querido hacer de este centro cultural el "Parnaseium" de la ciudad de Quito, edificio que concentra en sí todas las células donde se estudia y se exhibe el arte. Así hemos llegado a concebir para este edificio los siguientes destinos:

- Museos,
- Exposiciones,
- Bibliotecas,
- Sala de conferencias,
- Sala de música,
- Escuela de danza,
- Escuela de declamación,
- Escuela de pintura,
- Escuela de escultura,
- Gran club deportivo-social.

Este gran centro está también conectado con el lugar de estacionamiento y llegada de autogiros. Esta estación ubicada en el actual sitio de la Plazuela Marín, ha sido concebida con el fin de establecer en una zona importantísima de la ciudad, una conexión de los transportes urbanos y extra-urbanos para una perfecta distribución de las gentes, dentro de la urbe.

Trazado de la Zona Norte

En el proyecto de los lineamientos generales de esta gran zona de la futura ciudad, base de financiación de todo el Plan, se ha seguido un criterio eminentemente moderno y paisajista de composición, amanzanamientos en el sentido longitudinal como mejor forma de loteamiento y más conveniente solución para el tránsito rápido que circulará por las avenidas importantes, creando la menor cantidad de

cruces posibles. Al mismo tiempo este amanzanamiento, atravesado por zonas de parques y jardines que se unen y componen con los de los propios lotes, adquiere un carácter especial de verdadero barrio jardín. Esos parques unen y enhebran todas las zonas con el Gran Parque y Centro Deportivo; además el conjunto de diagonales y grandes avenidas de paseo completan una composición integral cuyo trazado general está perfectamente definido, cuyo detalle deberá estudiarse a medida que se realice. En el plano de zonización se ha indicado una distribución de tipos de edificación, buscando composición de volúmenes e interés paisajístico con la diferenciación de zonas de vivienda individual y blocks de casas colectivas separadas por grandes espacios enjardinados.

Conclusiones

Terminamos así en una forma sintética, la descripción de un trabajo realizado con todo el empeño y el amor que pueden despertar en el técnico consciente, el alcance de su capacidad y cariño que le despierta el tema de una de las ciudades más interesantes de las dos Américas. Ella vive hoy, todo un glorioso pasado histórico en las artes y en la intelectualidad; y vive también todo un sentido perfectamente responsable en su propia *vida* y la de sus habitantes, de la evolución lógica hacia mejores devenires. Posee ese sentido intuitivo en quienes la gobiernan, y ellos prestan toda su valiosa cooperación en la crítica sana con la que se logran los grandes triunfos. Ellos representan la voluntad soberana de un conglomerado de gentes. En ellos está la responsabilidad de prosecución de todo un historial magnífico como el de los Cabildos de Quito. En ellos está el poder de determinar por sí o por quienes puedan asesorar debidamente sobre este grande y complicado problema, de cual debe ser el mayor desarrollo físico y moral para la Capital del Ecuador, donde vivirán todas las generaciones dirigentes, de un gran pueblo. Ellos concertarán las directivas colectivas de una Nación en su espiritualidad, en su cultura y en su civilización: el vivir de sus hijos será lo que imprima estas normas. Ellos tendrán ante el futuro, la responsabilidad de esta misión. Pusieron en ello todo lo que sus mejores intenciones pudieran lograr, los técnicos municipales y de gobierno, los estudiantes universitarios de ingeniería y los modestos empleados, con los que se inicia una de las oficinas más en consonancia con la hora de la vida actual y futura en el mundo; la de un Plan Regulador. Prever el desarrollo físico, buscar un desarrollo moral e intelectual de un ser viviente, ya en el orden del conglomerado de una ciudad o del conjunto de habitantes de una nación, es en este momento una de las virtudes de esta generación, a la que las futuras le cabe un eterno reconocimiento. Creemos no habernos equivocado en la apreciación del problema general que ello significa para

Quito, y tenemos la más firme esperanza de poder contribuir, como hasta ahora, con nuestra mejor voluntad, a solucionar todo problema a que este respecto se nos presente en adelante. No terminaremos nuestras líneas sin dejar nuestro agradecimiento sincero, a quienes han servido con su distinguida colaboración en nuestras tareas, a los Señores Presidentes Municipales, a los Señores Concejeros, a los Técnicos Municipales y de Gobierno y a los amables compañeros de nuestra Oficina del Plan Regulador de Quito.

Gilberto Gatto Sobral,

Arq. Urbanista, Encargado del Plan Regulador.



RESOLUCIONES SOBRE EL PLAN REGULADOR Y OTRAS OBRAS DE LA CIUDAD

Reparaciones de predios afectados por el Plan Regulador

Aprobada en sesión de 2 de abril de 1946

Los propietarios de predios afectados por el Plan Regulador podrán hacer en ellos las reparaciones necesarias para su conservación y las adecuaciones requeridas por razones de higiene, siempre que las reparaciones o adaptaciones hayan sido previamente aprobadas por la Dirección de Obras Públicas Municipales, y su costo no exceda del 10 por ciento del valor del predio, de acuerdo con el Catastro Municipal. No podrán hacer uso de esta facultad los propietarios cuyos predios se encuentren en las zonas declaradas de inmediata realización en el Plan Regulador.

Sólo se podrá conceder permiso para las reparaciones y adaptaciones de que habla el acápite anterior una vez cada veinte años para un mismo predio; salvo en aquellos casos en que son indispensables el ejecutarlas para remediar un daño grave causado por fuerza mayor o caso fortuito.

La Dirección de Obras Municipales para conceder el permiso exigirá: 1.º—Que se compruebe plenamente que las reparaciones o adaptaciones son necesarias para la conservación del edificio o requeridas por razones de higiene; 2.º—Que se presenten planos detallados del edificio que va a ser reparado o adaptado en el estado en que se encuentra y de las reparaciones o adaptaciones que se pretenda realizar; 3.º —Que las obras que van a ejecutarse, a juicio de la Dirección de Obras Públicas Municipales, no excedan en costo del 10 por ciento del valor del predio; para la fijación del costo no se tomará en cuenta el valor de la instalación de baños y servicios higiénicos que hayan sido ordenados por la Dirección de Higiene Municipal, para que el predio reúna las condiciones de salubridad requeridas por las Ordenanzas Municipales.

Los propietarios de predios afectados por el Plan Regulador no podrán hacer en ellos ampliaciones, entendiéndose por tales las construcciones que requieran la apertura de nuevos cimientos o las que añadan un piso al edificio, aún cuando sea poniendo cubierta a una terraza.

Tampoco podrán remodelar las fachadas de las casas, ensanchando puertas o ventanas, convirtiendo las ventanas en puertas o viceversa. Esta prohibición se entiende aún a aquellas fachadas de una casa esquinera, en la calle cuya línea de fábrica no esté afectada por el Plan Regulador, si la fachada a la calle lo estuviere.

Si un predio afectado por el Plan Regulador tuviese espacios vacíos, huertos, patios en los cuales, de acuerdo con el Plan pueden construirse edificios, podrá su propietario obtener permiso para edificar en dichos lugares, siempre que presente un plano de conjunto de la transformación de su propiedad de acuerdo con las normas del Plan Regulador, aún cuando la obra que va a realizarse sea sólo en ejecución parcial de dicho plano de conjunto.

Podrá también obtener permiso para ejecutar obras que impliquen derrocamiento parcial del actual edificio, siempre que, como en el caso anterior, presente el plano de conjunto y se comprometa mediante contrato, en el que se estipulará una multa equivalente al 40 por ciento del valor catastral de la propiedad, a realizar íntegramente el plano en un período de tiempo que no podrá exceder de cinco años.

El Concejo anualmente señalará las zonas de ejecución inmediata del Plan Regulador.

Fijación de las diferentes zonas de la Ciudad, sobre espacios verdes y centro cívico

Aprobada en sesión de 21 de Junio de 1946

En uso de las atribuciones de que me hallo investido por el numeral 20 del Art. 62 de la Ley de Régimen Municipal, me permito presentar a consideración del I. Concejo las siguientes proposiciones.

El asunto que mayores dificultades causa al Concejo y a los vecinos de Quito, es el de la aplicación del Plan Regulador, a consecuencia de la falta, en algunos casos, de un criterio fijo para interpretar el proyecto aprobado por el Concejo, obra del señor Jones Odriozola y la manera de ejecutarlo. Esto en lo que se refiere a la reparación, conservación y adaptación de las casas afectadas por el Plan Regulador, se simplificó mediante la resolución dictada por el Concejo en sesión de abril 2 del presente año.

Indudablemente, de las disposiciones entonces adoptadas, una de las más importantes es aquella que no permite remodelar las fachadas, ya que, sin tal prohibición nunca llegará a construirse nuevos edificios en la zona ya edificada y que está afectada por el Plan Regulador. Del estricto cumplimiento de tal disposición dependerá el que pueda un día realizarse el Plan Regulador en la zona histórica de la ciudad.

A fin de establecer criterios fijos, me permito someter a consideración del I. Concejo las siguientes sugerencias:

1ª.—La zona del Quito histórico, esto es la comprendida entre el monumento al Libertador, por el norte; la plaza de La Recoleta, por el sur; la calle Pedro Fermín Cevallos, por el oriente, prolongándose hasta la plazoleta Mejía, y la calle Chimborazo, por el Occidente; debe ser objeto de una reglamentación especial en lo que se refiere a construcciones, la cual fué sugerida por la Junta de Defensa Artística de la Ciudad, y conviene que cuanto antes el Concejo la apruebe dictando, al efecto, una Ordenanza.

Debe ser declarada zona de primera clase el espacio comprendido entre los siguientes linderos: por el sur, la calle Rocafuerte, desde la Plazoleta Mejía hasta su intersección con la Venezuela, siguiendo por ésta hasta la Avenida 24 de Mayo y de ésta, hasta la intersección de la calle Imbabura; por el Occidente, la Imbabura hasta la intersección con la Olmedo, por ésta hasta la Cuenca y siguiendo ésta hasta la Manabí; por el Norte, la Manabí hasta la Vargas, por ésta hasta la Ante, por ésta hasta la 18 de Septiembre, siguiendo ésta hasta la Plaza de San Blas; de ésta por la Pedro Fermín Cevallos hasta la Plaza Yerovi, siguiendo por la Olmedo hasta su intersección con la Montúfar; y, por el Oriente, la Montúfar hasta la Junín, ésta hasta la Javier Gutiérrez y la quebrada que va en dirección con la Rocafuerte.

Además, habrá otra zona residencial de primera clase, de acuerdo con lo resuelto por el Concejo el 11 de junio: esto es la comprendida entre la calle Ante y las Avenidas América, 12 de Octubre y Orellana.

2ª.—Zonas industriales, en las únicas en que se podrían establecer fábricas deberían ser las Parroquias Alfaro, la Magdalena y el Barrio Vicentino de Verde Cruz y el sector comprendido al occidente de la Av. América y al norte del puente de la Carolina. Esto es sumamente indispensable y necesario, ya que, de otro modo, el servicio de la fuerza eléctrica será siempre deficiente, si en cualquier parte de la ciudad se instalan motores poderosos o varios motores de pequeño caballaje, que juntos sumen una cantidad de energía importante. Convendría establecer un plazo de dos años para que sean trasladadas a estos lugares las fábricas que ahora existen en otras partes de la ciudad.

3ª.— Los espacios verdes previstos en el Plan Regulador corresponden a las siguientes características: a) parques públicos; b) parques semi-públicos; c) parques privados; y d) terrenos dedicados a usos agrícolas y en los cuales no deben permitirse edificaciones.

Conviene que el Concejo declare que, a la primera categoría pertenecen los espacios verdes que el Plan Regulador sitúa junto al Centro Deportivo y que en su mayor parte están en terrenos pertenecientes a La Carolina; los que actualmente son ya parques públicos; y las zonas de El Panecillo y el Ichimbia. En estos lugares no debe permitirse ninguna edificación y ejecutarse, a la medida de las posibilidades del Concejo, los jardines previstos.

A la segunda categoría, o sea la b], los terrenos como los ocupados por el Colegio Militar y el actual campo de Golf, los cuales no tiene porque adquirirlos el Concejo, sino solamente exigir que se conserven como espacios verdes, pero de uso particular.

A la categoría c], la tercera, deben ser destinados todos los espacios verdes señalados en el Plan Regulador, con excepción de aquellos que están considerados como pertenecientes a la I, II o IV categoría. En estos convendría permitir la construcción de quintas residenciales, siempre que cada edificio estuviere rodeado de parques, que por lo menos, tengan tres mil metros cuadrados de superficie.

En la cuarta categoría d] terrenos agrícolas, pertenecerían todos aquellos que forman la cintura de parques que rodea a la ciudad en el Plan Regulador, por el Este y por el Oeste, en aquellos parajes que, a causa de su declive o por encontrarse situados a una altura mayor de 2.890 metros, que es la cota más alta en la que se puede permitirse la edificación de casas, no son aptos para la urbanización. Esta cuarta clase de terrenos no debe adquirir el Concejo, sino solamente limitar su uso para fines agrícolas, recomendando especialmente el que se los ocupe con bosques.

4*—Uno de los puntos esenciales del Plan Regulador, es el conocido con el nombre de Centro Cívico. La ciudad requiere el que, en la parte prevista para el Centro Cívico existan amplias avenidas, que unan la ciudad del Norte con la histórica del Centro; pero dada la situación económica de la Nación, no es posible que, en muchísimos años, el Gobierno esté en capacidad de construir los edificios públicos que ahí deberán levantarse.

Por otra parte, la necesidad de la formación de las Avenidas que en el Plan Regulador se han consultado en esta sección, va a ser un imperativo a corto plazo para el tránsito urbano. Además no es posible que los propietarios de los predios de esa sección permanezcan, indefinidamente, en la situación en que ahora se encuentran, sin poder aprovechar debidamente de sus predios.

De ahí que, sugiero que se ordene el levantamiento del plano del Centro Cívico, el cual debería referirse, no solamente a las líneas de fábrica, sino a las características todas de los edificios, incluso sus fachadas, las que deben tener perfecta uniformidad dentro de todo el espacio comprendido en el Centro Cívico. Más, como no podrán hacerse ahí las construcciones de edificios públicos que contempla el Plan Regulador, convendría considerar aquella sección como un centro comercial de primera clase, permitiendo que los propietarios construyan ahí casas de oficinas o almacenes, de acuerdo con el plan que para el efecto se elabore.

f.) J. Jijón y Caamaño
Alcalde de San Francisco de Quito.

Modificación de la diagonal que une la Avenida América con la calle Imbabura

ACTA NUM. 21

Sesión del 29 de Marzo de 1946

Se acuerda modificar el Plan Regulador de la Ciudad en la parte occidental, sección comprendida entre el relleno de El Tejar y la Av. América, en el sentido de construir en vez de la Av. diagonal que une la Av. América con la calle Imbabura, un túnel que siguiendo la misma dirección atraviere la loma de San Juan y sirva para unir el tráfico pesado sin necesidad de romper varias manzanas de la ciudad con una calle transversal. En consecuencia, el Plan Regulador no afecta las propiedades por las que debía pasar la referida diagonal.

Ensanchamiento de la calle Imbabura

En cuanto al ensanchamiento de la calle Imbabura, se resuelve que se lo haga hacia el occidente, de manera que no se toquen las murallas de San Francisco y La Merced que son monumentos coloniales.

Ancho de la calle Chile

Que la calle Chile se mantenga del ancho que tiene actualmente en el trayecto comprendido entre el Convento de la Merced y San Agustín.

Ubicación de los futuros mercados modernos para la ciudad

ACTA MUM. 32

Sesión ordinaria de mayo 8 de 1946

Señor Alcalde: El señor Director de Obras Públicas Municipales, en oficio 215, de fecha 1º de Abril del presente año, nos informa sobre los sitios que deberían elegirse para la construcción de los Mercados de la ciudad. Nuestra Comisión está completamente de acuer-

do con el criterio del señor Director, por lo que ratifica dicho informe, pero salvando en todo caso el parecer más acertado de la I. Corporación. Quito, a 24 de Abril de 1946. *Los Comisionados:* f) A. Andrade. f) A. Naranjo. f) Carlos Vela Suárez. f) Dr. Román Checa".

Informe del Director de Obras. Oficio N.º 215, de 1.º de Abril de 1946. Señor Alcalde de San Francisco de Quito. Ciudad. Acerca de los sitios elegidos para la construcción de mercados, debo añadir que en la sección Sur de la ciudad, hacia la calle Alfaro que conduce a la fábrica del señor González Artigas, a poca distancia de la carrera Maldonado en el barrio de Chimbacalle, existe un terreno que me parece adecuado para este objeto, como pudo apreciar también el señor Alcalde, en la visita efectuada a este sitio.

Con la elección de este terreno de Chimbacalle habría ya cuatro sitios para la construcción de los cuatro mercados que se propone hacerlos el I. Concejo, y que serían:

1o. El de la zona Norte, entre las calles Gil Ramírez Dávalos, Roberto Cruz, Veintimilla y Texeira.

2o.—El de la calle Olmedo y Pedro Fermín Cevallos [Barrio de la Tola] que correspondería al mercado de la zona central.

3o.—El de las calles Rocafuerte y Chimborazo [San Roque], que correspondería a la zona occidental

4o.—El de Chimbacalle, que se ha indicado en lo que antecede, que correspondería a la zona Sur.

Me parece que se debe excluir el sitio elegido por la Comisión de Higiene, entre la calle Venezuela y la Av. 24 de Mayo, donde actualmente funciona el aserradero, porque según el Plan Regulador, se debe prolongar la Avenida 24 de Mayo, ocupando estos terrenos. De Ud. atentamente, f) J. Benítez".

Normas a las que deberán sujetarse las construcciones del Barrio de Empleados Municipales de la Quinta Santa Ana

ACTA NUM. 36

Sesión ordinaria de 17 de mayo de 1946.

Señor Alcalde:

La Comisión de Obras en vista del Oficio No. 85—6—J del Sr. Ingeniero de Estudios, Carlos Vallejo G., en el que se expone las dificultades que se han presentado con motivo de la aprobación de planos

para edificaciones en el Barrio de Empleados Municipales de la Quinta "Santa Ana", aprueba las sugerencias presentadas en el mencionado oficio, y, en esta virtud opina que las edificaciones se someterán a la reglamentación siguiente:

1o.—Irán sobre líneas de fábrica todas las propiedades ubicadas a ambos lados de las calles Rodrigo Núñez y Alcides Enriquez, comprendiendo los lotes desde el lote 77 hasta el 89; desde el 103 hasta el 116; desde el 118 hasta el 129; desde el 141 hasta el 151; desde el 130 hasta el 140; desde el 152 al 161; del 190 al 197:

2o.—*Irán con retiro todos los demás lotes.*

3o.—Las casas sobre línea de fábrica estarán sujetas a un retiro de tres metros a una de las medianeras, pudiendo pegarse a la otra, siempre que la construcción vecina o haga en la misma forma; de modo que el conjunto sea uniforme. En caso de que no hubiera ninguna construcción vecina pegada a la medianera, deberá retirarse forzosamente de las medianeras.

4o.—Las construcciones con retiro a la línea de fábrica serán estilo chalet con 3 o 4 frentes, contemplando un retiro de 3 metros. Con tres fachadas se harán solamente las construcciones que se peguen a la misma medianera, en cuyo caso la aprobación de los planos será simultánea para ambos vecinos. En caso de que uno de ellos no pudiera presentar los planos al mismo tiempo, el vecino interesado presentará un documento mediante el cual se certifique que ambos propietarios ocuparán la misma medianera, siendo imprescindible que las dos construcciones tengan el mismo tipo.

5o.—Los lotes 116 y 117 tendrán retiro de tres metros con respecto al parque público y al callejón; y sobre la calle Rodrigo Núñez, las construcciones serán sobre línea de fábrica.

6o.—En la calle Leonidas Batallas las construcciones serán sobre línea de fábrica.

7o.—Todas estas construcciones estarán sujetas a la Ordenanza Municipal de Construcciones vigente.

En esta forma estimamos que se subsanarán los inconvenientes anotados por los propietarios de lotes de la Quinta "Santa Ana" respetando el criterio más autorizado del I. Concejo

Quito, a 14 de Mayo de 1946. *Los comisionados:* f] A. Andrade.
f] Dr. Román Ch. f] Carlos Vela Suárez.

Construcción provisional en la futura Avenida que unirá la Villa Flora con la Magdalena

ACTA NUM 36

Sesión ordinaria de 17 de mayo de 1946.

Señor Alcalde: El Sr. J. Dassum Lasso, pide que se le permita continuar la construcción de un edificio destinado a fábrica textil, en su propiedad de la calle Galte, comprometiéndose a entregar sin costo alguno para el Municipio, la parte de edificio que fuese afectado por la futura Avenida que unirá la Villa Flora con la Magdalena y que no se le obligaría a hacer tal entrega antes de un plazo mínimo de diez años.

La Comisión opina que si el señor Dassum celebra un contrato en la Sindicatura Municipal, comprometiéndose a entregar después de diez años, la parte de la construcción afectada por la futura Avenida y sin costo alguno para el Municipio, debe resolverse favorablemente lo solicitado, pero salvando el mejor criterio del I. Concejo. Quito, a 10 de mayo de 1946. *Los comisionados.*—, f) A. Andrade. f) Augusto Naranjo. f) Carlos Vela S.

Requisitos para la edificación de una casa en la calle Asunción

ACTA NUM. 41

Sesión ordinaria de Mayo 17 de 1946.

Señor Alcalde: El señor Guillermo Gustavo Almeida, pide la autorización para construir una casa en el terreno de su propiedad situado en la prolongación de la calle Asunción, entre Panamá y New York, pero sin las exigencias estrictas del Plan Regulador de la ciudad. Nuestra Comisión, considerando que estas exigencias en verdad impedirían las construcciones en este sector, opina porque se le debe permitir al señor Almeida el construir su casa, siempre que se sujete a la línea de fábrica, aunque no tenga el retiro, ni cuatro fachadas. Respetamos en todo caso el criterio más acertado del I. Concejo. Quito, a 24 de abril de 1946. *Los Comisionados.* f.) A. Andrade. f.) Dr. Román Checa. f.) Augusto Naranjo.

Determinación del ancho de la Avenida Orellana

ACTA NUM. 42

Sesión ordinaria de junio 7 de 1946.

Señor Alcalde: El señor Carlos Vallejo, Ingeniero de Estudios de la Oficina del Plan Regulador, remite el Proyecto de la Avenida Orellana, con el ancho previsto de 30 metros, para poder tramitar las solicitudes sobre pedidos de línea de fábrica. Nuestra Comisión, aprueba dicho Proyecto, por encontrarlo de acuerdo con las necesidades de este sector de la ciudad, y conforme con la resolución del Concejo. Respetamos el mejor criterio del I. Concejo. Quito, a 3 de junio de 1946. Los comisionados. f] A. Andrade. f] Carlos Vela Suárez. f] Dr. Román Checa. f] Augusto Naranjo.

"Oficio No. 103-G-J. 20 de Mayo de 1946. Señor Presidente de la Comisión de Obras. Presente. Remito el Proyecto de la Av. Orellana con su forma en tinta azul dejando sobre línea de fábrica todo el tapial del Colegio Militar, con el ancho previsto de 30 metros, a fin de que se sirva aprobar o no dicho Proyecto, para así poder dar trámite a las solicitudes presentadas, sobre pedidos de línea de fábrica en ese sector. Atentamente, Carlos Vallejo G. Ing. de Estudios".

Declaración de zona residencial de 1ª clase

ACTA NUM. 43

Sesión ordinaria de 11 de junio de 1946.

En uso de las atribuciones que me concede el numeral 20 del Art. 62 de la Ley de Régimen Municipal vigente, me permito someter a consideración del I. Cabildo las siguientes proposiciones, que las estimo necesarias para el mejoramiento de la ciudad y del bienestar público..... 2a. Para hacer efectivo el cumplimiento de las dispo-

siciones de la Ley de Régimen Municipal vigente, así como para poder tratar y financiar las obras de pavimentación de la ciudad, solicito al I. Concejo declare zona residencial de primera clase, la comprendida dentro de los siguientes linderos: por el sur, calle Ante; por el norte, Av. Orellana; por el oriente, la Ciudadela La Floresta; por el occidente, la Avenida América, según plano adjunto.

Quito, junio 11 de 1946.

J. Jijón y Caamaño

Alcalde de San Francisco de Quito

Urbanización de La Carolina

ACTA NUM. 28

Sesión de 28 de junio de 1946.

Con vista de los planos enviados por la Dirección de Obras Públicas Municipales:

1o.—Se aprueba en principio el Proyecto de urbanización de La Carolina y terrenos adyacentes, comprendido entre la Av. Gonzalo Pizarro, Mariano Agullera y Francisco de Orellana;

2o.—Que la localización del hipódromo se hará posteriormente de una manera definitiva, una vez que se haya hecho el estudio de la conveniencia de su retiro hacia el Norte;

3o.—Que se conserve como consta en el Proyecto el trazado de la Avenida de Los Estadios, la cual si se retira el Hipódromo hacia el Norte terminará en el Estadio Olímpico Municipal.

4o.—Que se conserve tal como consta en el Proyecto, la anchura y trazado de las avenidas principales y diagonales que cruzan La Carolina; y

5o. Que se principie cuanto antes la urbanización de los terrenos de La Carolina en la parte comprendida dentro de los siguientes linderos: Por el Norte, la plaza constante en el plano enviado por el señor Director de Obras Municipales; por el Sur, la calle Cuero y Calcedo; por el Oriente, la Avenida límite que tendrá 50 metros de ancho; y, por el occidente, la Avenida Gonzalo Pizarro que tendrá 40 metros de ancho. En este sector la urbanización estará formada por lotes de por lo menos 25 metros de frente por 45 de fondo.

Ancho de las calles Galicia y Andalucía

Se resuelve que la calle Galicia del Barrio de La Floresta tenga 16 metros de ancho y la calle Andalucía 14 metros de ancho, debiendo hacerse el ensanchamiento de esta última calle hacia el lado occidental.

Espacios verdes de la categoría (c)

ACTA NUM 29

Sesión de 5 de julio de 1946

Se resuelve aclarar el acápite de la resolución tomada por el Concejo en sesión de 25 de junio del presente año, que se refiere a los espacios verdes comprendidos en la categoría c], en el sentido de que no se trata que el parque debe tener tres mil metros cuadrados, sino que cada lote no puede ser menor de esta superficie y debe formarse un parque al rededor del edificio.

Construcción de un gran Hotel Moderno

Se resuelve autorizar para que la Compañía Ecuatoriana Norteamericana pueda construir un gran Hotel en el espacio verde, contiguo al destinado para la construcción del Palacio Legislativo; teniendo en cuenta que, de acuerdo con la resolución del Concejo de 25 de junio del presente año, el espacio donde va a construir el Ingeniero Tinajero el Hotel, se halla catalogado en la categoría "C".

[Las demás condiciones para la construcción de este Hotel, constan de la Ordenanza aprobada por el Concejo].

Ensanchamiento de la calle Egas

ACTA NUM. 49

Sesión ordinaria de 16 de julio de 1946

Señor Alcalde: Por convenir a los intereses de los ciudadanos y a la estética de la ciudad, nuestra Comisión, sugiere al I. Concejo, la necesidad de que se ensanche la calle Egas, en 2,15 metros, a fin de que quede con un ancho total de nueve metros. Respetamos el mejor criterio del I. Concejo. Quito, a 16 de julio de 1946. Los Comisionados f]. Ing. A. Andrade. f]. Hugo Valencia H. f]. Dr. A. Román Ch.”.

Ubicación del Hipódromo

ACTA NUM. 33

Sesión de 10 de Agosto de 1946

Se resuelve por unanimidad dejar al Hipódromo en el lugar indicado en el Proyecto del Plan Regulador elaborado por el Arquitecto Jones Odriozola.

Urbanizaciones al Oriente de la Avenida Virrey Núñez de Vela

ACTA NUM. 61

Sesión de 10 de Setiembre de 1946.

En uso de la facultad que me concede el numeral 20 del Art. 62 de la Ley de Régimen Municipal, me permito someter a consideración del I. Concejo la siguiente proposición:

Al Oriente de la prolongación de la Avenida Núñez de Vela existe una amplia zona urbanizable para la cual se han presentado ya varios proyectos de construcciones y la aprobación de los planos ha causado algunas dificultades, puesto que allí no existe canalización y ésta no podría prestar servicios eficientes mientras el Concejo no construya los canales colectores que han de servir tanto a esa zona como a la de La Carolina.

Como estos colectores no podrán construirse antes de varios años, dada la carencia de fondos del Municipio y la necesidad de atender preferentemente a la hechura de otros canales situados en la Zona Histórica de la ciudad, para que desaparezcan focos de infección verdaderamente peligrosos para la salubridad de la ciudad, sugiero que se permita la urbanización por parte de particulares de los terrenos comprendidos entre la prolongación de la Avenida Virrey Núñez de Vela, al Norte del puente El Batán, hacia el Oriente de dicha Avenida y hasta la cota urbanizable, siempre que los propietarios se comprometan a construir la red de canalización hasta el límite de sus propiedades, para que entre en servicio en cuanto el Concejo construya los colectores, y, mientras esto suceda, se exija que todas las casas tengan una fosa séptica que reúna las condiciones exigidas por la Dirección de Higiene Municipal.

Se declara que en ningún caso se podrá conceder permiso para la construcción de edificios, mientras no se encuentren terminados todos los trabajos de urbanización en cada calle y se cumplan los requisitos puntualizados en la Ley y Ordenanzas pertinentes.

J. Jijón y Caamaño

Alcalde de San Francisco de Quito

Ensanchamiento del callejón Caspicara

ACTA NUM. 37

Sesión de Octubre 1° de 1946.

Señor Alcalde: En vista de que el Callejón Caspicara debe ser inmediatamente arreglado por encontrarse en él, un Colegio de enseñanza Secundaria para señoritas, nuestra Comisión pide al I Concejo declare de utilidad pública la casa perteneciente a la señora Lidia de Puig, que se proceda a la expropiación y se señale el ancho del callejón

Caspicara de 8 metros; distancia que debe ser medida de la línea en que está edificado el Colegio hacia el Norte. Respetamos el mejor criterio del I. Concejo. Quito, a 30 de Septiembre de 1946. Los Comisionados. f). Ing. A. Andrade. f). Dr. Román Ch. f). Carlos Vela Suárez.

Modificación del trazado de la calle Venezuela

ACTA NUM. 73

Sesión ordinaria del 31 de Octubre de 1946.

Señor Alcalde: El señor Director de Obras, ha puesto en nuestra consideración los planos de modificación de la calle Venezuela entre Ante y Carchi, por cuanto el I. Concejo resolvió suprimir del Proyecto General la diagonal que partía desde el Tejar y llegaba hasta la calle Venezuela, intersección Carchi. Así también de la modificación de la calle Riofrío considerando que las edificaciones en el lado Norte, son en su mayoría nuevas y de dos pisos, y que mantienen una sola alineación. Se consulta un ancho de 13 metros entre las Avenidas 18 de Septiembre y América. En vista de las razones expuestas, nuestra Comisión, cree que el I. Concejo debe aprobar las modificaciones presentadas, pero salvando el mejor criterio del I. Cabildo. Quito, a 26 de octubre de 1946. Los comisionados. f). A. Andrade, f). Dr. A. Román Ch. f). A. Naranjo S. f). Dr. H. Valencia".

Urbanización de los terrenos que la Caja del Seguro posee en la parroquia Alfaro

"Señor Alcalde: El Departamento de Construcciones de la Caja del Seguro, ha presentado el plano de lotización de terrenos que posee junto a las casas Colectivas de la Caja del Seguro en la parroquia Alfaro de esta ciudad, entre la calle Tomebanda y la línea del ferrocarril, para luego de su aprobación-iniciar la construcción de casas colectivas para obreros. La Oficina del Plan Regulador, nos informa que de acuerdo con el Proyecto General, esta propiedad y las adyacentes, la mayoría de ellas edificadas, se encuentran destinadas a

parque público. Como las construcciones existentes son de elevado costo, Teatro México, casas colectivas, etc., nuestra Comisión, es del criterio que el I. Concejo debe declarar esta zona edificable, y por lo tanto, aprobar los planos de lotización presentados por la Caja del Seguro. Dado el caso de que la I. Corporación se pronuncie en este sentido sería de encargar a la Oficina del Plan Regulador, busque un sitio más apropiado para parque público, que sirva a este sector. Respetamos el mejor criterio del I. Cabildo. Quito, a 26 de octubre de 1946. Los Comisionados. f) A. Andrade. f) Dr. Román Ch. f) A. Naranjo S. f) Dr. H. Valencia”.

Prolongación de la calle Sucre

“El Concejo aprueba el informe con el que se presenta el plano de la prolongación de la calle Sucre, entre las carreras Montúfar y Flores, sin la salvedad que hace la Comisión, es decir, dejando en el proyecto el espacio destinado a parque o estacionamiento de vehículos.

Arreglo de las veredas y limpieza de las fachadas de los edificios del Casco Colonial de la Ciudad

ACTA NUM. 74

Sesión ordinaria de noviembre 8 de 1946.

“Señores: En uso de la facultad que me concede el No. 21 del Art. 62 de la Ley de Régimen Municipal, me permito presentar a consideración del I. Concejo las siguientes sugerencias:.... *Segunda:* En el Casco Colonial de la Ciudad, delimitado ya por Ordenanza expedida por el I. Concejo, me parece conveniente ordenar que los propietarios de las casas reparen a su costo las veredas, facilitándoles la ejecución de dicha obra proveyéndoles del cemento necesario a precio de costo. Desde que se fundó la ciudad, por ordenanza del primer Cabildo, se determinó de acuerdo con la legislación española vigente en la Península y que aun se mantiene en vigor en casi todas

las ciudades hispanoamericanas, que el cuidado, construcción y mantenimiento de las veredas y del pavimento de las calles, era obligación que incumbía a los propietarios de casas, en el frente de sus propiedades. Esta disposición legal quedó válida en la ciudad de Quito hasta bien entrado el presente siglo, y en cuanto a la construcción y cuidado de las veredas, hasta la creación de la Junta de Embellecimiento (1922). Al exigir, pues, a los vecinos, el que rehagan sus veredas, no sería sino mantener la tradición de Quito y hacer en parte lo que mandan las legislaciones de otras ciudades hispanoamericanas, entre ellas Bogotá y Lima. *Tercera:* Costumbre inveterada ha sido en Quito el que periódicamente, con ocasión de la celebración de algunos aniversarios patrios, se ordene a los vecinos la limpieza y aseo de la pintura de las casas. Desgraciadamente en los últimos tiempos no se han impartido estas órdenes, por lo que la ciudad presenta un aspecto sumamente desagradable. Convendría, pues, ordenar al Comisario de Calles, que notifique a todos los propietarios que pinten las fachadas de sus casas, y sería bueno disponer que se les dé a todas, por lo menos en el casco colonial de la ciudad, un color más o menos uniforme: blanco o marfil, evitando el que cada almacén pinte la pared exterior de distinto color, lo que da una impresión artística muy pobre a la población. *El Alcalde de San Francisco de Quito, (f. J. Jijón y Caamaño).*

Relleno y arreglo de la quebrada de Manosalvas

ACTA NUM. 76

Sesión ordinaria de noviembre 21 de 1946.

"Señor Alcalde: Tenemos a bien poner en conocimiento del I. Concejo, el Proyecto elaborado por la Oficina del Plan Regulador sobre la quebrada Manosalvas, en la manzana comprendida entre las calles Imbabura, Cuenca, Mideros y Chile. El parecer de nuestra Comisión es de que la I. Corporación debe aprobarlo sin modificaciones porque ha consultado todas las necesidades de ese sector de la ciudad. Respetamos en todo el mejor criterio de I. Concejo. Quito, a 8 de noviembre de 1946. *Los Comisionados:* f.) A. Andrade: f.) Carlos Vela S. f.) Dr. H. Valencia. f.) A. Naranjo S. f.) Dr. Román Ch."

Urbanización de Terrenos Municipales

ACTA NÚM. 77

Sesión ordinaria de 15 de noviembre de 1946.

Primera. Se aprueba en general el Proyecto de urbanización y lotización del terreno municipal donde funciona el Ecuador Tennis Club, conservando por lo tanto al ancho y trazado de las calles que se abrirán para el objeto;

Segunda: En cuanto a los lotes que quedan al Oriente de la calle Andalucía y que lindan con el Colegio Americano se ordena que la Dirección de O. O. P. P. precise con más exactitud los linderos de estos lotes, tomando en cuenta las extensiones de terreno que la Corporación ha vendido en varias ocasiones a ese Establecimiento educacional;

Tercera: Con el objeto de poder hacer la prolongación de la calle Andalucía de la diagonal que une ésta con la Av. 12 de Octubre y de primera paralela a esta Avenida, el Concejo declara de utilidad pública el lote de terreno comprendido entre la referida diagonal, la Avenida 12 de Octubre, la calle Galicia y la primera paralela que debe abrirse, excluyendo lo que se ha donado al Colegio Santo Domingo de Guzmán; y, del edificio que se necesita derrocarlo para prolongar y abrir la calle Andalucía; y,

Cuarta: Que la Dirección de O. O. P. P. realice los estudios necesarios para determinar el lugar y extensión del terreno que se podría entregar al Ecuador Tennis Club en La Carolina, en el sector designado para el Centro Deportivo.

Proyecto definitivo de la calle Aguirre

Acta NÚM. 77

“Señor Alcalde. Por cuanto se han solicitado numerosas líneas de fábrica, para cerramientos y edificaciones en la calle Aguirre (prolongación de la Av. Orellana), y en la calle Caspicara, la Oficina del Plan Regulador, ha elaborado proyectos para estos sectores de la ciudad de acuerdo con las necesidades de la ciudadanía y en función del

aspecto económico en lo que se relaciona con el Municipio. Nuestra Comisión, pone pues, en conocimiento del I. Concejo estos Proyectos estudiados con toda la meticulosidad del caso y es de la opinión que la I. Corporación debe aprobar sin modificaciones el Proyecto de la calle Caspicara, según la línea verde que consta en el plano adjunto. De la calle Aguirre (prolongación de la Av. Orellana) adjuntamos tres proyectos, de los cuales, nos permitimos recomendar al I. Concejo apruebe el signado con el número 3 por creerlo el más conveniente. Respetamos en todo caso el más ilustrado parecer de la Corporación. Quito, a 8 de noviembre de 1946. Los Comisionados. f) A. Andrade. f) Carlos Vela Suárez. f) Dr. H. Valencia. f) A. Naranjo. f) Dr. Román Ch.”.

Terrenos para el Quito Polo Club

“Señor Alcalde. El señor Presidente y Secretario del Quito Polo Club, solicitan que se determine definitivamente la localización del terreno dedicado a cancha para el juego de polo y, como tendrían que efectuar en estos terrenos cuantiosos trabajos, solicitan se les entregue con las debidas garantías para un tiempo no menor de 25 años, mediante el pago de arrendamiento que determinará el I. Concejo. Nuestra Comisión es del parecer que el I. Cabildo debe aceptar lo solicitado, es decir, que se debe entregar al Quito Polo Club el terreno determinado por la Oficina del Plan Regulador, por un tiempo de 25 años, mediante el pago de un arrendamiento de \$ 300,00 por año. Salvamos el mejor criterio del I. Cabildo. Quito a 15 de noviembre de 1946. Los Comisionados. f) A. Andrade. f) Carlos Vela Suárez. f) Dr. Román Ch.”.

Empalme de las calles Valdivia y Cordero

ACTA NUM. 78

Sesión del 19 de noviembre de 1946.

“Señor Alcalde: Nos permitimos poner en conocimiento del I. Concejo, el Proyecto de empalme de las calles Valdivia y Cordero, elaborado por la Oficina del Plan Regulador, el mismo que, a nuestro parecer, debe ser aprobado por el I. Cabildo sin modificaciones, por cuanto consulta las necesidades de ese sector de la ciudad, en función del factor económico. Respetamos en todo caso, el mejor parecer del I. Concejo. Quito, a 18 de noviembre de 1946. Los Comisionados. f) Dr. Román Ch. f) A. Naranjo.

Niégame autorización para reparaciones de una casa afectada por el Plan Regulador

ACTA NUM. 1

Sesión de Enero 3 de 1947.

“Señor Alcalde: El señor Jorge Velasco Gangotena, pide que se le autorice efectuar varias reparaciones en su casa situada entre las calles Tarqui y Estrada. El señor Ing. Jefe de la Oficina del Plan Regulador es del criterio que se debe negar esta autorización por cuanto el estado actual de la edificación es de perfecto deterioro y que cualquiera reparación que se quisiese hacer, tendría un costo mayor del precio de esa construcción. Nuestra Comisión, ratificando el criterio del Ing. del Plan Regulador, cree que el I. Concejo debe negar lo solicitado, respetando, desde luego, el mejor parecer de la Corporación. Quito, a 28 de diciembre de 1946. Los Comisionados. f) Ing. Alfredo Andrade. f) Hugo Carrera. f) Hugo Valencia. f) Dr. Román Ch. f) Augusto Naranjo.

Urbanización de terrenos municipales en la Parroquia la “Floresta”

ACTA NUM 4

Sesión del 14 de Enero de 1947.

Se aprueba el segundo de los proyectos presentados por la Dirección de Obras Públicas Municipales para la urbanización de los terrenos de propiedad municipal, donde funciona el Ecuador Tennis Club y, se ordena al Departamento de Obras que inicie cuanto antes los trabajos de urbanización y la apertura de las respectivas calles.

Modificación del trazado de la calle Arenas y Avenida América

ACTA NUM. 13

Sesión de 25 de febrero de 1947.

"Señor Alcalde: El señor Ing. Jefe de la Oficina del Plan Regulador de la Ciudad, ha remitido al señor Director de Obras el proyecto modificadorio de la calle Arenas y la Av. América. En el Proyecto primitivo se contemplaba una plazoleta entre las calles Manuel Larrea y Av. América, con el objeto de dar perspectiva al Colegio Mejía. Este es un proyecto muy costoso, por lo cual se lo ha modificado dejando la mencionada calle con un ancho de veinte metros. También se reduce el ancho de la Av. América de 20 metros a 16 metros, por cuanto existen construcciones de valor entre las calles Riofrío y Ante y sobre todo se obligaría a derrocar el cerramiento del Instituto Nacional "Mejía". Nuestra Comisión ha estudiado con detenimiento esta modificación del Plan Regulador y cree que el I. Concejo debe aprobarla por cuanto consulta las posibilidades económicas de su realización y está de acuerdo con las necesidades urbanísticas de ese sector. Como el Dr. Emillano J. Crespo pide al señor Director de Obras que le informe si la casa del Dr. Manuel Benjamín Carrión que está situada en la Avenida Vargas, cerca de la intersección con la calle Arenas, está o no afectada por el Plan Regulador, creemos que la Oficina del Plan Regulador, después de la aprobación del Proyecto anterior, ya podrá darle una contestación definitiva. Salvamos el mejor criterio de la Corporación. Quito, a 20 de febrero de 1947. Los Comisionados. f). Ing. Alfredo Andrade. f). Dr. Román Ch. f). Hugo Valencia. f). Augusto Naranjo"

Prolongación de la calle Andalucía

ACTA NUM. 20

Sesión de 11 de marzo de 1947.

Se aprueban los planos y avalúos de las propiedades de los señores Ricardo Muñoz Larrea, Comandante Gabriel E. Núñez y señora Lucila Arias, situadas en la calle Galicia, que el Concejo acordó expropiarlas para la apertura de la calle Andalucía que dará frente a los terrenos municipales que se van a urbanizar y los pondrá en comunicación con la calle Galicia.

Ubicación del Hipódromo definitivo y modificaciones del Plan Regulador en la urbanización de la Carolina y terrenos adyacentes

ACTA NUM. 21

Sesión de 14 de marzo de 1947.

Se aprueba el plano "2—A", en el que consta la ubicación del Hipódromo definitivo y la reducción del ancho de las avenidas y calles de la urbanización del inmueble municipal de la Carolina y terrenos adyacentes.

Se fija como ancho de la Avenida Gonzalo Pizarro el de 40 metros, acordado en sesión de 28 de junio de 1946.

El plano "2—A" se aprueba con la única modificación de que los espacios verdes ubicados a los extremos Norte y Sur del Hipódromo, que tienen la forma de dos riñones, se los reduzca al 50 por ciento de su superficie, de manera que pueda aumentar el área urbanizable de los terrenos de la Carolina y se haga posible su financiación.

Queda, por consiguiente, modificado en el sentido anterior el Proyecto primitivo del Plan Regulador elaborado por el señor Jones Odriozola.

Se encarga a la Dirección de Obras Públicas Municipales para que fije el porcentaje máximo de la superficie que se puede ocupar con construcciones en aquellos lotes de terreno que de acuerdo con una resolución anterior del Concejo no pueden ser menores de 3 000 metros de superficie.

Prohíbese la urbanización de los terrenos de la Hacienda Toctiuco

ACTA NUM. 23

Sesión de 25 de marzo de 1947.

Se resuelve declarar como zona no urbanizable todos los terrenos de la Hacienda Toctiuco comprendidos en el plano presentado por los interesados a consideración del Concejo, haciendo la aclaración de que si los peticionarios desean aprovechar estos terrenos agrícola-mente, se dirijan a las autoridades competentes.

Se acuerda, además, ordenar al Comisario Municipal que obligue al derrocamiento inmediato de las casas que se hubieren construido en esos terrenos.

Autorización para la venta de terrenos colindantes con el Colegio Militar

ACTA NUM. 24

Sesión de marzo 28 de 1947.

Señor Alcalde: Hemos estudiado la solicitud de la señorita Inés María Ayala, en la cual pide que el I. Concejo le permita enajenar tres lotes de terreno de su propiedad que están colindando con el Colegio Militar y junto a la Avenida Gonzalo Pizarro y somos del criterio que se le puede autorizar la venta de los lotes previa la urbanización respectiva, de acuerdo con lo que dispone la Ley.

Salvamos el mejor parecer de la Corporación.

Quito, a 26 de Marzo de 1947 Los Comisionados, f Ing. Alfredo Andrade, f) Dr. Antonio Román Ch. f) Augusto Naranjo, f) Dr. Hugo Valencia.

Continuación de los trabajos de relleno de la quebrada Manosalvas

ACTA NUM. 31

Sesión del 25 de abril de 1947.

Señor Alcalde: El señor Director General de Tránsito, solicita por intermedio de un oficio que se continúe el relleno de la quebrada que está situada junto a la Maternidad, con el objeto de dar mayor facilidad al estacionamiento de buses.

Nuestra comisión esta de acuerdo con la petición del señor Director General de Tránsito y es del criterio que se debe ordenar a la Dirección de Obras, continúe el relleno en la brevedad posible.

Salvo mejor parecer de la Corporación. Quito, a 3 de abril de 1947. Los Comisionados, f). Ingeniero Alfredo Andrade. f). Dr. Hugo Valencia. f). Dr. Antonio Román Ch. . f). Carlos Vela Suárez.

**Niégrese el permiso para construir un edificio sin
sujetarse a la línea de fábrica fijada para la
Avenida América**

ACTA NUM. 31

Sesión de abril 25 de 1947.

Señor Alcalde: El señor Benjamín Montaquiza C., solicita se le autorice continuar la construcción de su casa, sin sujetarte a la línea de fábrica e indica la renuncia por su parte, a toda indemnización que le corresponda cuando el I. Concejo creyere del caso exigir a los propietarios el ensanchamiento definitivo de la Av. América. Su propiedad está situada en la intersección de las calles Asunción y Av. América.

Nuestra Comisión, es del criterio que se debe negar la solicitud del señor Montaquiza, es decir, que para la nueva construcción debe sujetarse a la línea de fábrica dada por la oficina del Plan Regulador.

Salvo mejor parecer de la Corporación.

Quito, a 7 de abril de 1947. Los Comisionados. f). Ing. Alfredo Andrade, f) Augusto Naranjo, f) Carlos Vela Suárez.

Proyecto de trazado de la Avenida Campos Elíseos y calle Ayacucho en el sector de la Hacienda Miraflores

ACTA NUM. 41

Sesión de junio 3 de 1947.

Señor Alcalde: La señorita Inés Peñaherrera P., propietaria de un lote de terreno situado entre la Avenida Campos Elíseos—Hacienda Miraflores—calle Ayacucho, solicita lo siguiente:

1o. Que se rectifique el proyecto de calle que según el Plan Regulador, debería dividir el terreno;

2o. Que el trazado del ángulo de la calle en el terreno de su propiedad se practique en forma igual al que se ha dispuesto para la manzana del frente;

3o. Que se indemnice por la expropiación del terreno que debería ocuparse para la apertura de la calle; y,

4o. Que se le pague la desmejora que tendrán los pedazos de terreno que sobran, por la división causada por la apertura de la calle.

Nuestra Comisión, remite para su respectiva aprobación por parte del I. Concejo, el proyecto elaborado por la Oficina del Plan Regulador, el mismo que soluciona la mayoría de los pedidos de la señorita Peñaherrera, y que consta en línea morada.

En cuanto a la parte a expropiarse, creemos que se debe ordenar se levante el plano correspondiente para que quede la constancia; pero, el pago se deberá hacerlo cuando, hecha la primera edificación, se incorpore la faja a la vía pública. Salvo mejor parecer del I. Concejo.

Quito, a 20 de Mayo de 1947.—*Los Comisionados:* f) Ing. Alfredo Andrade, f) Augusto Naranjo, f) Dr. Hugo Valencia.

Modificación de la Avenida transversal a la Mariano Aguilera

ACTA NUM. 43

Sesión de junio 10 de 1947

Señor Alcalde: Atendiendo la solicitud presentada por el Dr. Antonio Quevedo, para que se modifique el trazado de una Avenida que cortaría transversalmente a la Mariano Aguilera, nuestra Comi-

sión ha estudiado el proyecto elaborado por la Oficina del Plan Regulador, el mismo que creemos, debe ser aprobado por el I. Concejo, con la ligera modificación que consta en el mismo plano adjunto.—Salvo el mejor parecer de la Corporación.

Quito, a 10 de Junio de 1947.— *Los Comisionados:* f) Ing. Alfredo Andrade, f) Augusto Naranjo, f) Carlos Vela Suárez, f) Dr. Hugo Valencia, f) Dr. Antonio Román Checa.

Cerramiento de las parcelas de la Hacienda Toctiuco

ACTA NUM. 50

Sesión de 28 de julio de 1947

Con referencia a la solicitud presentada por los señores Juan Herrera Landeta y Jorge Ignacio Valencia, pidiendo autorización para efectuar los cerramientos de los lotes de su propiedad, que forman parte de la Hacienda Toctiuco, el Concejo acuerda conceder la respectiva autorización, por intermedio del Departamento de Obras Públicas Municipales, con la expresa condición de que estos lotes sean destinados a fines agrícolas, para lo cual cada lote deberá ser de por lo menos una hectárea de superficie, y que en ningún caso se aproveche del cerramiento para edificación de viviendas; por cuanto, según expresa y motivada resolución del Cabildo, la Hacienda Toctiuco, no se encuentra dentro de la zona urbanizable, debido a la imposibilidad técnica y económica de dotar de los servicios públicos que requiere la higiene y el bienestar ciudadano especialmente en lo que se relaciona con la provisión de agua potable, pues, la topografía del terreno impide el que pueda hacerse instalaciones de agua potable, por estar en una cota mayor que la máxima prevista en esta clase de obras, y que es la aconsejada por la técnica, circunstancia que unida a la dificultad de poder ejecutar una obra eficiente de canalizaciones, obsta para que el Concejo declare ese sector zona urbanizable. El cerramiento de los mencionados lotes deberá hacerse del tipo agrícola, aconsejándose el empleo de cercas vivas.

Autorización para construir una casa en el camino escénico

ACTA NUM. 55

Sesión de agosto 26 de 1947

Señor Alcalde:

El Sr. Amilcar Salvador, pide se le permita construir en su terreno ubicado en la Floresta, contiguo al camino escénico.

Como el señor Director de Obras Públicas Municipales, en el informe adjunto, es del parecer de que se le debe autorizar al señor Amilcar Salvador, la construcción de edificios en el terreno de su propiedad, la Comisión de Obras haciendo suyo el informe del Director del Ramo opina porque muy bien se puede permitir la construcción de edificios en esta Zona, con sólo fijar un retiro conveniente para no privar de la vista que hoy tiene el camino escénico, sin que la construcción de los edificios que deben ser únicamente de un piso les prive de esa vista; y, a la vez, rodearles cada edificio de un jardín particular, de tal modo que el espacio verde se mantenga, aunque más reducido que el que consta en el proyecto del Plan Regulador.

Respetamos, desde luego, el criterio más autorizado de la Corporación.

Quito, a 18 de Agosto de 1947.—*Los Comisionados:* f) Ing. Alfredo Andrade. f) Augusto Naranjo. f) Dr. A. Román.

Reducción de la superficie destinada a parque en el Barrio "Bolívar"

ACTA NUM. 56

Sesión de agosto 29 de 1947

Señor Alcalde:

El señor Gerente de la Caja de Pensiones, pide se reconsidere la disposición del Plan Regulador para ocupar terrenos de su propiedad para formación de un Parque Público, en el Barrio Bolívar.

Nuestra Comisión ratificando el criterio emitido por el señor Director de Obras, que adjuntamos al presente informe, es del parecer que bien podría reducirse la superficie destinada a parque público, dejando para la edificación de casas, las dos fajas de terreno con frente a las calles Juan León Mera y Almagro; y, el área restante, destinada a parque, puede ser pagada con terrenos municipales de de "La Carolina", haciendo la correspondiente compensación de precios.

Respetamos, desde luego, la opinión más acertada de la Corporación.

Quito, a 18 de agosto de 1947. *Los Comisionados:* f) Ing. Alfredo Andrade. f) Augusto Naranjo. f) Dr. Román Ch.

Informe del señor Director de Obras Públicas Municipales

Señor Secretario de Comisiones — Ciudad. — De acuerdo con lo resuelto por la Comisión de Obras me he impuesto de la solicitud del señor Gerente de la Caja de Pensiones encaminada a pedir al señor Alcalde la reconsideración del informe emitido por la Oficina del Plan Regulador indicando que los lotes de terreno que rodean la plaza "Lícide", del barrio Simón Bolívar, están destinados a parque público, conforme con el proyecto del señor Jones Odriozala. — En la solicitud del señor Gerente de la Caja de Pensiones se pide la autorización para edificar en dichos lotes, aduciendo la necesidad de construir más casas, la existencia de un parque público cercano y la inconveniencia de adquirir una propiedad costosa, lo que significaría un fuerte egreso para la Municipalidad. — Se trata de un asunto muy importante para la Caja de Pensiones, para el Concejo Municipal, y sobre todo, para el futuro de un gran sector de la Ciudad. — Es innegable la necesidad de construir mayor número de viviendas y ninguna Institución es más digna de apoyo, en este sentido, que la Caja de Pensiones que ha realizado una benemérita y extensísima labor en beneficio social, gracias a las facilidades que ha dado a sus numerosos afiliados. Pero, junto a esta necesidad está también la de rodear a los núcleos y agrupaciones de viviendas de las condiciones que el moderno urbanismo aconseja y que el Plan Regulador impone, para que la Ciudad no sea una simple y monótona repetición de manzanas edificadas, constituyendo un indefinido tablero de ajedrez sin los suficientes espacios verdes que higienizan los bloques de casas, que crean los ambientes agradables al vivir colectivo, ya que la ciudad debe contener

las mejores condiciones para la vida. El pequeño parque situado entre la Avenida 18 de Septiembre y la calle Veintimilla está lejos del que se proyecta en torno de la plaza "Lícide"; y basta ver el gráfico demostrativo de las zonas de influencia de los espacios verdes para apreciar la necesidad e importancia de conservar su ubicación.—Lo que sí creo es que se puede reducir la superficie destinada a parque, dejando para la edificación de casas las dos fajas de terreno con frente a las calles Juan León Mera y Almagro; y, el área restante, destinada a parque, puede ser pagada con terrenos de la La Carolina, haciendo la correspondiente compensación de precios.

Dios, Patria y Libertad,

f) **José Benítez.**

Determinación del lugar destinado para Hipódromo Provisional

ACTA NUM 68

Sesión del 7 de octubre de 1947

Se aprueba por unanimidad el plano de ubicación de hipódromo provisional, en el Norte de la Ciudad, enviado por la Oficina del Plan Regulador, y se resuelve convocar por el término de 15 días a todas aquellas personas que tengan interés en el arrendamiento, de los terrenos destinados a dicho hipódromo, de acuerdo con las siguientes bases:

- 1o. Plazo del arrendamiento: 10 años.
- 2o. Obligación de ceder a favor del Concejo un porcentaje sobre el valor de las apuestas;
- 3o. Cánón a pagarse;
- 4o. Obligación que tienen él o los arrendamientos para retirar, vencido el contrato de arrendamiento, todas las obras y construcciones que hubieren verificado para el hipódromo.

Adquisición de terrenos para el ensanchamiento de varias calles y autorización para que los dueños de predios afectados por el Plan Regulador puedan intervenir en los remates de propiedades municipales, con el avalúo de sus inmuebles

ACTA NUM. 70

Sesión ordinaria de noviembre 7 de 1947

"Señor Alcalde:

El señor Ing. de Avalúos Prediales, ha remitido el plano y avalúo de la propiedad del Ing. señor Jorge Casares L. y de la Compañía de Comercio y Construcciones "Astra" que se halla afectada por el Plan Regulador.

Al terreno mencionado se entra por un callejón transversal a la Av. Gonzalo Pizarro, a 80 metros más o menos al norte de la intersección con la Av. Orellana, tiene una superficie de 9.515 metros cuadrados, deducidas las ventas, que para efectos del avalúo, se lo divide en dos lotes, el uno de 3.045 metros cuadrados que se los avalúa a \$ 80,00 cada metro cuadrado, que da una cantidad de \$ 243.600,00; y el otro de una superficie de 6.470 metros cuadrados, avaluados a \$ 42,00 cada uno vale \$ 271.740,00. Por lo cual, el avalúo total de la propiedad alcanza a la suma de \$ 515 340,00, pero, en criterio nuestro, los 9.515 metros, deben ser avaluados a un término medio de \$ 65,00 cada uno, dando un total de \$ 618.475,00.

Así también, hemos estudiado el plano y avalúo de la propiedad del señor M. M. Jaramillo Arteaga, situado al lado sureste de la calle Valladolid, del Barrio de la Floresta. La superficie de este terreno es la de 3.380 metros cuadrados, que en criterio de la Comisión se les debe avaluar a \$ 50,00 cada uno, dando un total de \$ 169.000. Debemos hacer notar que la Comisión, ha notificado el avalúo del Ingeniero Avaluador por cuanto lo ha considerado un poco bajo.

Por último, tenemos el avalúo del terreno de propiedad del señor Marcel Luis Chauvet, situado en la intersección de las calles Veintimilla y de las Amazonas, avalúo que asciende a la cantidad de \$ 108.500,00, por los 868 metros cuadrados de terreno a expropiarse, al precio de \$ 125,00 cada metro cuadrado.

Como nuestra Comisión ha formado un criterio muy claro con respecto a estas expropiaciones, recomienda al I. Concejo, aprobar estos avalúos, que en todo están ajustados a la legalidad y justicia, y por otra parte, que se autorice a los interesados para que, con el valor del avalúo puedan intervenir en el remate de cualquier propiedad municipal, es decir, que en los remates de propiedades municipales se aceptará como pago el valor del avalúo del inmueble que el Municipio expropia. Este criterio general deseáramos sea aplicado como norma para la resolución de solicitudes semejantes.

Respetamos, en todo caso, el mejor parecer del I. Concejo.

Quito, a Octubre 20 de 1947. Los Comisionados. f) Ing. Alfredo Andra le. f) Dr. Román Checa. f) Augusto Naranjo.

Nueva línea de fábrica para el relleno de la quebrada de "Ichimbía"

ACTA NUM. 71

Sesión ordinaria de 11 de Noviembre de 1947.

Se aprueba el plano N° 1 elaborado por la Oficina del Plan Regulador en el que se señala la línea de fábrica del relleno de la quebrada de Ichimbía.

Se resuelve ordenar a la Dirección de Obras Públicas Municipales presente a la brevedad posible un estudio con los planos, superficies y avalúos respectivos del terreno municipal que con la nueva línea de fábrica se anexa al inmueble que en este sector posee la Caja de Pensiones, y el terreno de propiedad de esa Entidad que se anexa a la vía pública, para establecer las correspondientes compensaciones.

Se acuerda, además, solicitar a la Dirección de Obras Públicas los planos y avalúos del terreno municipal que se encuentra situado entre el mencionado relleno y la calle Almeida, para sacarlo a remate, y, ordenar se levante la suspensión de las obras de cerramiento que se realizaban en este sector, suspensión que fué dispuesta por el Concejo.

Modificación del trazado de la calle Vargas

ACTA NUM. 76

Sesión de noviembre 28 de 1947.

Señor Alcalde: La Comisión de Obras Públicas ha vuelto a estudiar los varios proyectos de líneas de fábrica formulados por la Oficina del Plan Regulador para la construcción de edificios en la calle Vargas, en el trayecto comprendido entre las intersecciones Manabí y Caldas y es de la opinión de que se apruebe como línea de fábrica definitiva la dibujada en raya o línea roja corrida, en el plano que se adjunta.

Las razones que ha tenido la Comisión para pedir que se adopte esta última línea de fábrica, en vez de las anteriores, son principalmente de orden económico, puesto que el ensanchamiento debe hacerse hacia el lado oriental de la calle, que en una parte, no tiene sino terreno y en otra, construcciones o edificios ya viejos que, con toda seguridad, se reconstruirán muy pronto. Los edificios del lado occidental de la calle son en general, de mejor calidad y más nuevos.

Las modificaciones propuestas se refieren a todo el tramo comprendido entre las intersecciones Manabí y Galápagos, ya que queda lo mismo en el resto de la calle, hacia el Norte de la Galápagos.

La explicación gráfica de las diversas líneas de fábrica proyectadas, se ve claramente en el plano que se acompaña, que tienen diferentes colores y fechas de aprobación por parte del I. Concejo. Quito, a 27 de noviembre de 1947. Los Comisionados, f) Dr. A. Román Ch. f) Augusto Naranjo f) Jaime A. Chiriboga".

Autorízase hacer construcciones en un predio afectado por el Plan Regulador

ACTA NUM. 10

Sesión del 9 de Enero de 1948.

Señor Alcalde:

El I. Concejo Municipal, en sesión de 7 de noviembre último, al aprobar un informe de la Comisión de Obras Públicas resolvió expro-

piar al señor M. M. Jaramillo Arteaga una superficie de terreno de 3.380 metros cuadrados, por un valor de \$ 169.000,00, que correspondía a toda su propiedad afectada por la prolongación de la Avenida Coruña.

Por la razón anotada el señor Jaramillo Arteaga presenta una solicitud tendiente a obtener que la expropiación se reduzca tan solamente a la extensión de terreno indispensable para la prolongación de la Avenida y por otro lado, manifiesta su inconformidad con el precio señalado en el avalúo.

Como en estos instantes el I. Concejo Municipal se halla en incapacidad económica para entrar en expropiaciones, nuestra Comisión pide que se reconsidere la resolución tomada por el I. Concejo en sesión de 7 de noviembre de 1947, con el objeto de que tal expropiación se la haga de acuerdo con la Ley en el momento oportuno. Hasta tanto, somos del parecer que se puede autorizar construcciones al señor Jaramillo Arteaga pero siempre respetando los lineamientos señalados por la Oficina del Plan Regulador así como las disposiciones legales existentes al respecto.

Salvamos un mejor parecer de la I. Corporación.

Quito, a 9 de Enero de 1948. Los Comisionados. f) G. Salvador T., f) Dr. A. Román Ch., f) Dr. A. Quevedo, f) V. Elías Borja.

Autorízase la venta de un lote de terreno en la Floresta

ACTA NUM. 10

Sesión del 9 de Enero de 1948.

Señor Alcalde:

A la petición del Dr. Alberto Acosta Velasco, hecha a nombre del señor Jorge Moeller, para que se le autorice vender un lote de terreno con frente a la Av. 12 de Octubre, aduciendo que él no tiene relación alguna con las calles proyectadas en la Ordenanza de 26 de Abril de 1946, sancionada el 10 de mayo de igual año, tenemos a bien informarlo siguiente:

El lote de terreno que desea enajenar el señor Jorge Moeller está comprendido en la superficie que, este señor se comprometió a urbanizar y por consiguiente, a él le comprende también la prohibición contenida en el literal b) del Art. 12 de la Ordenanza en referencia, que dice:

"Mientras no se hayan terminado las obras de urbanización en cada una de las calles proyectadas, el señor Jorge Moeller no podrá enajenar lote alguno, ni construir casas, salvo que el Concejo aceptara la garantía que para el efecto establece la propia Ley".

Como el señor Procurador Sindico Municipal, en su informe N°. 004, de fecha 7 de los corrientes, nos indica que los interesados han ofrecido la garantía de la señora Rivadeneira de Moeller, quien es propietaria de bienes suficientes para responder por las obligaciones contraídas por el señor Jorge Moeller, de acuerdo con la Ordenanza citada, somos de la opinión que debe aceptarse la garantía ofrecida.

Por otro lado, deseamos aprovechar de esta oportunidad, para recomendar al señor Moeller, la pronta urbanización de sus terrenos de acuerdo con el literal a) del Art. 12 de las tantas veces citada Ordenanza que dice:

"El plazo para la terminación total de las obras de urbanización para este proyecto será de dos años a partir de la fecha en que entre en vigencia esta Ordenanza" [10 de Mayo de 1946].

Así dejamos expresado nuestro parecer, respetando eso sí, un mejor criterio de Ud. señor Alcalde y del I. Concejo Municipal.

Quito, a 9 de Enero de 1948. Los Comisionados. f) G. Salvador T., f) A. Quevedo, f) C. Mantilla, f) V. Elías Borja, f) Dr. A. Román Ch.

Resuélvese que varias propiedades no están afectadas por el Plan Regulador

ACTA NUM. 13

Sesión del 27 de Enero de 1948

Señor Alcalde:

En cuanto a las solicitudes presentadas por los señores Guillermo Galarza, Juan G. Proaño y Angel Isaac Morillo, propietarios de los inmuebles situados en las calles Caldas, entre Benalcázar y Cuenca, el primero; en la calle Guatemala y Cotopaxi, el segundo; y en la parte superior de la calle Baños, de la Ciudadela Juan Montalvo, el último; informamos que las propiedades de los dos primeros propietarios mencionados ya no están afectadas por el Plan Regulador en virtud de las reformas efectuadas en la repartición de los espacios verdes de este sector de la Ciudad; pudiendo en consecuencia, proceder a las edificaciones que desearan.

En cuanto al último propietario, que tiene su inmueble en la Ciudadela Juan Montalvo, creemos que no puede edificar porque sencillamente su propiedad se halla sobre la cota urbanizable.

Naturalmente, las afirmaciones anteriores, las ponemos en conocimiento del I. Concejo, asesorándonos debidamente con el señor Director de Obras Públicas y Jefe de la Oficina del Plan Regulador.

Quito, a 23 de Enero de 1948 *Los Comisionados:* f) G. Salvador T., f) A. Quevedo, f) C. Mantilla, f) V. Elías Borja, f) A. Román Ch.

Refórmase la resolución sobre reparaciones de predios afectados por el Plan Regulador

ACTA NUM. 16

Sesión del 20 de febrero de 1948

Señor Alcalde:

A fin de poder despachar muchas solicitudes que se presentan en la Oficina del Plan Regulador, y sirviéndonos de base la presentada por la señora Enriqueta G. de Jarrín, nuestra Comisión se permite sugerir al I. Concejo la modificación de la resolución tomada el 2 de abril de 1946 por el I. Concejo anterior, referente a la autorización para reparaciones locativas de las casas afectadas por el Plan Regulador de la Ciudad, como modificación de fachadas, apertura de puertas, ventanas etc.

Para el efecto, adjunta el presente informe el Of. No. 438-J suscrito por el señor Ingeniero Luis Pérez Arteta, Encargado de la Oficina del Plan Regulador, en el que consta el proyecto de reforma a dicha resolución, en términos que están absolutamente de acuerdo con nuestro criterio y nuestra apreciación de la justicia.

De todas maneras, respetaremos siempre un mejor parecer del I. Concejo.

Quito, a 14 de Febrero de 1948. *Los Comisionados:* f) G. Salvador R., f) A. Quevedo, f) C. Mantilla, f) V. Elías Borja, f) A. Román Ch.

Oficio No. 438-J.

Quito, a 12 de febrero de 1948.

Señor

Presidente de la Comisión de Obras Municipales.

Presente.

Cumpliendo la orden de esa Comisión, presento a su consideración un proyecto de reforma a la resolución del I. Concejo sobre los edificios afectados por el Plan Regulador, resolución que fué aprobada en sesión de 2 de abril de 1946.

“Los propietarios de predios afectados por el Plan Regulador, podrán hacer en ellos las reparaciones necesarias para su conservación y las adecuaciones requeridas por razones de higiene o aprovechamiento de locales comerciales, siempre que éstas se sujeten a la siguientes condiciones:

1o.) Que las reparaciones y adaptaciones sean previamente aprobadas por las Oficinas del Plan Regulador y Dirección de Obras Públicas Municipales, las mismas que podrán exigir, si lo estimaren necesario, la presentación de los planos de las reformas y un presupuesto detallado del costo de las mismas.

2o.) Que el valor de las reparaciones no exceda del 10 o/o del valor comercial del edificio, excluido el terreno, de acuerdo con el Catastro Municipal.

3o.) Que las reformas a hacerse no constituyan ampliaciones del edificio, entendiéndose por tales las construcciones que requieran la apertura de nuevos cimientos o las que añadan un piso al edificio.

4o.) Que las reformas no afecten a la buena presentación del edificio o desentonen con el estilo arquitectónico del mismo.

5o.) Que el edificio que se trate de reparar no se encuentre situado en un sector de la ciudad cuya reforma sea considerada urgente por el Concejo Municipal. La Comisión de Obras considerará estos casos a solicitud del señor Director de Obras Municipales, para luego presentar el respectivo informe al I. Concejo.

6o.) No podrán autorizarse reparaciones de ninguna clase en edificios cuyo estado ruinoso sea tal que estas reparaciones constituyan una reconstrucción total o parcial. La concesión de permisos en estos casos quedará subordinada al criterio de la Dirección de Obras Municipales.

Estimo, señor Presidente, que en esta forma se puede dar una mayor elasticidad, a este problema y atender en una forma eficiente a las numerosas solicitudes que se han presentado al respecto.

Del señor Presidente, atentamente,

Luis Pérez Arteta,

Encargado del Plan Regulador.

Autorízase varias reparaciones en una casa afectada por el Plan Regulador

ACTA NUM. 16

Sesión del 20 de Febrero de 1948.

Señor Alcalde:

Con respecto a la solicitud presentada por el señor José Aurelio Pavón, para que se aprueben los planos de ampliación de su casa situada en la calle Montúfar No. 1125, el señor Director de Obras, nos ha informado lo siguiente:

1°. La propiedad esta afectada por la remodelación de la parte correspondiente al Centro Cívico;

2°. La construcción que quiere realizar el señor Pavón es en el interior y consiste en la terminación de las dos plantas bajas ya empezadas hace mucho tiempo y la sobreposición de un tercer piso relativamente pequeño; y

3°. Que se puede permitir la obra solicitada, teniendo en cuenta que la realización del Centro Cívico es a largo plazo

Nuestra Comisión, ratificando el criterio del señor Director de Obras Municipales, cree también que se deben aprobar estos planos de ampliación; pero en ningún caso deberá permitirse más de dos paredes transversales que atraviesen la zona ensanchable.

Respetamos un mejor parecer del I. Concejo.

Quito, a 2 de febrero de 1948. Los Comisionados. f) G. Salvador T., f) A. Quevedo, f) C. Mantilla, f) V. Elías Borja, f) A. Román Checa.

Dónase un terreno al Cuerpo de Bomberos

ACTA NUM. 16

Sesión del 20 de Febrero de 1948.

Señor Alcalde:

El Señor Ingeniero Atahualpa Ruiz, Subdirector de Obras Públicas Municipales, de acuerdo con un pedido del señor Comandante de Bomberos, manifiesta que el terreno apropiado para la construcción del Cuartel de Bomberos, sería el ubicado entre las calles Paredes y

Morales, que es un relleno sobre la antigua quebrada de Santa Rosa. La edificación sobre ese terreno no presentaría mayores dificultades ya que tiene unos 25 años de realizado y debe, por lo tanto, estar bastante avanzada su consolidación.

Por otra parte, el hecho de que según el Plan Regulador, ese sitio corresponde a un espacio verde, no es tampoco un inconveniente por cuanto esta clase de Cuarteles necesitan tener una posición estratégica y por eso es preferible localizarlos en jardines o parques públicos; además, su arquitectura y diseño general se puede adoptar en forma que no desentone con el ambiente que le rodea.

En vista de lo anterior nuestra Comisión es del parecer que el I. Concejo bien haría al conceder este lote de terreno al Cuerpo de Bomberos, porque así realizaría un acto de enorme servicio social.

Respetamos un mejor criterio del I. Cabildo.

Quito, a 2 de febrero de 1948. Los Comisionados. f] G. Salvador T., f] A. Quevedo, f] C. Mantilla O., f] V. Elías Borja, f] Dr. Antonio Román Ch.

Se declara que no están afectados por el Plan Regulador algunos terrenos del Panecillo

ACTA NUM. 20

Sesión del 9 de Marzo de 1948.

Señor Alcalde:

La señora Rosario Jijón vda. de Wilde, propietaria del predio N°. 237 de la Avenida Cinco de Junio, ubicado en las faldas del Panecillo y cuya expropiación fue ordenada por el I. Concejo en sesión de 28 de noviembre del año próximo pasado, por la suma de ciento ochenta y un mil noventa y un sucres, cincuenta centavos, a pagarse en bonos municipales, manifiesta que no acepta el pago en la forma ordenada por el Concejo, y que no procederá a suscribir la correspondiente escritura de compra-venta si no se le paga en dinero efectivo o con un descuento del 40 por ciento en los bonos municipales.

Tanto el señor Procurador Síndico Municipal como el señor Ing. Atahualpa Ruiz, Subdirector de Obras Municipales, son del parecer que no es urgente esta expropiación y que el Parque Monumental en que debe convertirse el Panecillo no sufriría menoscabo digno de to-

marse en cuenta si es que se redujera el espacio verde circundante en el pie de su vertiente occidental, que mira hacia la Magdalena, consiguiendo más bien ventajas para los intereses de la Ciudad Capital. Sin embargo de esta pequeña exposición, la que nos hemos permitido hacer con el objeto de ilustrar el criterio del I. Concejo, no es necesario considerar una nueva reducción del espacio verde en el panecillo, para resolver el caso de la señora de Wilde; pues, el predio de dicha señora, el mismo que trata de vender al Municipio, se encuentra comprendido, casi en su totalidad, en la Zona Edificable que resultó de la reducción del espacio verde ya aprobada por el I. Concejo en sesión de 10 de Mayo de 1946, de lo cual se ha informado debidamente el señor Ingeniero Subdirector de Obras, para preparar el plano que acompañamos al presente informe, en el cual se pueden ver claramente los aspectos del problema.

Por lo tanto, salvando el mejor parecer del I. Concejo, y ratificando el criterio de los dos funcionarios antes mencionados, somos de la opinión que el Municipio no necesita el predio de dicha señora de Wilde y que ella debe quedar en plena libertad de hacer de él el uso que a bien tenga, aclarando que, para el caso de lotizarlo, podría perfectamente hacerlo con sujeción a las Ordenanzas respectivas, lo mismo que cualquier otro propietario del Cantón, lo mismo que, la libertad de enajenar su inmueble en favor de otras personas, con sujeción a las normas establecidas.

Creemos que de esta manera, quedará terminado este asunto de la señora Rosario Jijón de Wilde, quien, en caso de ser aprobado este informe, deberá sujetarse en todo a la resolución tomada por el I. Concejo Capitalino.

Quito, a 14 de febrero de 1948 Los Comisionados. f) G. Salvador T., f) C. Mantilla O., f) V. Elías Borja.

Ordénase fijar nuevas líneas de fábrica para la plaza Lídice

ACTA NUM. 26

Sesión del 6 de Abril de 1948

El Concejo resuelve instruir a la Dirección de Obras Públicas Municipales para que, dentro de los términos de la Ley, señale líneas de fábrica tales que signifiquen la mayor ampliación posible de la Plaza Lídice, sin que la Corporación esté obligada a pagar indemniza-

ción alguna a la Caja de Pensiones; y que se comunique a dicha Institución que, en vista de las circunstancias económicas y financieras del Concejo, éste deja sin valor su intención de adquirir los terrenos para la formación de espacios verdes, y le permite construir edificios dentro de las líneas de fábrica que señalará el Departamento de Obras.

Niégrese la construcción de la Central de Teléfonos Automáticos en el antiguo edificio del Cuartel de Lima

ACTA NUM. 28

Sesión del 20 de Abril de 1948

Señor Alcalde:

El señor Ing. Ernesto Mateus, contratista de la instalación de teléfonos automáticos de la Ciudad, solicita al Cabildo que le venda al Gobierno la propiedad ubicada en la calle Espejo, entre García Moreno y Sebastián de Benalcázar, para levantar en ese sitio una moderna construcción destinada a la Oficina Central de Teléfonos Automáticos.

La Comisión de Obras Públicas, por intermedio del señor Alcalde, se permitió consultar el criterio de la Junta de Defensa Artística de la Ciudad, la Academia Nacional de Historia, el Comité Central "González Suárez", Sociedad Bolivariana del Ecuador y la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos del Ecuador, sobre si sería posible consentir en el derrocamiento de dicho edificio, teniendo en cuenta su importancia arquitectónica y su valor histórico.

Interpretando la opinión general de las respetables Instituciones anteriormente enumeradas, nuestra Comisión debe informar lo siguiente:

Lo que actualmente queda del antiguo Cuartel Real de Lima, centro de notables acontecimientos históricos, no tiene el mismo valor de aquella parte que fue derrocada con ocasión de la reconstrucción de la Universidad Central; pero ello no quiere decir que no debemos conservar por lo menos lo que existe actualmente, ya por constituir parte de una de nuestras reliquias históricas, ya porque en ella se suscitaron hechos de tal magnitud que nos obligan a velar por su conservación, tales como la muerte del Dr. Francisco Eugenio de Santa Cruz y Espejo y la circunstancia de que en ella funcionó la primera Biblioteca Pública.

El antiguo Cuartel Real de Lima es por todos conocido, como un edificio absolutamente colonial. Se han hecho posteriormente varias modificaciones en sus fachadas, distribución para ventanas, etc. pero podemos afirmar que en la actualidad conserva todavía su uniformidad arquitectónica tan característica de esas épocas, como el plan general bajo el cual se edificó. El valor histórico, unido al recuerdo colonial, hacen de este edificio una reliquia digna de conservarse como muchísimas otras que dan a la Ciudad ese carácter tan peculiar de urbe colonial y artística, apreciada por propios y ajenos.

Por estas razones y por aquellas que no pasarán inadvertidas al I. Concejo, nos vemos en el caso, lamentable por cierto, de tener que informar desfavorablemente para que se haga la construcción proyectada, la cual, si bien muy útil dadas las finalidades que persigue, constituiría grave daño para el Cuartel Real de Lima. Por otra parte, conceder autorización para esta clase de obras constituiría un precedente funesto para casos similares y daría margen a justas protestas de la ciudadanía que vería con sorpresa como desaparece una de sus joyas coloniales más preciadas.

El Cabildo anterior, aceptó en principio, destinar el edificio histórico en cuestión para Central Telefónica bajo los dos supuestos siguientes:

1o. - La Central Telefónica se adaptaría al edificio actual, cuyas paredes, fachadas y claustros no sufrirían alteración; y

2o. Que el Concejo sería el propietario de los Teléfonos de Quito.

Desde luego estas bases se han alterado en mucho y el I. Cabildo no podría consentir en lo solicitado.

Por otra parte, no debemos olvidar que el I. Concejo en anteriores ocasiones, teniendo en cuenta la calidad del edificio, resolvió reconstruirlo, destinándolo a la instalación de la Biblioteca Municipal "González Suárez", lo cual sería de mayor conveniencia para la tradición histórica y cultural de la ciudad.

Por esto nuestra Comisión es del parecer que el I. Concejo debe reafirmarse en esta última resolución, destinando desde ya este edificio para la Biblioteca, consultando a la Academia Nacional de Historia, Sociedad Bolivariana del Ecuador, Junta de Defensa Artística, Comité Central González Suárez, Sociedad de Ingenieros y Arquitectos, etc. sobre la forma cómo podrían contribuir para la adecuación de este edificio para el objeto indicado y considerando que se trata de una obra de enorme beneficio social.

Como en estos momentos el I. Concejo no puede destinar una partida suficiente para la adecuación del Real de Lima, creemos que se debe comisionar a la Dirección de Obras Públicas Municipales para que tome las medidas de conservación indispensables.

El I. Concejo debe invocar el patriotismo y civismo del Gobierno a fin de que la resolución del Municipio sea tomada, como beneficiosa para la misma ciudadanía y considerando las razones que asisten al Municipio, vea la forma de solucionar esta dificultad surgida en torno a la construcción de la Central Telefónica. Tal vez, podría destinar la planta baja del edificio que se está construyendo frente al Real de Lima o alguna de las casas particulares que se encuentran en las inmediaciones.

Así dejamos cumplido el encargo que Ud. señor Alcalde, se sirviera hacer a nuestra Comisión, en relación con tan importante y delicado asunto, respetando eso sí, su mejor parecer y el del I. Cabildo Quiteño.

Quito, a 8 de Abril de 1948. Los Comisionados. f) G. Salvador T., f) C. Mantilla O., f) Dr. A. Quevedo, f) Dr. A. Román Ch., f) V. Elías Borja.

Modificaciones a la Ordenanza de urbanización de los terrenos del Hotel Alameda

ACTA NÚM. 29

Sesión del 23 de Abril de 1948

Señor Alcalde:

La Comisión de Obras Públicas, previo estudio de la solicitud presentada por los cónyuges Tinajero, Van Arcken, pidiendo la reforma de la Ordenanza de Urbanización de once de Noviembre de 1946, por la que se comprometían construir un Hotel Moderno en los terrenos de su propiedad situados en la calle Piedrahita y Av. Colombia, informamos:

Que tanto la solicitud como el Memorandum entregado por el señor Ing. Luis Eduardo Iturralde, están de acuerdo en pedir al I. Concejo Municipal la reforma de la Ordenanza de 11 de Noviembre de 1946, cambiándose las cláusulas referentes a la nueva ubicación del Hotel, trazado de calles y la venta de los lotes que se permitan disponer libremente a los peticionarios, todo de acuerdo con el proyecto del plano de nueva urbanización presentada.

La Comisión, considerando que es deber de los Poderes Públicos y de una manera especial de la Municipalidad de Quito, el propender al mejoramiento del sector urbano de la Ciudad, y en especial fomentar el turismo, siendo indispensable para este objeto la construcción de un Hotel Moderno, que dé comodidad al turista, es de opinión que debe accederse a la petición presentada por el señor Ing. Alfredo Tinajero y su mujer señora doña Carmen Van Arcken de Tinajero, debiendo tomarse en consideración en la reforma de la Ordenanza que debe presentarse las garantías necesarias para precautelar el que los urbanizadores puedan llevar a cabo de una manera especial la construcción del moderno Hotel, como también el de asegurar las obras de urbanización complementarias en el trazado de las nuevas calles y construcción de casas de vivienda.

Como garantía para la construcción del Hotel y la urbanización de los terrenos de propiedad de los peticionarios, quedarán hipotecados a favor del Concejo el terreno destinado a la construcción del Hotel cuya superficie aproximada es la de 8.000 metros cuadrados, la construcción del Hotel y sus edificios anexos, como también la hipoteca de aquellos terrenos que según la ordenanza quedan prohibidos de enajenar.

Como el I. Concejo Municipal debe garantizar a favor del Exim^o bank por el valor del Empréstito que éste hace a los esposos Sr. Alfredo Tinajero y su mujer señora de Tinajero por el dinero que dan para la construcción de un Hotel Moderno la Comisión es de opinión que como contragarantía a favor del Concejo los esposos Tinajero deben rendir una garantía con todos sus bienes propios, además de la hipoteca del mismo hotel y terrenos en que debe efectuarse la construcción; las hipotecas sobre los bienes particulares se levantarán por parte de la Municipalidad, una vez que el Hotel entre en funciones y se halle completamente terminado, por cuanto el edificio así construido quedaría garantizando ampliamente el valor del empréstito.

La exención de los impuestos que solicitan para la celebración de las escrituras de constitución de hipoteca y cancelación de las mismas, el I. Concejo localmente se halla en incapacidad de acceder a lo solicitado por no existir disposición legal alguna al respecto, y por tratarse de gravamen fiscal correspondiente a los timbres que deben colocarse en la Escritura Matriz del respectivo Notario, según así manifiesta el señor Procurador Sindico Municipal.

Respetamos un mejor criterio del I. Concejo Municipal.

Quito, a 23 de abril de 1948. Los Comisionados. G. Salvador T.
V. Elías Borja.

