

El Barrio adecuado a la industria del sexo en Quito: el objeto mutable y la urbe adaptativa

The Neighborhood Suitable for the Sex Industry in Quito: The Mutable Object and the Adaptive City

Karina Cazar Recalde
Universidad San Francisco de Quito
kdcazar@usfq.edu.ec

Ana María Carrión
Universidad San Francisco de Quito
acarriong@usfq.edu.ec

DOSSIER

Resumen

La evolución de la ciudad de Quito tuvo su apogeo a mediados del siglo xx al romper su centro histórico estructurado y expandirse hacia sus bordes geográficamente delimitados. Es así como desde la década de los setenta, la infraestructura industrial que predomina en la zona norte de la ciudad se convirtió en un lienzo para la inclusión de la industria del sexo. La tipología del Motel como objeto mutable fue insertado en un entorno que le permitió adaptarse y transformar de manera peculiar la condición del barrio industrial rodeado por contrastantes a zonas residenciales. Se estudia así la interacción entre la forma urbana de este trozo de ciudad y la nueva vida de barrio que produce el Motel. El Barrio Motel es analizado desde sus cualidades históricas y normativas de desarrollo, así como a través de sus cualidades urbanas y morfológicas.

Palabras claves: motel, barrio, industria, morfología urbana, adaptabilidad

Abstract

The evolution of the city of Quito had its apogee in the middle of the 20th Century, breaking up its structured historical center and expanding toward its geographical edges. Since the 1970s, the industrial infrastructure that predominates in the northern part of the city has also become home to the sex industry. As a mutable object, the typology of the motel is inserted in an environment that allows it to modify and transform the industrial district, surrounded by the contrasting residential zones. This article analyzes the interaction between the urban form of this section of the city and the neighborhood life produced by the motel. The Motel Neighborhood is analyzed through its historical and normative development, as well as through its urban and morphological qualities.

Keywords: Motel, Neighborhood, Industry, Urban Morphology, Adaptability

Fecha de recepción: 31 de julio de 2020
Fecha de aceptación: 21 de octubre de 2020

DOI: 10.22201/fa.2007252Xp.2020.22.77404

Introducción

Con apenas cuatro kilómetros en su lado más angosto, la ciudad de Quito es una aparente planicie en medio de los Andes, contenida por dos límites geográficos que son determinantes en su forma de crecimiento. El primero, en su lado occidental, son los picos de los Andes que se imponen como una gigantesca sombra al esconder al poniente la luz del sol tras el volcán Pichincha. El segundo, ubicado en su borde oriental, se extiende por kilómetros de quebradas y topografía que descienden hacia los valles, compuestas a lo largo de su borde superior por un perfil de edificios de escala variable. El crecimiento longitudinal de Quito se ha extendido adaptándose a las cambiantes condiciones geográficas y consolidando flujos predominantes de expansión en sentido norte y sur. El artículo se enfoca en la zona norte de la ciudad, la cual, al llegar a su borde industrial, revela una vasta masa de paredones monocromáticos. Estos muros generan bloques continuos que separan la relación interior y exterior de las manzanas; sin embargo, al anochecer estas masas son invadidas por destellantes juegos de luces de neón que franquean ingresos mimetizados. Los letreros se encienden revelando la palabra “motel” en cada esquina. El contraste que genera este tipo de edificación en un contexto normativo industrial es un fenómeno atípico que deviene de un proceso de transformación de la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo xx.

Al igual que la mayoría de los países latinoamericanos, la sociedad ecuatoriana está cargada de una herencia cultural y estándares sociales en los cuales el sexo ha sido considerado un tabú. El primer motel oficial en Quito, Los Faroles, surgió durante la década de los setenta y su tipología está enraizada en el motel cuyo origen se dio en Estados Unidos. La predominante sociedad conservadora quiteña de la época promovía valores de comportamiento en los que el sexo solo era aceptado como parte del matrimonio y cualquier establecimiento que propiciara servicios extramaritales u ocultos no era política ni socialmente aceptado como parte integral de la urbe. En este contexto, el motel en Quito –y usualmente en Latinoamérica– dejó de ser un establecimiento de hospedaje de bajo costo de carretera. En su lugar, se adaptó a un servicio relacionado a la renta de habitaciones por horas para encuentros sexuales que adquirió características específicas, tanto urbanas como arquitectónicas, al insertarse en su nuevo entorno. María de Lourdes Herzog, una inmigrante brasileña, introdujo este objeto mutable en la ciudad de Quito,¹ demostrando las cualidades de translocación que tenía su tipología original al adaptarse en lo que en esa época era una zona de expansión al norte de la ciudad.

La ubicación particular de Los Faroles tiene connotaciones normativas que serán analizadas en este artículo, pero también connotaciones

¹ Los Faroles fue el primer motel conocido en Quito cuya función principal estaba relacionada con los encuentros sexuales extramaritales. Una inmigrante brasileña, María de Lourdes Herzog, fundó el motel con 10 habitaciones y después de 30 años de exitoso negocio, llegó a ofrecer 66 habitaciones. Estaba ubicado cerca de la actual zona industrial, al norte de Quito, en plena avenida 10 de Agosto. No existen documentos registrados de la fecha exacta de su apertura; sin embargo, artículos de periódicos datan su existencia desde 1976.

políticas y sociales que podemos asociarlas a la medicalización e higienización de la ciudad moderna. El objeto arquitectónico fue separado del epicentro urbano y alienado a un contexto atípico de servicios de alojamiento: la nueva zona industrial de la ciudad. El motel en Quito fue tratado como una especie de enfermedad indeseable debido a su evocación de carácter exclusivamente sexual. En palabras de Foucault, “implica que los enfermos deben ser aislados, física y psicológicamente de la sociedad a la que pertenecen antes de ser tratados”.² La medicalización, no solo en términos sanitarios sino también de pensamiento y herencia cultural que experimentó la sociedad, incidió directamente en la transformación de la estructura urbana de Quito y su crecimiento. Como antecedente histórico, es importante acotar que durante el siglo XVIII y XIX, la administración pública de países europeos se centró en controlar las nuevas dinámicas demográficas de crecimiento capitalista, en el cual la salud de los individuos se transformó en uno de los objetivos esenciales para el desarrollo de las ciudades.³ Sin embargo, este fenómeno tardó en llegar a Latinoamérica y se desarrolló con mayor apogeo en Ecuador durante el siglo XX.⁴ Entre 1944 y 1976, Ecuador estuvo sumido en gobiernos inestables y dictaduras que ralentizaron cualquier intento de planificación urbana, convirtiendo al crecimiento de la urbe en un bricolaje genérico de urbanización. El argumento de esta investigación toma como punto de partida la ruptura de la influencia europea en el desarrollo de la ciudad de Quito, que después de la Segunda Guerra Mundial fue sustituida por la influencia de Estados Unidos como nueva potencia.⁵

A través de un análisis sintético, el artículo profundiza sobre el desarrollo urbano del borde nororiental de la ciudad, con especial énfasis en la zona industrial, donde se ubica el motel, y sus alrededores con una ocupación de carácter residencial. En principio, el análisis de información se limitó al uso de mapas actualizados en GIS de la zonificación y regulaciones de uso de suelo de la ciudad. No obstante, al ser un tema poco estudiado, el levantamiento de información en campo se complementó con fotografías ortomosaicas obtenidas con un dron. Esta tecnología permitió recolectar datos detallados del lugar para realizar el mapeo de la morfología urbana del sector. El objetivo del estudio es denotar la adaptabilidad y transformación urbano-arquitectónica que dio origen a un barrio en la zona industrial norte de la ciudad. Esta zona se convirtió así en el escenario de lo que a simple vista emerge como un

2 M. Foucault, *Nascita della Clinica: Il Ruolo della Medicina nella Costituzione delle Scienze Umane [The Birth of the Clinique]* (Turín: Einaudi, 1969).

3 Nicolás Fuster Sánchez y Pedro Moscoso Flores, “Poder’ en la época de la Población. Foucault y la medicalización de la ciudad moderna”, *Athenea Digital: revista de pensamiento e investigación social*, 16 (39) (2016): 207-227, disponible en: <https://atheneadigital.net/article/view/v16-n3-fuster-moscoso>

4 Evelyn Jácome, “Los migrantes llegaron a Quito en los años 60 y 70”, *El Comercio*, 9 de noviembre de 2014, disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/migrantes-llegaron-quito-anos-60.html>

5 Carlos Zurita, “El Amor y el placer tienen su precio”, *Diario el Comercio*, 2006, disponible en: <https://www.diariocorreo.com.ec/archivo/2006/10/02>



little Las Vegas de moteles en la urbe. En este contexto, la translocación y mutación de los atributos del motel de carretera como objeto arquitectónico a un contexto urbano, propicia una interacción ambivalente de lo urbano a la arquitectura y viceversa. El objeto mutable interacciona con su nuevo contexto generando un barrio adecuado a la industria del sexo en el norte de la ciudad de Quito: el Barrio Motel.

Vista aérea Barrio-Motel de Quito hacia el noroccidente, 2019. Fotografía: © Karina Cazar y Ana María Carrión.

Del Quito contenido a la expansión de su borde nororiental

Tras un proceso de higienización a inicios del siglo xx, Quito se expandió con la adición de barrios planificados, inspirados en modelos europeos, continuos al centro contenido de la ciudad colonial. Las estrategias urbanas de higienización, adición y reproducción homogénea se han usado o materializado tanto en Quito como en otras ciudades latinoamericanas, no solo para definir zonificación de suelo y ubicación de tipologías edificatorias, sino también como motores de desarrollo y crecimiento urbano. Sin embargo, el crecimiento demográfico a mediados del siglo xx provocó una expansión inevitable de la ciudad. Los barrios con cualidades específicas y planificados con base en influencias europeas fueron sustituidos por el crecimiento de barrios homogéneos no planificados y reducidos a meros amanzanamientos sin cualidades urbanas específicas. Estos fueron los barrios que definieron la morfología

de los bordes del norte y sur de la ciudad. El barrio, entendido como un sector de la urbe con identidad propia, es usualmente delimitado por sendas o vías que activan, con el movimiento del usuario, el espacio urbano.⁶ Durante la expansión de la ciudad de Quito, la condición longitudinal de los ejes viales delimitó las áreas de crecimiento y la morfología de la urbe, sobre todo en la zona norte de la ciudad. Estos conectores viales se extendieron como ejes axiales de norte a sur, tejiendo el centro consolidado, los barrios planificados y los nuevos barrios no planificados, conformando así una ciudad de retazos e identidad versátiles. Es indispensable entender el proceso de crecimiento y formación del entorno urbano de la zona industrial norte, pues sus características intrínsecas son las que permitieron la translocación e inserción discreta del motel como tipología importada y el surgimiento de un barrio atípico con su propia estética e identidad.

El ferrocarril, inaugurado en 1908, pasó a ser el primer medio de transporte que conectaba el sur de Quito con la ciudad portuaria de Guayaquil. Así, en la primera década del siglo xx, este se convirtió en el principal instigador de crecimiento y desarrollo urbano marcando la ruptura del Quito preindustrial con el surgimiento de la ciudad moderna.⁷ Caracterizado por poseer una composición urbana típica de la ciudad de conquista española –damero europeo de jerarquía funcional–, el casco histórico de Quito fue el núcleo urbano de una ciudad comercialmente activa con un futuro de crecimiento cercano. No obstante, es la inserción del ferrocarril lo que rompió con los límites del centro histórico compacto, liberando así el crecimiento de la ciudad. De forma paralela, este nuevo eje productivo provocó una nueva percepción de modernidad en la población, por lo que esta demandó un equilibrio y una calidad de vida equiparable a este innovador medio de desplazamiento y producción. Sin embargo, el miedo a la incontrolable propagación de epidemias, las quebradas abiertas, la falta de alcantarillado y agua potable, la carencia de empedrados y vías de calidad, denunciaron por primera vez un problema sanitario importante y decisivo para el desarrollo urbano. Esto exigió un proceso de higienización inmediata, el cual, al ser ejecutado, impulsó el desarrollo y crecimiento tanto poblacional como urbano. Dicho proceso higienizador fue manejado por Francisco Andrade Marín, quien se encargó del primer saneamiento de la ciudad.⁸

6 Kevin Lynch, *La Imagen De La Ciudad* (Buenos Aires: Editorial Infinito, 1959), 3.

7 René Maximy y Karine Peyronne, *Quito Inesperado, de la memoria a la mirada crítica* (Quito: Ediciones Abya-Yala, 2002), 20-100.

8 Mediante un censo de viviendas, se evaluó su salubridad, en referencia a calidad de agua y capacidad evacuativa de aguas servidas. Así, ordena que toda vivienda tenga evacuación particular siguiendo las reglas mínimas y se comienza con la organización de recolección de basura, se cierran quebradas importantes, se inicia la construcción de grandes recolectores, y se verifica el estado de fuentes de agua para toda la ciudad. Es interesante acotar que, a pesar de esto, la percepción de sus habitantes es de una ciudad hermosa digna de su orgullo e identidad. A esto se le suma el miedo por el tercer brote de la peste bubónica, el cual llega a América Latina en 1902. Maximy y Peyronne, *Quito Inesperado, de la memoria a la mirada crítica*, 20-100.

Hasta el momento, Quito mantenía el esquema de crecimiento concéntrico radial tradicional de ciudades europeas. Sin embargo, la falta de adaptabilidad topográfica de dicho principio organizativo provocó una crisis urbanística, la cual requirió de un cambio en el orden y dirección del asentamiento urbano. Así, surgió la necesidad de romper con el orden del damero, y pasar a un crecimiento longitudinal delimitado por la imponente topografía. Del casco histórico de Quito nació hacia el norte la Avenida 10 de Agosto, que ha sido desde entonces el eje comercial de la ciudad, y la Avenida 6 de Diciembre. Para 1922, las dos avenidas mencionadas que convergen y nacen en el parque El Ejido, se extendieron sobrepasando los límites del parque, dirigiendo así el crecimiento urbano hacia la zona norte de Quito y, finalmente, complementándose longitudinalmente con la Avenida Eloy Alfaro. Según Fernando Carrión, Quito entró en un proceso de transición urbana –entre 1910 y 1940– caracterizada por una nueva organización urbano-territorial, con características inéditas que dieron un nuevo carácter a la ciudad.⁹ Entre los nuevos ejes viales mencionados, en 1924 se proyectó y construyó la ciudadela Mariscal Sucre, la cual fue inspirada en la “ciudad jardín” de Ebenezer Howard. Esta se convirtió en un barrio arquitectónico, social y económicamente distinguido, acogiendo a las clases media y alta que se desplazó, dejando atrás el centro histórico, atraídos por las cualidades urbanas de un barrio conformado por manzanas rectangulares para vivienda aislada, adornada en sus contornos por jardines. De esta forma Quito creció con la adición de barrios planificados, tanto para clases adineradas como obreras, y pasó de 200 hectáreas en 1902 a 1300 en 1950.¹⁰

A pesar de que en 1945 se aprobó el primer plan urbano de la ciudad, conocido como el Plan Regulador de Quito, proyectado por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola (1944), en las últimas décadas del siglo xx se evidenció un nuevo fraccionamiento urbano-social que se materializó en la morfología urbana del desarrollo propuesto para la ciudad. El plan hacía énfasis en potencializar las áreas verdes, el espacio público y el barrio autosuficiente en la urbe, distinguiendo tres actividades funcionales de la ciudad residencial, laboral y recreativa. Así, el plano y trazado obligatorio a seguir proyectaba el crecimiento de Quito hasta alcanzar los 700 mil habitantes para el año 2000.¹¹ Sin embargo, la reforma agraria y la industrialización en la década de los sesenta e inicios de los setenta consolidaron a Quito como el epicentro de desarrollo del país. Esto generó un gran flujo migratorio campo-ciudad, el cual puso en jaque la infraestructura urbana.¹² La población de la ciudad se triplicó en solo 25 años, pasando de 209,932 habitantes en 1950 a 625,828

9 Fernando Carrión, *Del plan Director a la Ciudad Democrática* (Quito, 1992), 144.

10 A partir de eso, barrios obreros como la Villaflora se construyen al sur de la ciudad (1948), cuyo planteamiento buscó materializar las ideas de Howard de la ciudad jardín-sistema radial, con vivienda y equipamiento claramente zonificado y unificado a través de áreas verdes comunales. Asimismo, se regularizó la Floresta, antiguo barrio obrero.

11 Fernando Carrión, *Del plan Director a la Ciudad Democrática*.

12 Evelyn Jácome, *Los migrantes llegaron a Quito en los años 60 y 70*.

en 1974.¹³ Por otra parte, después de la Segunda Guerra Mundial, la influencia de Estados Unidos fue progresivamente más evidente y hegemónica en el tipo de vida de las ciudades latinoamericanas; dicha influencia instigó y fomentó el mercado y comercio tanto nacional como internacional. Este factor, más el crecimiento abrupto de la población, generó una nueva división marcada de condiciones sociales y económicas en los habitantes de la ciudad, lo que llevó a las clases adineradas a trasladarse y alejarse, una vez más, hacia el norte de Quito; el contraste del tejido urbano de la expansión evidencia la ruptura del Quito compacto de influencia europea, con la ciudad genérica y dispersa de las últimas décadas del siglo xx.¹⁴

Tanto el incremento poblacional como la ruptura con influencias pasadas provocaron un desarrollo urbano poco controlado hacia los bordes de la mancha urbana. En cierta forma se tomó y definió la nueva ciudad incumpliendo con el Plan Regulador de Quito. Sin embargo, dentro del crecimiento urbano masivo, se evidencia un orden relativo demarcado por vías longitudinales, algunas ya existentes desde inicios de siglo y acentuadas dentro del Plan Regulador de Odriozola, cuyo objetivo era conectar y unificar la urbe de norte a sur. Odriozola planteó vías longitudinales atravesadas por avenidas diagonales que conectaban espacios públicos e hitos urbanos. El alto costo de ejecución de dicho trazado, sobre asentamientos no normados y una topografía irregular, llevó a los promotores, tanto públicos como privados, a romper con el trazado obligatorio, improvisando asentamientos urbanos sobre la marcha.¹⁵ A esto se le sumó la presión demográfica, dando como resultado un crecimiento descontrolado y desenfrenado que generó condiciones de hacinamiento e informalidad en la tenencia principalmente de suelo residencial en los bordes de la ciudad, lo que promovió una urgencia de control y legislación urbana. Por lo tanto, en 1967 se desarrolló el Plan Maestro de Quito, aprobado a través de la Ordenanza Metropolitana núm. 1165, con el cual se definió un sistema de cuatro zonas con base en su uso de suelo: la zona sur, el centro histórico administrativo, el centro financiero residencial y la zona norte.¹⁶ En consecuencia, se asignaron usos mixtos a las principales áreas de la ciudad, en la cual las zonas sur y norte se definieron con uso de suelo mixto, residencial e industrial.¹⁷ Siguiendo la propuesta del Plan Maestro, a finales del siglo xx se extruyeron las avenidas periféricas en la ciudad con el fin de unificar sus nuevos límites. La Avenida 10 de Agosto se extendió hacia el norte, convirtiéndose en la Avenida Gala Plaza Lazo la cual converge con su paralela la Avenida Eloy Alfaro; ambas se transformaron en la Panamericana norte, que es la carretera que une a Quito con el norte del país. Finalmente quedó normado el crecimiento acelerado que se produjo en

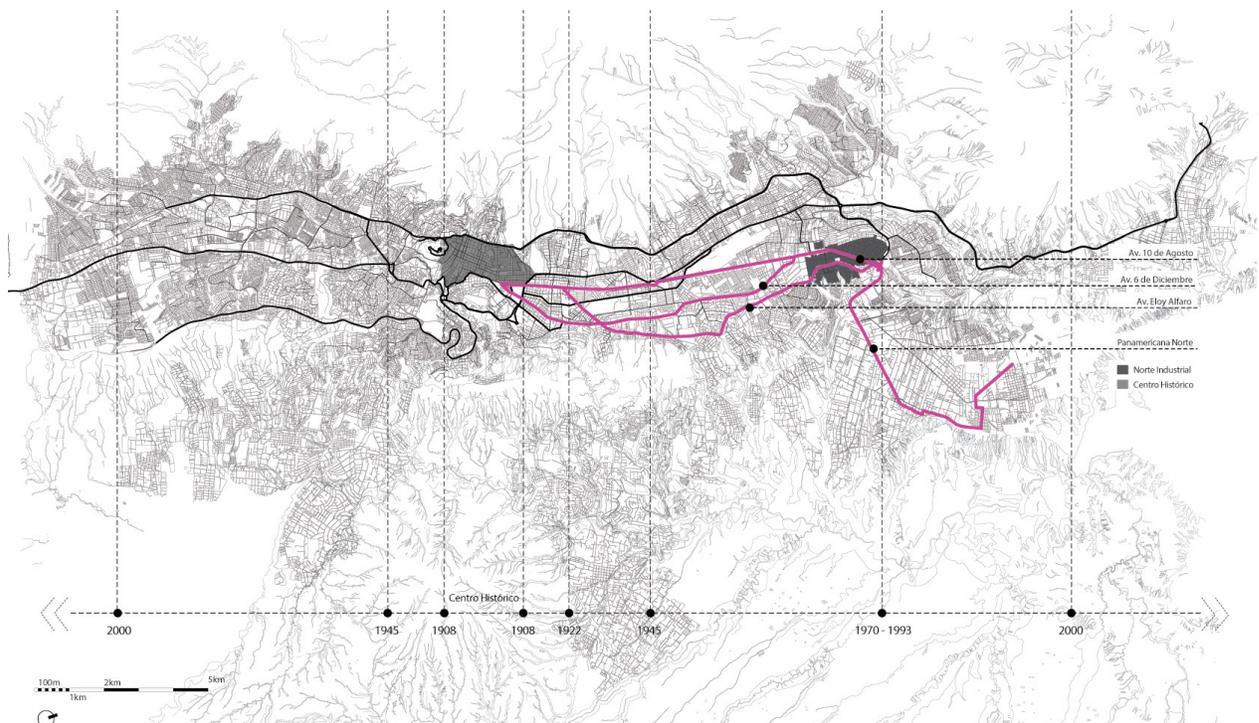
13 María Angela Cifuentes, *Town planning, urban Motorway Modernization and Changes in Quito's Quotidian Life* (Quito: Procesos, 2016).

14 René Maximy y Karine Peyronne, *Quito Inesperado, de la memoria a la mirada crítica*, 20-100.

15 Fernando Carrión, *Del plan Director a la Ciudad Democrática*, 149.

16 Consejo Municipal, Quito, 1980.

17 Fernando Carrión, *Del plan Director a la Ciudad Democrática*, 144.



la ciudad desde el casco histórico compacto hacia las periferias dispersas y adaptadas a los accidentes geográficos que limitan la ciudad.

La topografía define la forma cóncava de encuentro de las dos avenidas que estructuran la morfología del sector nororiental. Por un lado, en la periferia se organizan barrios en su mayoría residenciales, con zonas que tienen su propio amanzanamiento homogéneo generando un catálogo de tejidos y entramados diversos. Por otro lado, en el interior de estos amanzanamientos residenciales se teje el área industrial de la zona nororiental. Esta última actúa como un núcleo configurado por una trama irregular de supermanzanas rectangulares donde el motel es estratégicamente insertado. Cada supermanzana está definida por las formas genéricas del galpón industrial, las cuales viabilizaron la mimetización del motel y su función dentro de dicho contexto y tipo arquitectónico preponderante. Tanto la complejidad morfológica de la zona, como su nueva función, fueron normadas y reguladas en el Plan Regulatorio desarrollado desde 1973 hasta 1993. Con el fin de definir y documentar el área completa de la ciudad metropolitana de Quito, el nuevo plan estableció el área total del asentamiento urbano, incluida la zona industrial norte y las áreas residenciales que las rodean.¹⁸ En primera instancia, la ordenanza de uso de suelo establece que el tipo de suelo industrial incluye fábricas, comercio industrial, concesionarios de automóviles y equipamiento de comercio restrictivo. Según las definiciones normativas, este último se refiere a “establecimientos que brindan espacios para servicios sexuales con o sin alojamiento”, sin especificar el tipo de

Plano del crecimiento del Área Metropolitana de Quito con el trazado vial principal de la ciudad desde el casco histórico compacto a borde nororiental de estudio, 2020. Fuente: elaboración de Karina Cazar, con base en mapas de ArcGIS obtenidos de la Plataforma Gobierno Abierto del Municipio de Quito. © Karina Cazar

18 Fernando Carrión, *Del plan Director a la Ciudad Democrática*, 145.

servicios permitidos.¹⁹ Finalmente, la palabra motel aparece legalmente normada en el uso de suelo industrial en la década de los noventa.

Los mencionados planes urbanos y de regulación de Quito evidencian una transformación visible a través de procesos donde la ciudad se separa progresivamente de su origen, reproduciéndose genéricamente sin una aparente identidad holística. Según Koolhaas, la ciudad genérica, caracterizada por la ausencia de identidad, es inevitable; “el exponencial crecimiento humano implica que el pasado, en algún momento, se quedará demasiado pequeño para ser habitado y compartido por los que viven en él”.²⁰ Desde esta perspectiva, la identidad entendida como el factor intangible que unifica una zona urbana a través del pasado está condenada a desaparecer en el momento en que la ciudad se expande. Una ventana oportunista se abre ante la ausencia de la identidad, donde los fragmentos de ciudad adquieren la libertad de actuar bajo sus propias reglas dinámicas y variantes. A pesar de que la zona norte de Quito se desarrolló como un trozo de ciudad genérica homogénea, las mencionadas características morfológicas e interacción entre sus dos funciones discordantes –la industria y el motel– generan una nueva identidad atípica la cual define y concreta los límites intangibles del Barrio Motel. Se habla de límites intangibles, pues el Barrio Motel está políticamente dividido en dos parroquias, la cristiana y la ponciana. Sin embargo, la nueva estética y función que el barrio industrial adquiere con la inserción del motel rompe con la división normativa y genera una nueva percepción completa de la zona. Por lo tanto, una nueva identidad particular emerge y define el Barrio Motel en el imaginario de la ciudad y sus habitantes.

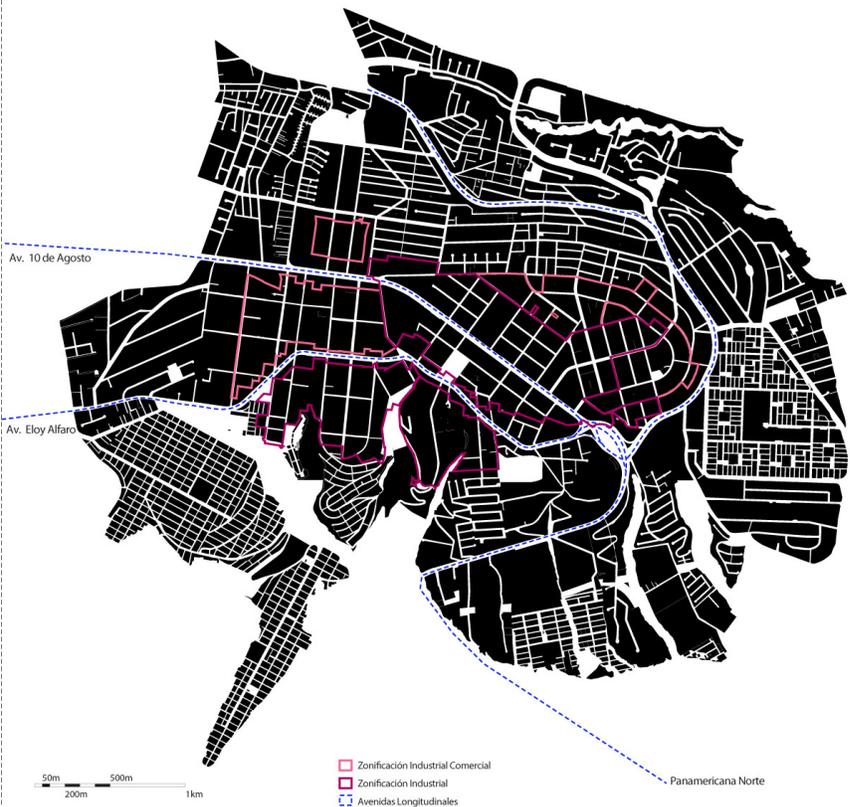
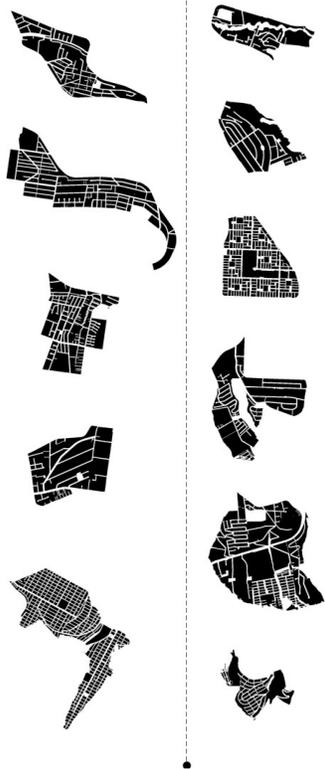
Actualmente, el área industrial tiene 276.97 hectáreas, de las cuales el Barrio Motel ocupa el 39.33% con 19 moteles.²¹ Estos últimos se mimetizan con los galpones industriales, ocultando en su interior la función que fue en su tiempo condenada por el comportamiento conservador. Una sociedad represiva provocó la búsqueda y necesidad de espacios destinados a propósitos ocultos. Así, la tipología del motel de Estados Unidos mutó y se adaptó dentro de la trama urbana definida por los galpones industriales. Las avenidas periféricas que los bordean zonifican el lugar de los moteles, el área residencial y el resto de la ciudad. Consecuentemente, la infraestructura industrial presentó las cualidades idílicas, tanto funcionales como morfológicas, para ocultar un servicio condenado por una sociedad conservadora.

19 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2002.

20 Rem Koolhaas, *The Generic City* (Sikkens Foundation, 1995).

21 El levantamiento de datos e información in situ fue realizada a través de vuelos con dron. Delimitamos el área de estudio del Barrio Motel a 108.95 hectáreas, que representa el 39.33% al contener la mayor agrupación de moteles en la zona. La información del área fue tomada de mapas Arcgis de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2019.

CATÁLOGO
AMANZANAMIENTO TROZOS RESIDENCIALES

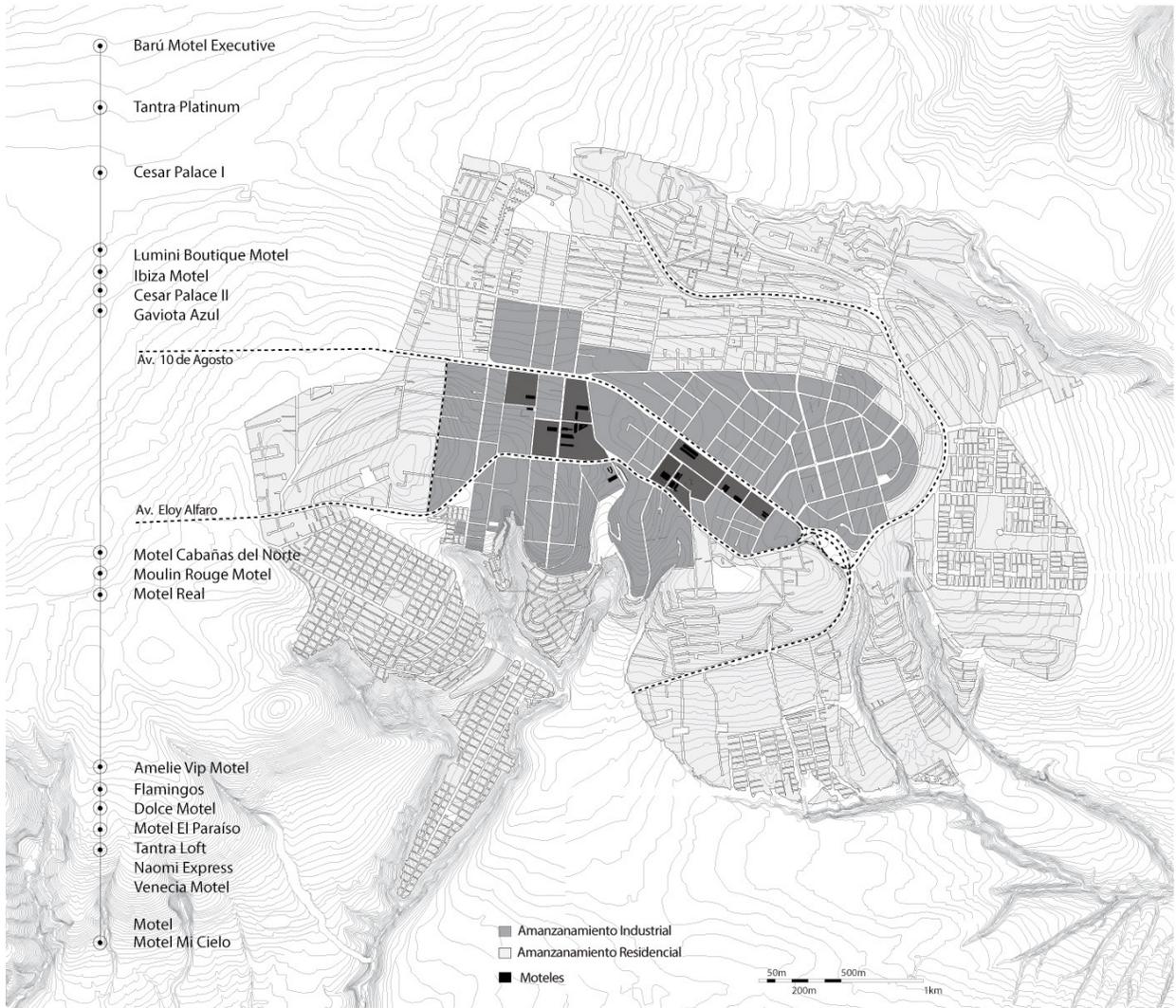


El objeto mutable en la urbe genérica adaptativa

La mezcla normativa asignada de tipos de usos de suelo industrial y residencial en la zona norte de la ciudad genera una forma urbana particular. Mientras las manzanas industriales tienen alrededor de 290 m por 180 m, las manzanas residenciales tienen 100 m por 50 m.²² Esta cualidad, sumada a la adaptación topográfica que tienen tanto el sistema vial como los amanzanamientos, generan un barrio *apeatonal*, es decir al que principalmente puedes acceder mediante un vehículo. La función del muro de cerramiento en la zona industrial, relacionada a la protección y seguridad de las actividades realizadas dentro de cada lote, paradójicamente coadyuva a la sensación de inseguridad que genera la desolación de las calles alrededor de los galpones. Por lo general, la complejidad de la vida de ciudad en la zona industrial, en contraste a aquella residencial o de usos mixtos, se reduce a la transacción entre el galpón industrial que produce y el vehículo que transporta dicha producción. Sin embargo, en el caso de estudio, la inserción del motel como objeto arquitectónico interacciona con el tejido urbano existente desencadenando dos alteraciones-intervenciones

Diagrama morfológico de la zona nororiental de Quito, que revela la diversidad de amanzanamientos residenciales alrededor de aquellos industriales, 2020. Fuente: elaboración de Karina Cazar, con base en tomas de ortomosaico por dron y mapas Arcgis obtenidos de la Plataforma Gobierno Abierto del Municipio de Quito. © Karina Cazar

²² El levantamiento de datos e información in situ fue realizada a través de vuelos con dron. La información del área fue tomada de mapas Arcgis de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2019.



principales que caracterizan la esencia del Barrio Motel y muestra cómo su presencia muta el urbanismo circundante.

La primera innovación genera un nuevo funcionamiento dinámico del sector, no solo en su forma urbana, sino también en su interacción manzana-calle. El barrio está activado por un sistema de calles secundarias que conectan a las grandes manzanas con las avenidas principales. Conforme estas calles se adaptan a la topografía, algunas sobrepasan los límites de los muros de cerramientos hacia patios de maniobra propios de cada galpón. Al estudiar la dinámica de los bloques en los cuales los galpones industriales coexisten con moteles, las calles se convierten en un elemento que entrelaza el tejido urbano con el objeto arquitectónico del motel. En contraste al galpón industrial, la calle no solo entra al lote del motel rematando en un patio de maniobras, sino que lo rodea, pasa a través de él, o incluso ingresa dentro del objeto arquitectónico para nuevamente volver a conectar con el sistema de calles en el exterior. El motel como objeto arquitectónico se beneficia al tejerse con las calles

Mapa topográfico de la zona nororiental de Quito, ubicación de los moteles en el barrio, 2020. Fuente: elaboración de Karina Cazar, con base en tomas de ortomosaico por dron y mapas ArcGIS obtenidos de la Plataforma Gobierno Abierto del Municipio de Quito.

© Karina Cazar

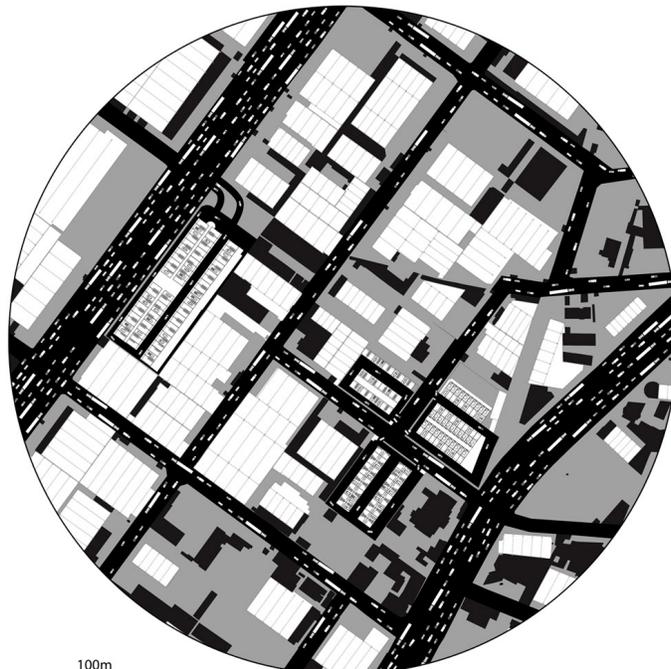


apeatonales de la trama industrial, ya que estas se desplazan directamente dentro del objeto arquitectónico, permitiendo al usuario acceder al motel directamente desde su vehículo. La afluencia de ocupación no industrial que atrae el motel cambia dramáticamente el funcionamiento urbano de la zona, no solo a lo largo del día, sino también durante la semana. Los horarios prevalecientes de funcionamiento industrial fluctúan de las nueve de la mañana a las cinco de la tarde, en el cual remolques y camiones de mediano y gran tamaño ocupan las calles. Los flujos de transporte industrial decrecen predominantemente al atardecer y durante el fin de semana, mientras que la afluencia de vehículos particulares se apodera de las calles y de las áreas dentro de los lotes con letreros destellantes. El Barrio Motel se convierte en una zona activa en la que el motel incorpora flujos atípicos de usuarios, servicios y atmósferas contrastantes a la industrial.

La segunda alteración –y la más visible para el usuario– está relacionada a la transformación del ambiente y atmósfera del lugar, cuya nueva perspectiva rompe la concepción habitual de una zona industrial o residencial. El mapeo urbano de la zona a través de vistas ortomosaicas y fotografías aéreas muestran el contraste de la zona industrial rodeada completamente de asentamientos residenciales. El tejido urbano resultante de este contraste, que está definido por las grandes avenidas que lo atraviesan de norte a sur, confinan sectores de aglomeración de moteles usualmente en bandas de calles secundarias. Las avenidas principales generan fachadas comerciales cuyos muros de cerramiento se abren para el funcionamiento de concesionarias de automotores y bodegas. Sin embargo, al conducir a través de las bandas secundarias, varios muros de cerramiento se dividen en tres porciones, una de las cuales se retranquea por detrás de las otras dos, generando un paisaje

Vista ortomosaica de un tramo del Barrio Motel, contraste de zona residencial y zona industrial con moteles, 2019. Fotografía: © Karina Cazar y Ana María Carrión.

1



2

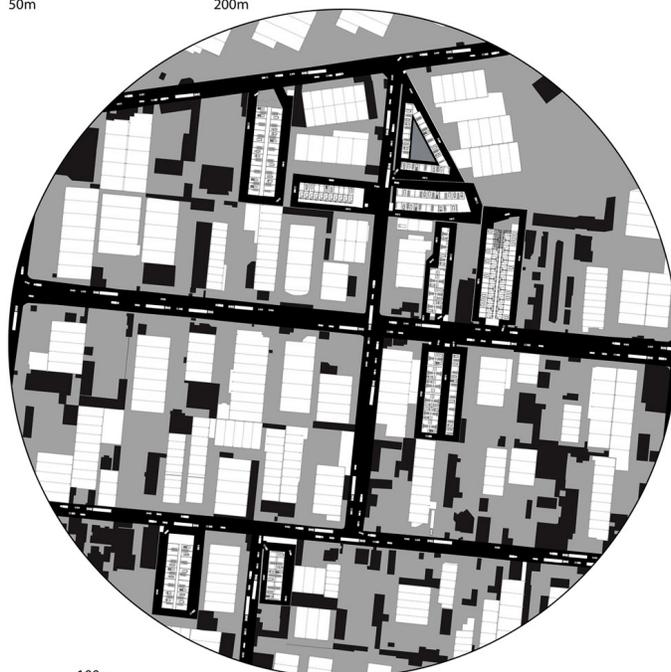


Diagrama Noli de la dinámica urbana del Barrio Motel. Relación calle y objeto mutable en zonas de concentración de moteles, 2019. Fuente: Elaboración de Karina Cazar, con base en levantamiento in situ y mapas Arcgis obtenidos de la Plataforma Gobierno Abierto del Municipio de Quito. © Karina Cazarw



urbano contrastante a nivel de calle. Los tonos grises de los galpones industriales y sus cerramientos se yuxtaponen con aquellos paredones retranqueados de los moteles, que incluyen como elemento esencial de su fachada un destellante letrero que se descubre al atardecer. La influencia estadounidense también se ve marcada en este elemento y resuena a las conclusiones que Robert Venturi y Denisse Scott Brown hicieron sobre la arquitectura comercial y *Las Vegas Strip* durante los años setenta. El rol del letrero como elemento significativo de la arquitectura comercial se manifestó, además, en el principio de la arquitectura de autopista o carretera, que desencadenó la proliferación de los moteles en Estados Unidos durante la mitad del siglo xx. El objetivo fue atraer con grandiosidad al usuario mientras se colocaban los dormitorios lindos y temáticos por detrás.²³

En el Barrio Motel, este elemento detona fachadas poco ordinarias. Los letreros adquieren formas de palmeras e incluso corazones que abruman la perspectiva de la calle. Los muros de cerramiento de los moteles, mimetizados en los galpones industriales, están repletos de

El Barrio Motel diurno versus el nocturno. Toma de dos moteles diferentes, mimetizados en los galpones industriales durante el día, en contraste con la transformación y visual urbana durante la noche, 2019. Fotografía: © Karina Cazar y Ana María Carrión.

²³ John Margolies, *The End of the Road: Vanishing Highway Architecture in America* (Penguin Books, 1981).



neones multicolor que drásticamente revitalizan el monocromático gris y blanco de la arquitectura y luz que alumbra el ambiente industrial

En la ciudad de Quito, el motel interactúa en un ambiente urbano completamente atípico a su función de alojamiento por horas de manera extraordinaria. Por un lado, las cualidades urbanas que definen la zona industrial en la que se implanta dan lugar a la adaptación de este objeto; por otro, su implantación genera una notoria transformación del entorno que lo rodea, otorgando así una identidad propia al Barrio Motel. Su función y finalidad es de conocimiento popular, incluso su ubicación no causa controversia pues es parte de la memoria colectiva de los quiteños, al propiciar un servicio que convenientemente se mimetiza en galpones y calles desoladas y ha sido el locus de escándalos públicos en la actualidad.²⁴

La noche del Barrio Motel. Toma aérea de norte a sur de zona de concentración de moteles junto a la Galo Plaza Laso-Avenida 10 de Agosto, 2019. Fotografía: © Karina Cazar y Ana María Carrión.

²⁴ "Lady Tantra" fue el nombre divulgado de un escándalo público en el cual un hombre descubrió la infidelidad de su esposa, confrontándola en la entrada del motel. El caso tuvo alcance nacional e internacional al ser difundido por dicho hombre a través de un video. Varios medios de comunicación fueron usados para la transmisión de este suceso; la mayoría de los espectadores fácilmente reconocieron el momento del evento y el propósito del motel.

Conclusión

La translocación del motel estadounidense a Quito permite evaluar la capacidad de transformación y adaptabilidad que existe entre su nuevo entorno y el objeto arquitectónico. Estas se evidencian a través del entendimiento de la ciudad como el locus de dichos procesos. Consecuentemente, las cualidades específicas de un lugar, no solo en su morfología urbana sino también en la forma de su arquitectura, son elementos claves que permiten la reprogramación y adaptación de nuevos objetos o tipos arquitectónicos. El contexto industrial al norte de la ciudad de Quito es un factor trascendental en la adaptación del motel como tipología importada. Así, la inserción del motel en un contexto urbano industrial, atípico al de su origen, lo transforma en una especie de artefacto urbano capaz de alterar la dinámica de su entorno, rompiendo con la percepción y paradigmas estéticos del paisaje industrial. La versatilidad que adquiere y brinda esta tipología al dialogar con su nuevo entorno define una nueva identidad del barrio adecuado a la industria del sexo: el Barrio Motel.

En Quito se genera una relación simbiótica entre el contexto industrial y la tipología importada del motel, donde ambos elementos interactúan dentro del mismo espacio beneficiándose mutuamente de sus cualidades intrínsecas. Esta relación mutua permitió, por un lado, disfrazar los propósitos sexuales del motel y, por otro, promulgar diferentes dinámicas urbanas en un área definida por una morfología rígida de supermanzanas industriales. Consecuentemente, la relación simbiótica entre el entorno y el objeto pasa por un proceso adaptativo de ambas partes, el cual tiene como resultado una nueva dinámica urbana y un producto tipológico específico de dicho proceso. Por lo tanto, estos últimos evidencian la constante y necesaria ambivalencia entre el urbanismo y la arquitectura; se llega a un equilibrio donde ambas partes ceden y ofrecen innovativas estrategias de adaptación y transformación.

Una vez analizados los parámetros urbanos y arquitectónicos resultantes de la relación simbiótica entre la condición urbana y el objeto arquitectónico, es relevante pensar en la posibilidad de nuevas cualidades tipológicas del motel que deriven de su ubicación específica y un propósito social adquirido al mimetizar tanto sus partes como su función con el galpón industrial. Esto demuestra la versatilidad del tipo y abre una ventana de oportunidades tipológicas al introducirlo en contextos variantes y dinámicos. Este análisis de carácter urbano-arquitectónico lleva a indagar el rol que juega el escenario urbano en el reciclaje de objetos arquitectónicos. La ciudad, al liberarse de parámetros de identidad relacionados con el pasado, genera microcosmos urbanos flexibles y dinámicos que instigan el reciclaje de tipos –locales e importados–, permitiendo así nuevas dinámicas en sectores que, en el caso del industrial, se sesgan a paradigmas de funcionamiento y estética preestablecidos. Asimismo, el proceso de reciclaje conlleva un proceso adaptativo urbano y arquitectónico que acentúa y demuestra la relevancia de los procesos históricos en la creación de tipos arquitectónicos. El proceso

adaptativo y transformativo de la tipología del motel en Quito –que no ha sido estudiado en este artículo– no puede considerarse un fenómeno aislado, pues es el resultado tanto del desarrollo y consolidación del entorno urbano que lo rodea como del deseo y necesidades de una sociedad cambiante.

Referencias

- CARRIÓN, Fernando, y R. Vallejo. "La Planificación de Quito: del Plan Director a la Ciudad Democrática", en Carrión Mena, F. (ed.) *Ciudades y Políticas Urbanas en América Latina*. Quito, 1992.
- CIFUENTES, M. "Town planning, urban Motorway Modernization and Changes in Quito's Quotidian Life: A Case Study Concerning the San Blas Neighborhood", en *Procesos*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, 2016.
- CONSEJO Metropolitano. "Ordenanza No. 1165". Quito: Imprenta Municipal, 1980.
- FOUCAULT, M. *Nascita della Clinica: Il Ruolo della Medicina nella Costituzione delle Scienze Umane [The Birth of the Clinique]*. Turín: Einaudi, 1969.
- FUSTER Sánchez, Nicolás, y Pedro Moscoso Flores. "Poder' en la época de la Población. Foucault y la medicalización de la ciudad moderna", *Athenea Digital: revista de pensamiento e investigación social*, 16 (39) (2016): 207-227. Disponible en: <https://atheneadigital.net/article/view/v16-n3-fuster-moscoso>
- INFORMACIÓN Geográfica de Descarga. Gobierno Abierto, 2019. http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=1122
- JÁCOME, Evelyn. "Los migrantes llegaron a Quito en los años 60 y 70", *El Comercio*, 9 de noviembre de 2014. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/migrantes-llegaron-quito-anos-60.html>
- KOOLHAAS, Rem. *The Generic City*. Sikkens Foundation, 1992.
- LYNCH, Kevin. *La Imagen De La Ciudad*. Buenos Aires: Editorial Infinito, 1959.
- MARGOLIES, John. *The End of the Road: Vanishing Highway Architecture in America*. Penguin Books, 1981.
- MAXIMY, René, y Karine Peyronne. *Quito Inesperado, de la memoria a la mirada crítica*. Quito: Ediciones Abya-Yala, 2002.
- MUNICIPIO Distrito Metropolitano de Quito: "Ordenanza Metropolitana de Quito 001", 1997; "Ordenanza uso de suelo 008", 2002; "Ordenanza uso de suelo 012", 2015.
- SECRETARÍA de Territorio, Hábitat y Vivienda. "Visor Geográfico del Plan de Uso y Ocupación de Suelo (2019)" [en línea]. Disponible en: <http://territorio.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=47ccc16154584d458d7e657dba576855>
- VENTURI, R., D. Scott Brown y S. Izenour. *Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1977.
- ZURITA, C. "El Amor y el placer tienen su precio", *Diario el Comercio*, 2006. Disponible en: <https://www.diariocorreo.com.ec/archivo/2006/10/02>

Karina Cazar Recalde

Universidad San Francisco de Quito
kdcazar@usfq.edu.ec

Profesora titular en la Universidad San Francisco de Quito (USFQ) y arquitecta en libre ejercicio profesional. Es maestra en Ciencias en Diseño Arquitectónico Avanzado de la Universidad de Columbia, Nueva York (2015), maestra en Arquitectura en Vivienda Colectiva de la ETSAM, Universidad Politécnica de Madrid (2011), y arquitecta por la USFQ (2009). Sus investigaciones y práctica profesional abarcan el campo del diseño arquitectónico y urbano, tipología y la exploración gráfica como medio de pensamiento y expresión.

Ana María Carrión

Universidad San Francisco de Quito
acarriong@usfq.edu.ec

Profesora en la Universidad San Francisco de Quito (USFQ). Es maestra en Ciencias en Diseño Arquitectónico Avanzado de la Universidad de Columbia. Obtuvo su licenciatura en Arquitectura por USFQ (2011). Sus intereses de investigación y práctica profesional abarcan el campo del diseño arquitectónico, la construcción, la historia urbana y arquitectónica de Quito, así como el estudio y exploración de tipologías y fenómenos urbanos.