

*Manabí*  
*Alto Bolívar*  
*Proyectos*  
*Alto Bolívar*

Oficio IMP No. 2017- **0003498**

D.M. Quito, **12 OCT 2017**

Ticket GDOC - 2017-069789

Doctor  
 Mario Granda  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO**  
 Presente

**ASUNTO:** Proyecto "Complementación de Plataformas Únicas"

En atención a su oficio No. SG 2829, de fecha 05 de octubre/2017, ingresado a esta institución con guía de control y trámite No. 2797, mediante el cual solicita se coordine mesas de trabajo con los actores involucrados en el proyecto denominado "Complementación de Plataformas Únicas: calle García Moreno (tramos Sucre-Bolívar y Mejía-Olmedo), Plataforma Única de la calle Chile (tramos Benalcázar-Cuenca y Cuenca-Imbabura) y calle Venezuela (tramo Espejo-Chile); al respecto adjunto remito el informe sobre los acuerdos a los que se llegaron en reuniones mantenidas el día martes 10 de octubre/2017. Además se anexa presentación realizada en estas mesas de trabajo y documentación complementaria.

Atentamente

*Angélica Arias B.*  
 Arq. Angélica Arias B.  
**DIRECTORA EJECUTIVA**

**QUITO** SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO  
 ALCALDÍA **RECEPCIÓN**

Fecha: **12 OCT 2017** Hora **14:30**

Nº. HOJAS 71  
 Recibido por: *[Firma]*

ACCION	RESPONSABLES	SIGLAS	FECHA
Elaborado por:	Liliana Borbúa H.	DIREC	12/10/2017
Revisado por:	Arq. Angélica Arias	DIREC	12/10/2017

Adjunto: Informe sobre acuerdos en mesas de trabajo

Ejemplar 1: Dr. Mario Granda  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO**  
 Copia: Archivo

**AYUDA MEMORIA**  
**PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1**  
**TEMA: MESA DE TRABAJO PARA ANÁLISIS DE LA PROPUESTA**

**Fecha:** 10 de octubre de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones 1er piso – Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Asistentes:**

Dr. Mario Granda	Concejal del Distrito Metropolitano de Quito Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio
Ing. Carlos Páez	Concejal del Distrito Metropolitano de Quito
Patricio Torres	Asesor Concejal Mario Granda
José Saud	Asesor Concejal Pedro Freire
Cristina Cevallos	Asesora Concejal Carlos Páez
Susana Noroña	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda Presidenta (S) de la Subcomisión Técnica
Mónica Guzmán	Procuraduría
Félix Torres	Instituto Nacional de Patrimonio Cultural
Sebastián Cornejo	Agencia Metropolitana de Control
Marcelo Narváez	Secretaría de Movilidad
Valeria Díaz	Secretaría de Ambiente
Angélica Arias	Instituto Metropolitano de Patrimonio
Ana Lucía Andino	Instituto Metropolitano de Patrimonio
Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Puntos tratados:**

- Presentación del Proyecto en todas sus fases, énfasis en su origen diagnóstico y procesos de coordinación interinstitucional y socialización
- Planificación Integral de movilidad
- Análisis de Impacto Ambiental

En cumplimiento con lo solicitado por la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio en sesión ordinaria realizada el miércoles 04 de octubre de 2017, el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) coordinó una mesa de trabajo con los señores concejales miembros de la citada comisión, su



correspondiente subcomisión técnica y delegados de la Secretaría de Movilidad y Secretaría de Ambiente.

El IMP presentó de manera integral el plan de Peatonalización propuesto en su primera Fase y su alcance, indicando que el área de intervención corresponde a la calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar, y calle Chile entre Benalcazar e Imbabura con obras de complementación de plataforma única y en la calle Venezuela exclusivamente con la ejecución de plataforma única en el tramo comprendido entre Chile y Espejo incluyendo dichas intersecciones.

Se informó de manera detallada el origen de la propuesta tanto en su condicionamiento técnico como operativo refiriéndose de manera puntual al Plan Maestro de Movilidad del DMQ 2009-2025, y al diagnóstico Integral y multi-sistémico del CHQ realizado por el IMP durante el 2016. Se presentó los antecedentes técnicos analizados para la elaboración de la propuesta y la selección de las vías a intervenir en primera fase. Se informó de los ámbitos contemplados para la elaboración de un Plan Operativo para la gestión de las vías peatonales a implementarse y existentes y de todos los procesos de coordinación interinstitucional generados durante el 2017 para la elaboración de la propuesta. Se indicó además los procesos de socialización llevados a cabo con los residentes, comerciantes y moradores del área a intervenir, los cuales incluyeron la toma de una encuesta y trabajo puerta a puerta, así como también reuniones con establecimientos turísticos, hoteles, y otros operadores.

La información presentada se entregó además en un expediente y un informe de los procesos generados para el proyecto durante todo el año. Durante la presentación se aclararon dudas acerca del origen de la información diagnóstica utilizada, su proceso de actualización, la justificación de la implementación de una nueva fase y los ámbitos considerados dentro del Plan Operativo.

La Secretaría de Movilidad indicó la necesidad de enfatizar como la propuesta se enfoca en tres ámbitos prioritarios, la mejora de las condiciones medio ambientales en el sector, la seguridad y accesibilidad universal de peatones en el CHQ, considerando que más del 90% de quienes visitan el CHQ se mueven en transporte público y a pie, y en el efecto positivo de la disminución de flujo vehicular para la conservación de los monumentos y edificaciones ubicados en los ejes de intervención. De igual manera se indicó la importancia de incluir nuevas fases y el cierre definitivo del Estacionamiento del CADISAN al uso público restringiendo el acceso de vehículos livianos al núcleo, excluyendo de esta medida a automóviles de residentes y de entidades públicas.

El Concejal Carlos Páez manifestó su preocupación por la recuperación de la calle Chile entre García Moreno y Benalcazar, actualmente utilizada como estacionamiento para automóviles de la Presidencia y de la Calle Chile entre Guayaquil y Venezuela junto al Municipio. Medidas que se han negociado, en el caso de la Presidencia y se deberán generar en el caso del Municipio.

Jose Saud, Asesor del Concejal Pedro Freire, indicó su inquietud sobre la justificación de la implementación de un nuevo plan operativo para nuevas vías peatonales considerando que planes anteriores que proponían elementos similares no fueron exitosos en procesos de peatonalización anteriores. A lo cual se aclaró considerando que la propuesta conforma un circuito peatonal conectando vías peatonales existentes y articulando de forma segura equipamiento y monumentos en el eje de la García Moreno, dinámica muy distinta a las de circulación peatonal de los ejes de las calles Chile, Espejo y Sucre. Se indicó además que la implementación de terrazas turísticas depende del interés del propietario del establecimiento en igual medida que de los

incentivos que puedan generarse, sin embargo, el plan considera el acompañamiento técnico para cumplimiento de normativa ZET y obtención de distintivo Q para la generación de subsidios para los establecimientos que calificasen, buscando generar la mayor cantidad de beneficios a los establecimientos del sector.

De igual manera, se indicó la inquietud sobre el posible impacto ambiental a generarse en las vías de circulación vehicular que acogerían los vehículos que no podrán circular por las vías de intervención, a lo cual la delegada de la Secretaría de Ambiente respondió explicando el sistema de medición de contaminación ambiental del CHQ y el reconocimiento de una posible afectación temporal más no permanente, ya que, como lo indico el delegado de la Secretaría de Movilidad, vehículos que utilizan estas vías como vías de paso en un mediano plazo ya no consideraran el paso por el núcleo, incluyendo las vías que en un plazo inmediato acogerán a los vehículos desviados. De igual manera se indicó la importancia de que esta fase no sea la única para poder asegurar que las condiciones ambientales mejoren de manera permanente.

En relación a los procesos de socialización, se mencionó el oficio emitido por CAPTUR y otros operadores turísticos, a lo cual la Directora Ejecutiva del IMP, respondió explicando uno a uno las inquietudes presentadas y las soluciones previstas. De igual manera, se indicó que en horas de la tarde la Directora Ejecutiva del IMP se reuniría con los firmantes del oficio para una nueva mesa de trabajo en función de las inquietudes presentadas. Ayuda Memoria que se anexa a ésta.

#### Acuerdos:

1. Incluir en el marco general del proceso en fases inmediatas el análisis del funcionamiento del CADISAN como estacionamiento de residentes y vehículos oficiales de Presidencia y Municipio.
2. Trabajar de manera coordinada en el análisis de impacto ambiental con la Secretaría de Ambiente.
3. Trabajar de manera coordinada en mesas de trabajo la planificación de nuevas fases de implementación de procesos similares, incluyendo plataformas únicas para pacificación de tránsito sin peatonalización.
4. El IMP continuará informando a la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio acerca del avance de este proyectos y proyectos similares, así como de todos los procesos e intervenciones relacionados a la peatonalización del CHQ.

Elaborado por:  
Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL  
**INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO**



## REUNIÓN IMP – CAPTUR (10-octubre-2017)

**ASUNTO:** *Proyecto “Complementación de Plataformas Únicas*

Dentro de las acciones de socialización y comunicación emprendidas desde hace varios meses con diversos actores institucionales, del sector productivo y de la comunidad, para llegar a acuerdos que factibilicen la implementación de la peatonalización de la calle García Moreno entre calles Olmedo y Bolívar, el día 10 de octubre de 2017 se realizó una reunión con los representantes de varias asociaciones y organizaciones relacionadas con el sector turístico que operan en el Distrito Metropolitano de Quito, encontrándose presentes también los firmantes del oficio remitido a Alcaldía, IMP, y otras instancias municipales con varias observaciones al proceso de peatonalización. De parte de la municipalidad asistieron la Arquitecta Angélica Arias, Directora Ejecutiva del Instituto Metropolitano de Patrimonio y la Ingeniera Verónica Sevilla, gerente de Quito Turismo.

Los acuerdos a los que se llegaron en esta reunión son los siguientes:

1. Los gremios piden que se les incluya en los grupos de propuesta y evaluación de las acciones relacionadas con la peatonalización: Quito Turismo realizará desde la próxima semana mesas de trabajo temáticas para ir solventando inquietudes y resolviendo problemas específicos. Además el IMP realizará un acercamiento personalizado con los hoteles y con Quito Tour Bus para revisar los requerimientos específicos que disminuyan al máximo las molestias durante la construcción de la obra y que permita que en la operación de la peatonalización no se perjudique la actividad de estos negocios.
2. Se trabajará en equipo y en corresponsabilidad en la revisión de la normativa de ocupación de espacio público, de horarios de carga y descarga, incentivos para locales con el sello “Q”, etc.
3. El IMP realizará mesas de revisión del Plan Parcial del CHQ con los actores turísticos y se incluirán a más representantes de los gremios.
4. Se trabajará en conjunto entre la municipalidad y los gremios de turismo en la activación de las plataformas peatonalizadas existentes y nuevas.

Por último es importante informar sobre la buena disposición de apoyar el proceso de peatonalización del Centro Histórico de Quito desde el sector turístico, creando canales permanentes de diálogo y evaluación, a través de Quito Turismo y apoyados por el IMP y demás instancias municipales que se requieran.

Se adjunta el registro de asistencia de la reunión y fotografías, en espera del acta de reunión que CAPTUR se ofreció a enviar en los próximos días.



10-10-2017

2






REUNION IMP - CAPTUR

<u>NOMBRE Y APELLIDOS</u>	<u>TELEFONO OFICINA</u>	<u>CELULAR</u>	<u>CORREOS ELECTRONICOS</u>	<u>FIRMA</u>
RICHARDO JAVIERA		0999284062	presidencia@captur.org	
ALONSO MARIN		0995604361	amarin@plaza grandequito.com	
MARCO GARCIA		0999824040	marcogarcia@bagasobaturail.com	
IVAN LOPEZ	2257533	2257534	legoh@capthur.com	
DIEGO VIRENAS	26001785	0997640804	alohotec@interactiva.net.ec	
DONO COMENCO	2458010	0984258148	donocomenco@expindesfeuro.com	
GUSTAVO CARREASO	0999820325	2435748	gcarreaso@quindoburton.com	
DIEGO VIRENO	0998311476	2456-352	PKE SDENUA@CAPTUR.COM	

10-10-2017

R

### REUNION IMP - CAPTUR

NOMBRE Y APELLIDOS	TELEFONO OFICINA	CELULAR	CORREOS ELECTRONICOS	FIRMA
Veronica Sevilla		0999702743	vsevilla@quito-tonsumosbec	
Angelica Arias		0996506353	angelica.arias@quibogod.ec	
JOHANE ECHEVERRIA		0996008741	JOHANE.VIDE@MAIL.COM	
FRANCISCO DUBOIS		084660717	francisco@redcombinacion.com	
ALDO SALVADOR		0992751795	dejewtura@capitur.com	







# QUITO

HACIA LOS 40 AÑOS  
PATRIMONIO CULTURAL DE LA  
HUMANIDAD

INSTITUTO METROPOLITANO  
DE PATRIMONIO IMP

**QUITO**  
ALCALDÍA

## PROYECTO DE COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

OCTUBRE 2017

# COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS

## OBJETIVO GENERAL:

*La reactivación peatonal en el núcleo central del CHQ ofreciendo soluciones a los actuales conflictos de movilidad y las condiciones medioambientales existentes en el CHQ, asegurando la seguridad, la calidad y el disfrute del espacio público donde se prioriza la circulación peatonal y se garantiza la accesibilidad universal en el CHQ y la conservación del patrimonio cultural del CHQ.*

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

### SEGURIDAD

- Priorizar la circulación peatonal segura en el CHQ.
- Garantizar las mejores condiciones de accesibilidad universal para todos los habitantes y residentes del CHQ.

### MEDIO AMBIENTE

- Mejorar las condiciones medio ambientales del CHQ para garantizar el disfrute del espacio público, la salud de residentes y visitantes y la conservación del patrimonio edificado.

### HABITABILIDAD

- Fortalecer el uso de transporte alternativo compatible con las condiciones urbanas y geográficas del CHQ.

### MOVILIDAD

- Revitalizar los espacios públicos con la conformación de circuitos peatonales que vinculan aquellos existentes.

### ESPACIO PÚBLICO

- Fortalecer la seguridad del espacio público con el compromiso de control del espacio.

### DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO

- Incentivar al desarrollo socio-económico local con el acompañamiento institucional que se requiera.

# PROYECTO DE COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

## FASE 1

### ANTECEDENTES GENERALES DIAGNÓSTICO

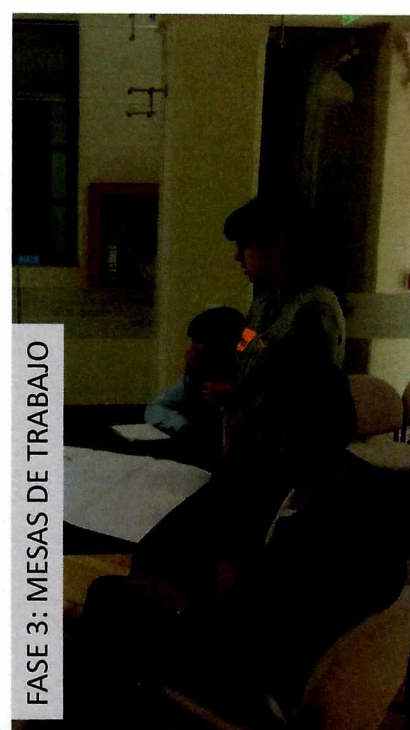
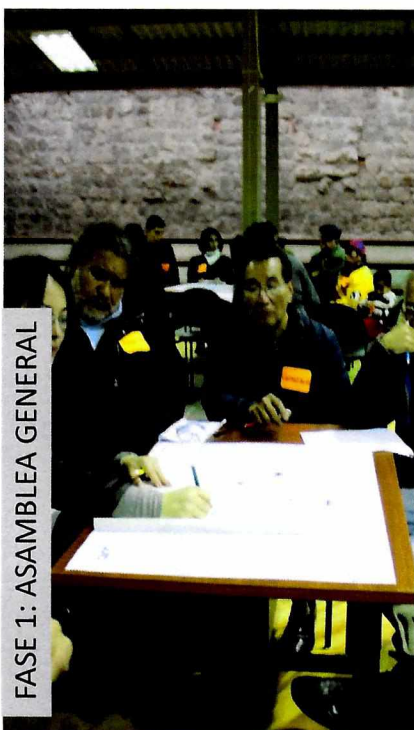
## ANTECEDENTES GENERALES

### 1. Diagnóstico Integral y multi-sistémico del CHQ

- 144 documentos / estudios (1990 – 2016)  
(76 artículos, 34 libros, 8 presentaciones, 6 tesis, 4 informes, 16 propuestas varias)
- Encuesta multi-propósito 2016 (IMP-ICQ)  
2000 encuestas a hogares (muestra territorializada)
- Análisis de 8 sistemas territoriales y 3 sistemas de gestión
  - (1) Ecológico-ambiental, (1G) Condiciones Legales - normativa
  - (2) Morfología urbana y geográfica, (2G) Gestión y Gobernanza
  - (3) Infraestructura y redes, (3G) Participación Ciudadana
  - (4) Movilidad,
  - (5) Social y cultural,
  - (6) Económico – productivo,
  - (7) Vivienda / Asentamientos Humanos,
  - (8) Patrimonio
- Recolección de información inter sectorial (Gobierno central, municipal, iniciativa privada)  
18 reuniones interinstitucionales
- Validación Diagnóstica participativa Plan CHQ
  - 1 asamblea general (Casa Somos San Marcos)
  - 15 caminatas urbanas
  - 7 mesas de trabajo temáticas

## ANTECEDENTES GENERALES

### 1. Diagnóstico Integral y multi-sistémico del CHQ

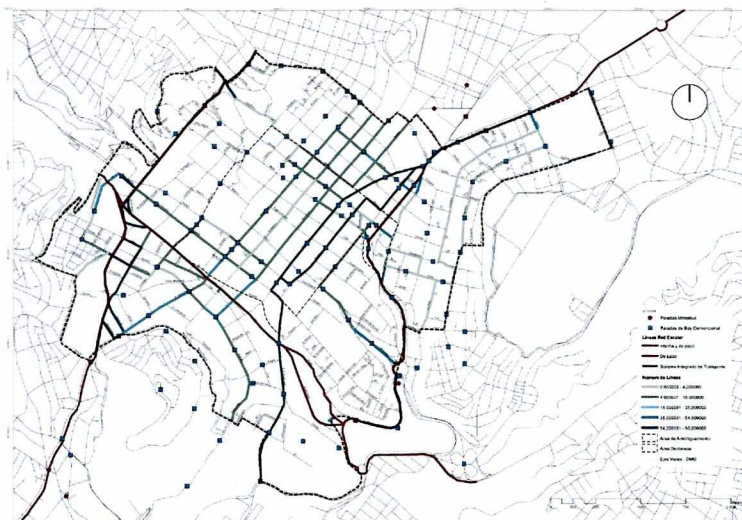
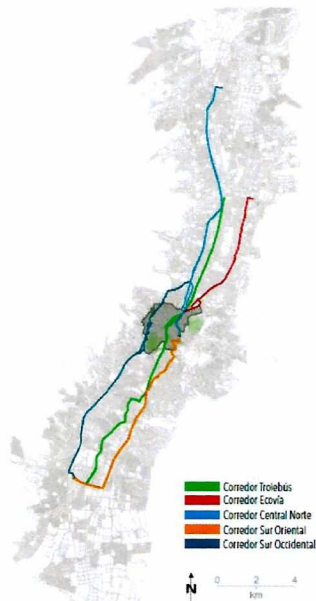




# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Movilidad del CHQ
  - (1) Plan maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025,
  - (2) Plan de Movilidad Sostenible para el Centro Histórico de Quito – 2009, y
  - (3) Plan de Revitalización del Centro Histórico – Agencia Ecológica de Barcelona (2014);

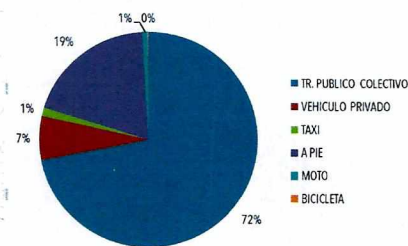
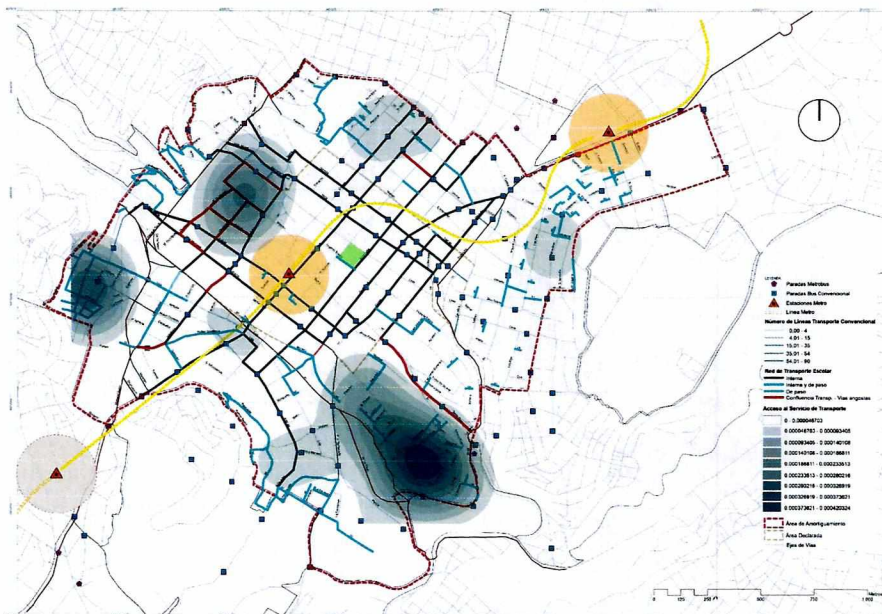


Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017  
 Fuente: Limite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Número de líneas y Red escolar (AEUB, 2014)

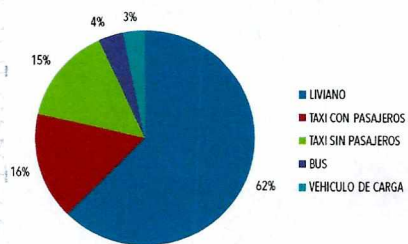
# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Movilidad del CHQ
  - Análisis de flujos en el núcleo y Conteo de Vehículos en vías (2016)



**91% MOVILIZACIÓN EN TRANSPORTE PÚBLICO Y A PIE**



**93% VEHICULO LIVIANO**

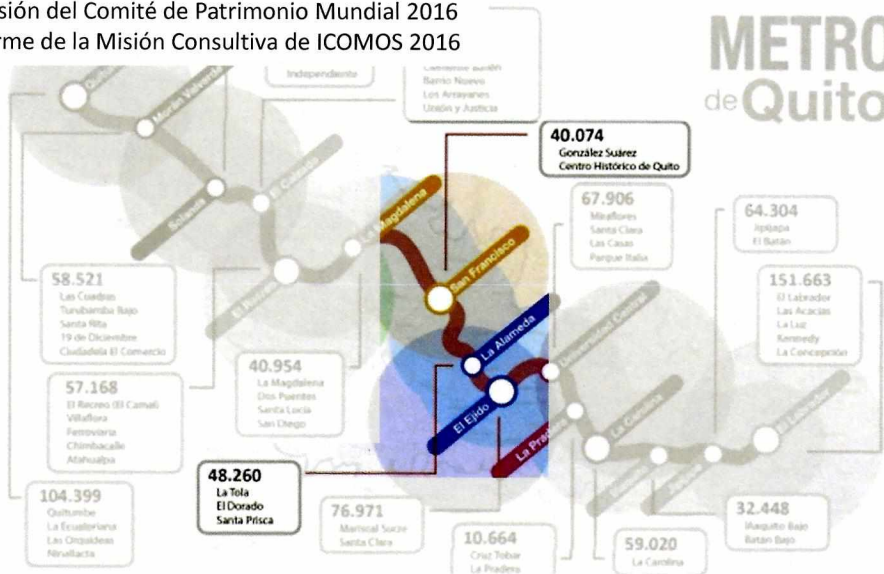
Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017

# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Recomendaciones del Comité de Patrimonio Mundial (UNESCO) y Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) – 2013 – 2017

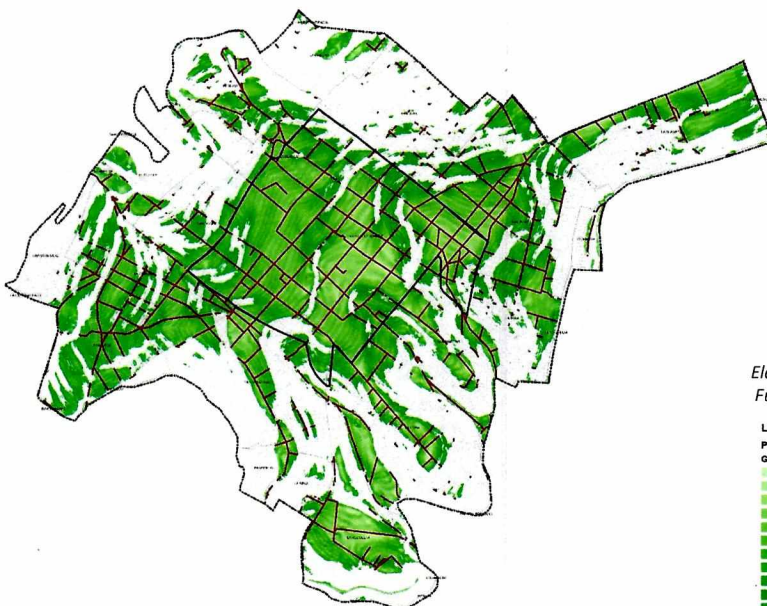
Informe de la Misión Consultiva de ICOMOS 2013  
 Decisión del Comité de Patrimonio Mundial 2014  
 Decisión del Comité de Patrimonio Mundial 2015  
 Decisión del Comité de Patrimonio Mundial 2016  
 Informe de la Misión Consultiva de ICOMOS 2016



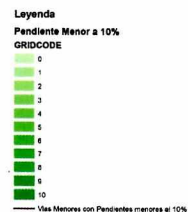
# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Topografía y Accesibilidad Universal del CHQ (máximo 10% de pendiente)  
 Pedido de la Sociedad de Personas no videntes



Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ, 2017  
 Fuente: IMP. Oficina de Inventario, 2017

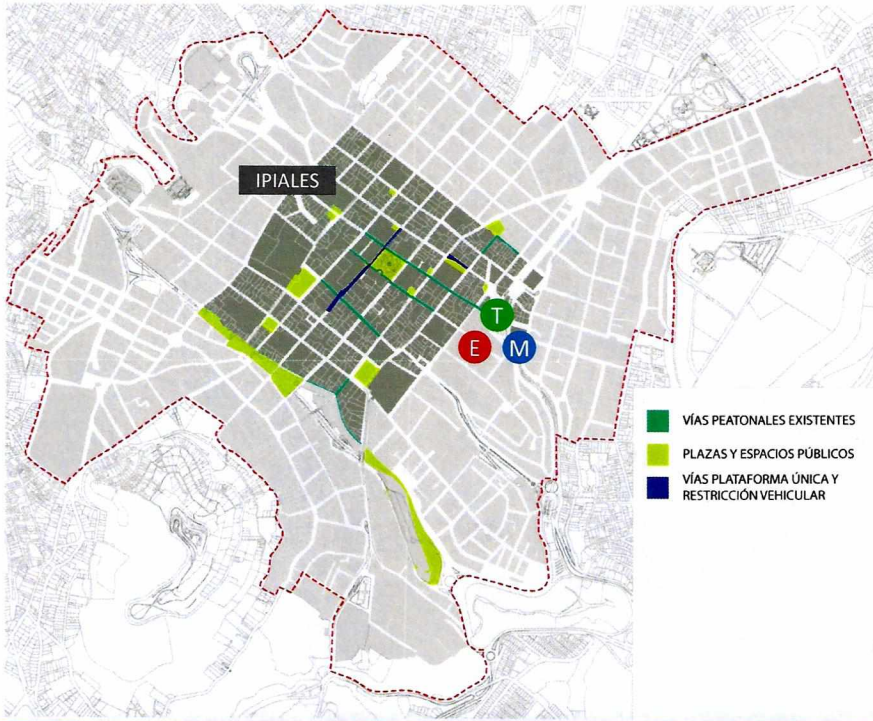




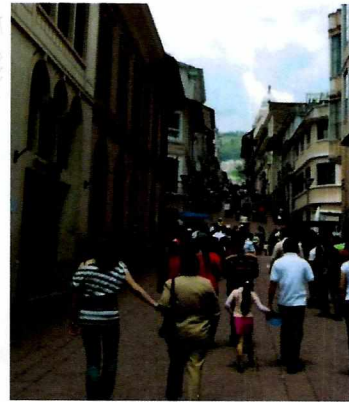
# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Vías y Pasajes peatonales del CHQ y infraestructura existente



Calle Garcia Moreno

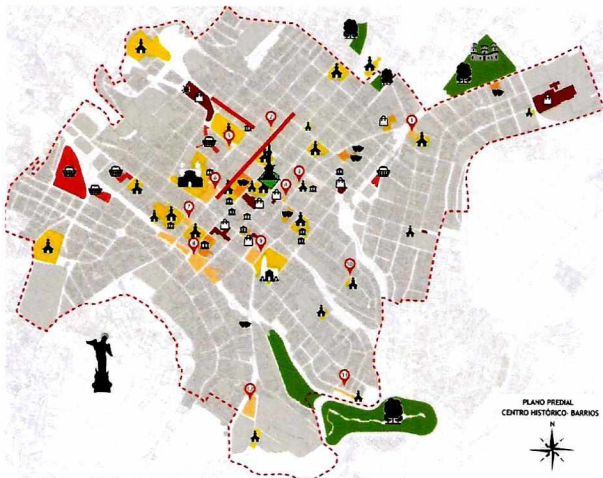


Calle Chile

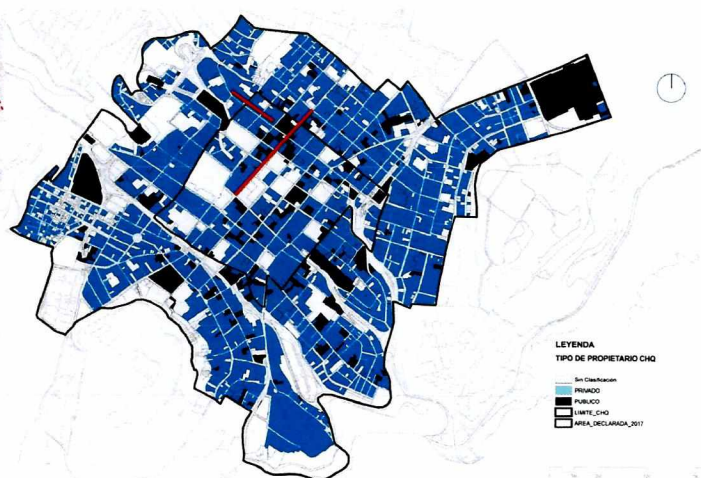
# ANTECEDENTES GENERALES

## 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Potencial de área a intervenirse  
Equipamientos y monumentos públicos  
Propiedades públicas



PLANO PREZAL  
CENTRO HISTÓRICO- BARRIOS



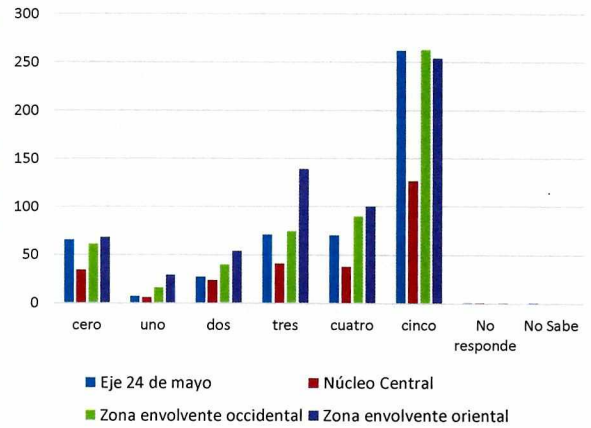
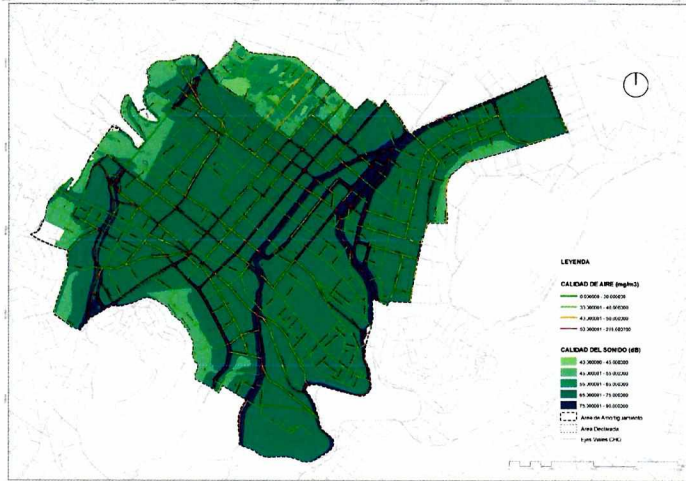
LEYENDA  
TIPO DE PROPIETARIO CHQ



## ANTECEDENTES GENERALES

### 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Condiciones Medio-ambientales del CHQ
  - Contaminación de Aire
  - Contaminación (confort) acústico
  - Presencia de áreas verdes en el CHQ



Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017

Fuente: Revitalización del Centro Histórico de Quito (Convenio interinstitucional AEUB-IMP, 2014-2015)

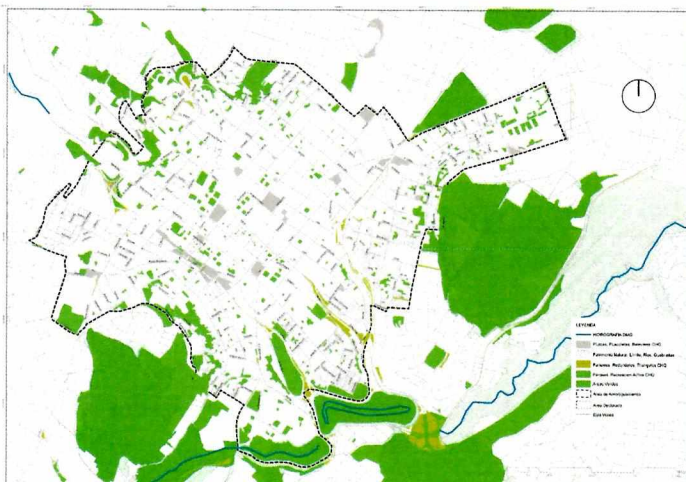
Elaboración: ICQ, 2017

Fuente: Encuesta Multipropósito ICQ, 2016

## ANTECEDENTES GENERALES

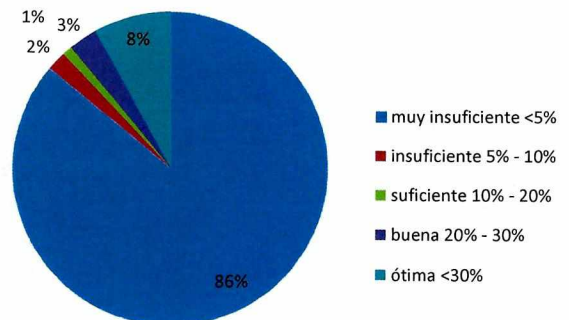
### 2. Condicionantes de la Propuesta Técnica

- Condiciones Medio-ambientales del CHQ
  - Contaminación de Aire
  - Contaminación (confort) acústico
  - Presencia de áreas verdes en el CHQ



PERCEPCIÓN DEL VERDE URBANO EN EL CHQ

1.36 m<sup>2</sup> x hab. → 9.00 m<sup>2</sup> x hab.



Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017

Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2017

Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017

Fuente: Revitalización del Centro Histórico de Quito (Convenio interinstitucional AEUB-IMP, 2014-2015)

## ANTECEDENTES GENERALES

### 2. Aproximación técnica

- Fases para implementación del proyecto



Elaboración: IMP. 2017

Fuente: Revitalización del Centro Histórico de Quito (Convenio interinstitucional AEUB-IMP, 2014-2015)

Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009 - 2025

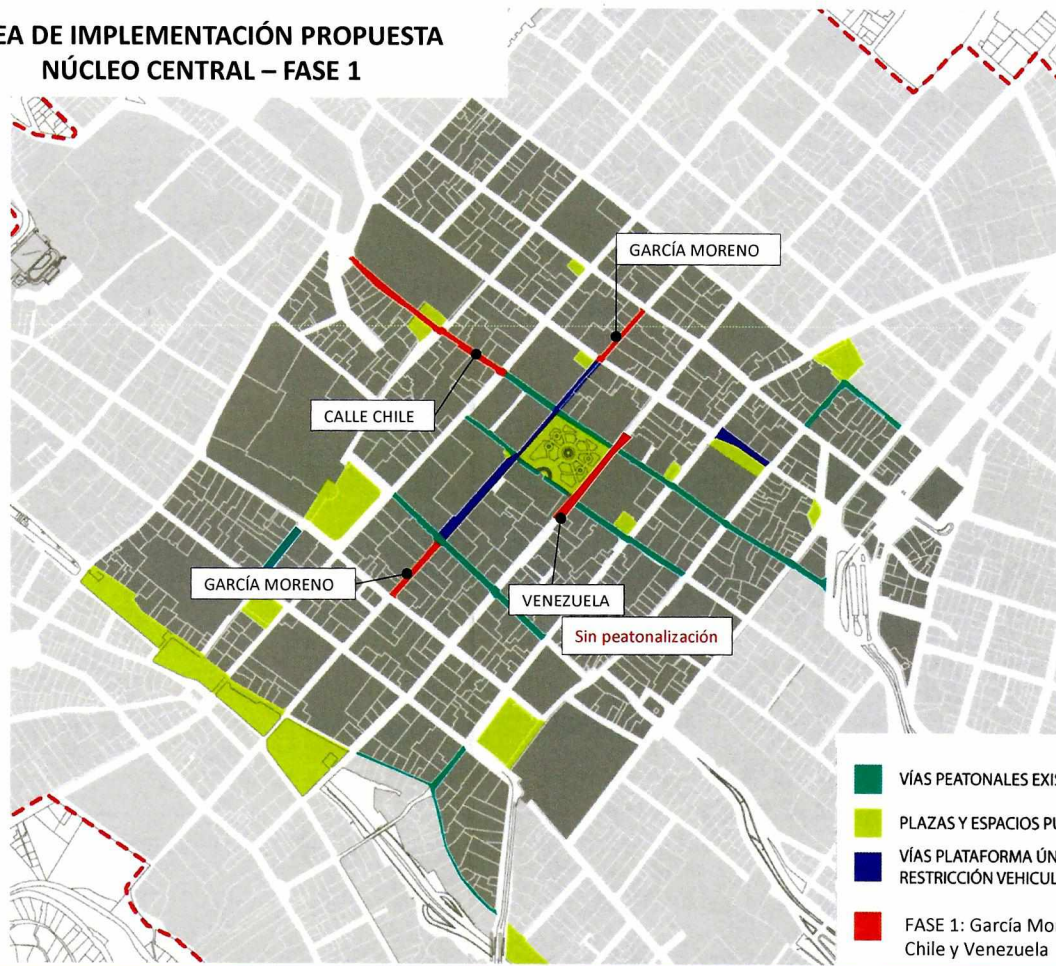
# PROYECTO DE COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

## FASE 1 – PROYECTO TÉCNICO

IMPLANTACIÓN  
DATOS GENERALES



**AREA DE IMPLEMENTACIÓN PROPUESTA  
NÚCLEO CENTRAL – FASE 1**



**AREA DE IMPLEMENTACIÓN PROPUESTA  
NÚCLEO CENTRAL – FASE 1**



**NÚMERO DE CUADRAS:** 5  
**RESIDENTES:** 54 familias (194 p.)

**ÁREA DE INTERVENCIÓN (APROX):**  
 García Moreno – C1 (entre Olmedo y Mejía): 931,92 m<sup>2</sup>  
 García Moreno – C2 (entre Sucre y Bolívar): 1363,70 m<sup>2</sup>  
 Chile – C3 y 4 (entre Benalcazar e Imbabura): 2773,21 m<sup>2</sup>  
 Incluye la Plaza La Merced  
 Venezuela – C5 (entre Chile y Espejo): 760,00 m<sup>2</sup>

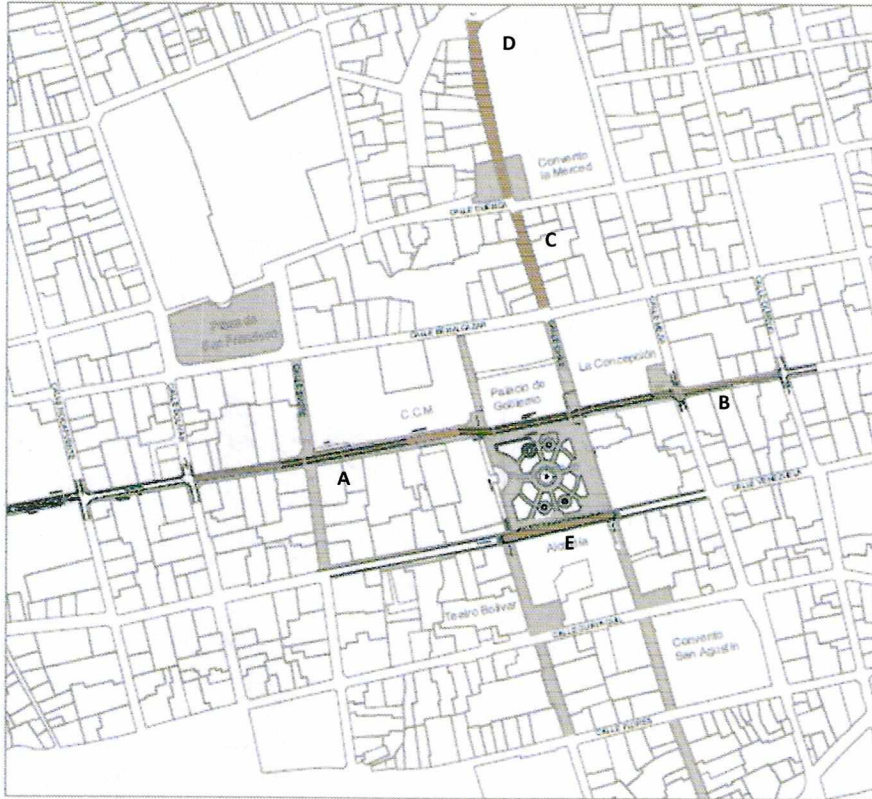
**NÚMERO DE NEGOCIOS:**  
 García Moreno – C1 (entre Olmedo y Mejía): 18 locales  
 García Moreno – C2 (entre Sucre y Bolívar): 14 locales  
 Chile – C3 y 4 (entre Benalcazar y Cuenca): 37 locales  
 Incluye la Plaza La Merced  
 Venezuela – C5 (entre Chile y Espejo): 5 locales

**COSTO APROXIMADO DE INTERVENCIÓN (por cuadra):**  
 USD 92.000,00 → USD 460.000,00

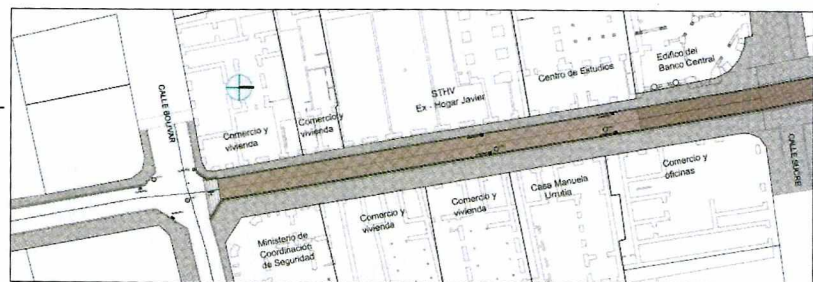
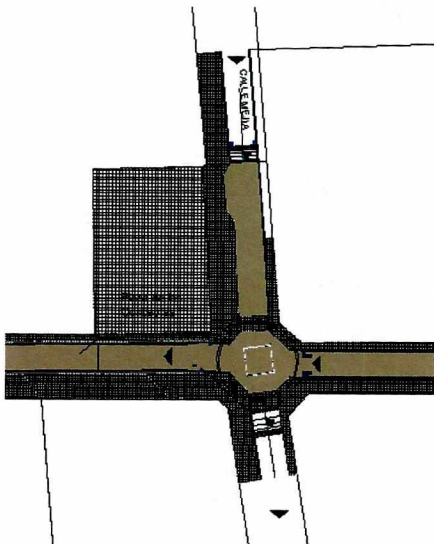
**ALCANCE DE OBRAS:**  
 Complementación de plataformas únicas y rampas /  
 retiro de bolardos / mobiliario urbano y arborizado



## PROPUESTA TÉCNICA DE INTERVENCIÓN

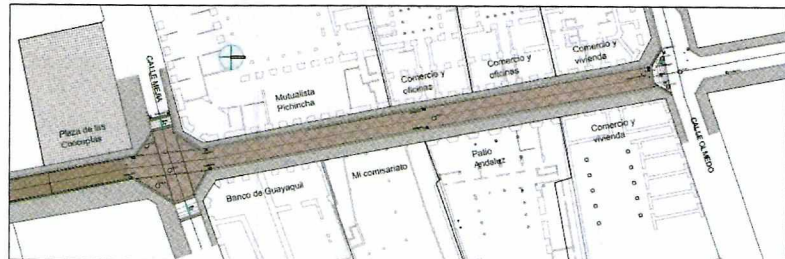


INTERSECCION CALLE GARCIA MORENO Y MEJIA



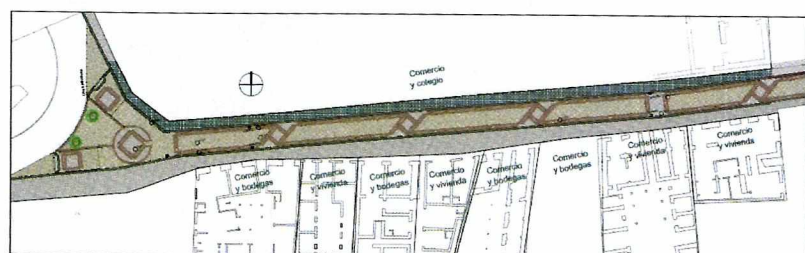
CALLE GARCÍA MORENO: TRAMO ENTRE CALLES SUCRE Y BOLIVAR - PROPUESTA

ESC 1:500



CALLE GARCÍA MORENO: TRAMO ENTRE CALLES MEJIA Y OLMEDO - PROPUESTA

ESC 1:500



CALLE CHILE: TRAMO ENTRE CALLES CUENCA E IMBABURA -PROPUESTA

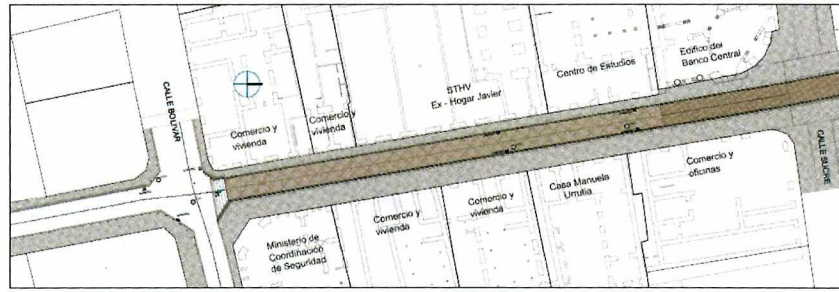
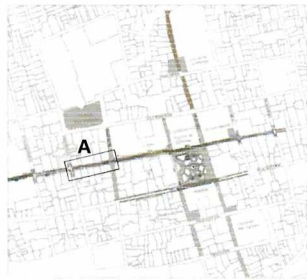
ESC 1:500

### MATERIALES :

- RAMPAS DE HORMIGON
- ADOQUIN MULTICOLOR
- BORDILLO CANAL
- SEÑALIZACION HORIZONTAL Y VERTICAL

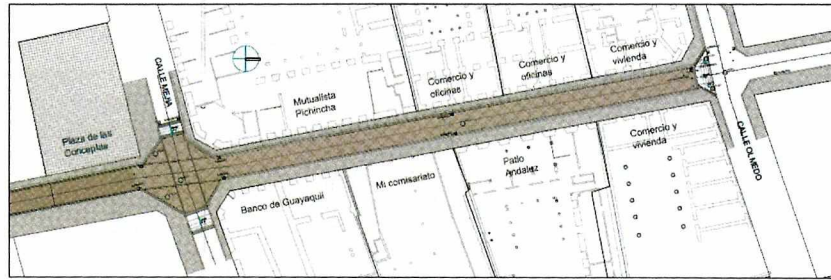
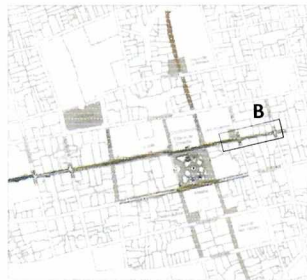


**PROPUESTA TÉCNICA DE INTERVENCIÓN – TRAMOS GARCIA MORENO (A – B)**



CALLE GARCÍA MORENO: TRAMO ENTRE CALLES SUCRE Y BOLIVAR - PROPUESTA

ESC 1:500



CALLE GARCÍA MORENO: TRAMO ENTRE CALLES MEJIA Y OLMEDO - PROPUESTA

ESC 1:500

**ESCENARIO FUTURO**

ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



# ESCENARIO FUTURO

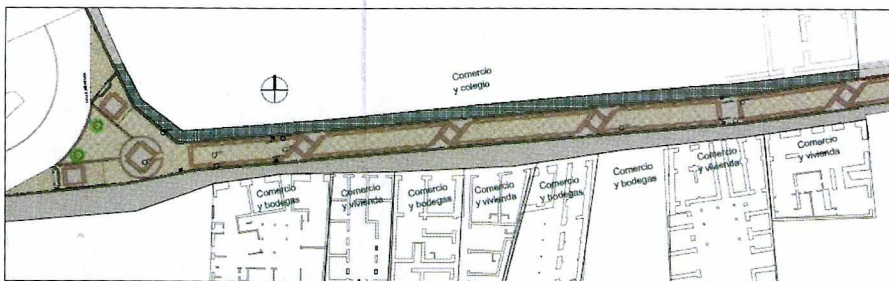
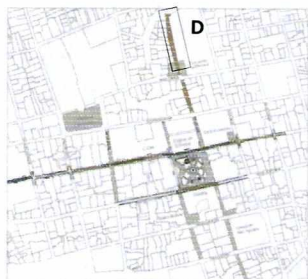
ESTADO ACTUAL



PROPUESTA

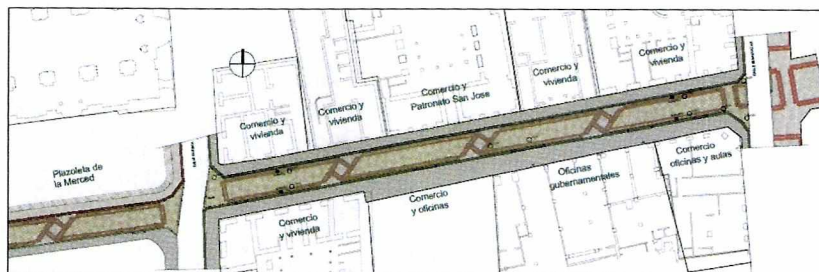
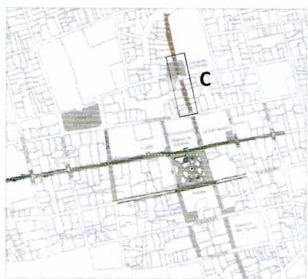


## PROPUESTA TÉCNICA DE INTERVENCIÓN – TRAMOS CHILE (C – D)



CALLE CHILE: TRAMO ENTRE CALLES CUENCA E IMBABURA - PROPUESTA

ESC 1:500



CALLE CHILE: TRAMO ENTRE CALLES BENALCAZAR Y CUENCA - PROPUESTA

ESC 1:500



**ESCENARIO FUTURO**



**ESTADO ACTUAL**



**PROPUESTA**

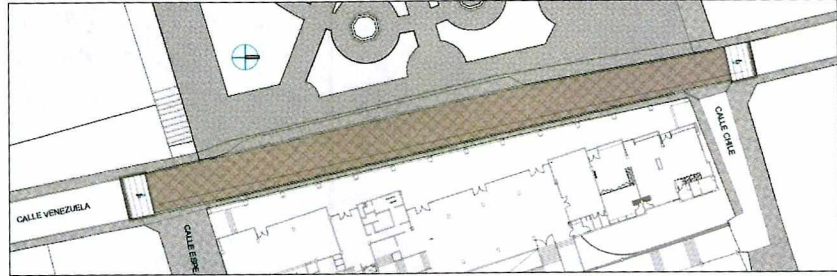
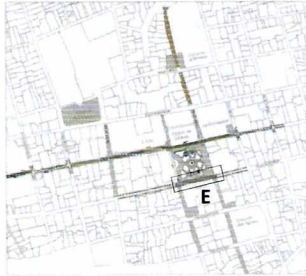
**ESCENARIO FUTURO**

**PROPUESTA AVANZADA**



## PROPUESTA TÉCNICA DE INTERVENCIÓN – TRAMO VENEZUELA (E)

ESTE TRAMO NO SE PEATONALIZARÁ EN ESTA FASE  
SU EJECUCIÓN INICIARÁ UNA VEZ HABILITADO EL VIADCUTO DE LA 24 DE MAYO (2018)



CALLE VENEZUELA: TRAMO ENTRE CALLES ESPEJO Y CHILE -PROPUESTA

ESC 1:500

### ESCENARIO FUTURO

ESTADO ACTUAL

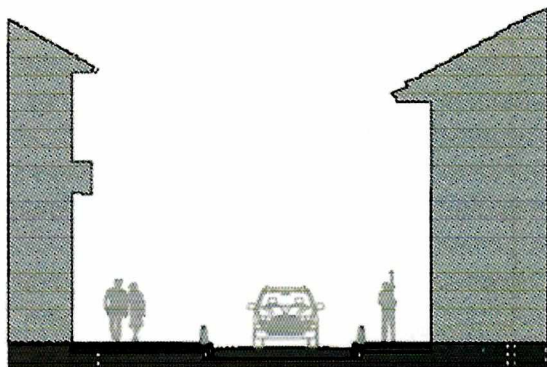


PROPUESTA

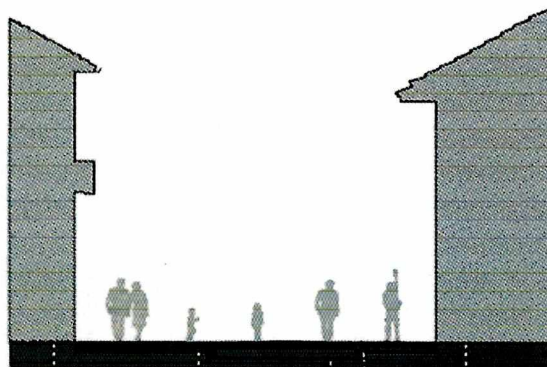




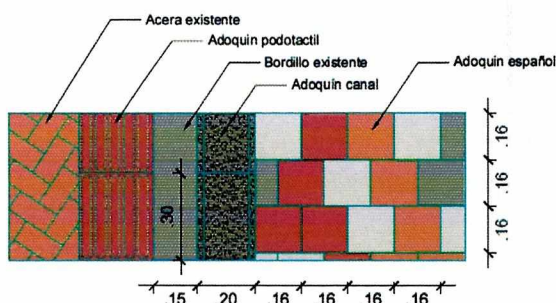
**PROPUESTA TÉCNICA DE INTERVENCIÓN – DETALLE DE LAS PLATAFORMAS**



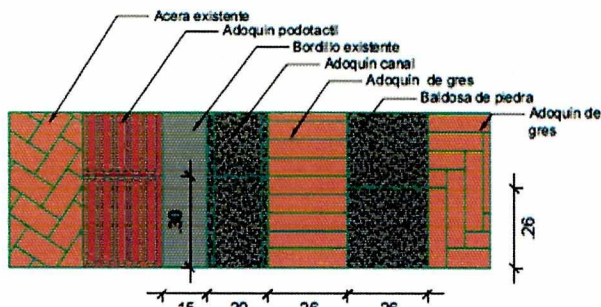
CORTE ESTADO ACTUAL



CORTE PROPUESTA



DETALLE PISO GARCIA MORENO Y VENEZUELA



DETALLE PISO CALLE CHILE

**PROYECTO DE COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO**

**FASE 1 – PLAN OPERATIVO**

PLAN OPERATIVO PROPUESTO  
 PROCESOS DE COORDINACIÓN Y SOCIALIZACIÓN

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## CONCEPTUALIZACIÓN:

El concepto de peatonalización está asociado al cierre de calles en los centros urbanos al tráfico motorizado y su reapertura a la circulación casi exclusiva por parte de peatones.

En la actualidad los procesos de peatonalización atienden a distintos propósitos, desde buscar resolver puntualmente el conflicto entre peatones y vehículos, a aquellos que buscan un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad para el conjunto urbano.

## ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN:

### ACONDICIONAMIENTO FÍSICO

- Ejecución de Obra física – complementación de trabajos coordinados con CONQUITO, EPMOP, EMAPS.

- Aplicación por horarios (6:30 – 20:30) de restricción vehicular.

### APLICACION TEMPORAL (EVALUACION Y AJUSTE)

- Aplicación de Incentivos (programas, proyectos, materiales, etc)

- Instalación de 6 bolardos hidráulicos y registro de salvoconductos.

### APLICACION PERMANENTE

- Cierre permanente en el horario establecido

- Activación cultural del espacio público

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## OBJETIVO:

El objetivo del Plan Operativo es definir la gestión del espacio público generado a través de procesos de peatonalización asegurando espacios limpios, seguros, accesibles, activos, y de calidad, que permita a los residentes y visitantes del CHQ disfrutar del sitio.

## COMPONENTES:

### ACTIVACIÓN CULTURAL DEL ESPACIO PÚBLICO

Mesa de Trabajo: 06 de junio de 2017

### INCENTIVOS Y SOLUCIONES

Mesa de Trabajo: 07 de junio de 2017

### LOCALIZACIÓN DE RECURSOS (AUSPICIOS)

Reunión de Trabajo: 15 de agosto de 2017

### SEGURIDAD Y LOGÍSTICA

Mesa de Trabajo: 06 de julio de 2017

### COMUNICACIÓN - SOCIALIZACIÓN

Mesa de Trabajo: 13 de julio de 2017



# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## PROCESOS DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL:

FECHA	TEMATICA TRATADA	ENTIDADES PARTICIPANTES
Martes 07 de marzo de 2017	Proyecto de Movilidad	Secretaría de Movilidad IMP
Martes 14 de marzo de 2017	Diseño de Espacio Público y lineamientos de terrazas y publicidad	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda IMP
Jueves 04 de mayo de 2017	Análisis de localización de fondos y proyectos para incentivos / soluciones a molestias	Reunión de coordinación interna IMP
Martes 23 de mayo de 2017	Revisión del proyecto de intervención técnica	IMP Alcaldía
Jueves 25 de mayo de 2017	Reunión de presentación del proyecto	IMP QUITO TURISMO
Lunes 12 de junio de 2017	Revisión del proyecto de intervención física	STHV IMP
Martes 20 de junio de 2017	Aplicación de ciclo vía y cajas de seguridad en cruces (Calle Venezuela)	IMP EPMMP
Martes 27 de junio de 2017	Reunión de coordinación del Plan de Activación Cultural del CHQ dirigido por la Secretaría de Cultura	QUITO TURISMO AZC IMP Fundación Teatro Sucre Fundación Museos STHV
Martes 27 de junio de 2017	Reunión de coordinación de acompañamiento técnico para parámetros de accesibilidad universal a través de la CONADIS	IMP Alcaldía

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## PROCESOS DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL:

FECHA	TEMATICA TRATADA	ENTIDADES PARTICIPANTES
Viernes 07 de julio de 2017	Reunión de procesos de socialización	AZC QUITO TURISMO IMP
Jueves 13 de julio de 2017	Reunión de coordinación para estrategias de socialización con la comunidad	AZC IMP
Viernes 14 de julio de 2017	Reunión de coordinación de procesos de movilidad – plan de movilidad por vías alternas	STHV Secretaría de Movilidad IMP Alcaldía
Martes 08 de agosto de 2017	Reunión de coordinación de intervenciones en el eje de la García Moreno para la implementación de wifi (Quito Te Conecta)	IMP CONQUITO
Miércoles 14 de agosto de 2017	Reunión de coordinación para cierre de vías para ejecución de obras	STHV AMT IMP Alcaldía
Jueves 15 de agosto de 2017	Reunión de coordinación de soluciones e incentivos para gremios y operadores turísticos y Quito Tour Bus	QUITO TURISMO STHV AZC IMP
Jueves 24 de agosto de 2017	Presentación de Bolardos Hidráulicos para restricción vehicular por parte del proveedor	STHV Secretaría de Movilidad IMP Policía Metropolitana Proveedor



# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## PROCESOS DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL:

FECHA	TEMATICA TRATADA	ENTIDADES PARTICIPANTES
Martes 12 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación	Secretaría de Movilidad IMP AMT Alcaldía
Lunes 18 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización mediante asambleas para residentes y comerciantes	AZC AMT AMC QUITO TURISMO STHV IMP
Martes 19 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización a Hoteles, Operadores y gremio turístico	AZC IMP QUITO TURISMO Alcaldía
Jueves 21 de septiembre de 2017	Reunión de acuerdos con Seguridad de la Presidencia de la República	PRESIDENCIA Alcaldía
Miércoles 27 de septiembre de 2017	Segunda reunión de coordinación de ruta alterna para el Quito Tour Bus	Secretaría de Movilidad AMT IMP STHV AZC EPMMOP Empresa Pública de Pasajeros

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## PROCESOS DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL:

FECHA	TEMATICA TRATADA	ENTIDADES PARTICIPANTES
Martes 12 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación	Secretaría de Movilidad IMP AMT Alcaldía
Lunes 18 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización mediante asambleas para residentes y comerciantes	AZC AMT AMC QUITO TURISMO STHV IMP
Martes 19 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización a Hoteles, Operadores y gremio turístico	AZC IMP QUITO TURISMO Alcaldía
Jueves 21 de septiembre de 2017	Reunión de acuerdos con Seguridad de la Presidencia de la República	PRESIDENCIA Alcaldía
Miércoles 27 de septiembre de 2017	Segunda reunión de coordinación de ruta alterna para el Quito Tour Bus	Secretaría de Movilidad AMT IMP STHV AZC EPMMOP Empresa Pública de Pasajeros



## PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

### ACUERDOS:

#### ACTIVACIÓN CULTURAL DEL ESPACIO PÚBLICO

- Secretaría de Cultura – Lineamientos para Ocupación cultural de espacio público (Plan)
- Proceso de carnetización de artistas
- Administración Zonal Centro - Permisos para ocupación cultural de espacio público + base de datos de artistas
- STHV – Estudio de espacio adecuados para la ocupación cultural del espacio público
- IMP – Demarcación física de los espacio identificados

#### INCENTIVOS Y SOLUCIONES

- IMP – Estudio detallado de población CENSO

#### TERRAZAS TURISTICAS:

- STHV – Estudio de áreas para implementación de terrazas turísticas
- IMP – Diseño PARTICIPATIVO de mobiliario comercial (sillas, mesas, cerramiento, toldos)
- QUITO TURISMO – Acompañamiento técnico para el mejoramiento de calidad (categoría ZET y distintivo Q)
- AZC – Permisos y cobro de regalías

## PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

### ACUERDOS:

#### INCENTIVOS Y SOLUCIONES

#### SALVO CONDUCTOS:

- IMP – Instalación de bolardos hidráulicos para control vehicular + registro con tag electrónico de vehículos de residentes con estacionamiento en casa
- EPMMOP – Manejo del software una vez instalado y funcionando (Conexión al ECU 911)

#### ALIANZAS ESTRATEGICAS (APADRINAMIENTO):

- QUITO TURISMO E IMP – Elaboración de propuesta para mejoramiento de imagen urbana de locales con apoyo (apadrinamiento) de operadores turísticos

#### LOCALIZACIÓN DE RECURSOS (AUSPICIOS)

- QUITO TURISMO E IMP – Coordinando la localización de recursos para mobiliario, activaciones culturales, carros eléctricos (hoteles) o hub de turismo, subsidios.
- IMP – diseño de colocación de placas para auspicios acorde a la norma

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## ACUERDOS:

### SEGURIDAD Y LOGÍSTICA

- AMT – Control de restricción vehicular y cumplimiento de Ordenanza No. 147
- AMC – Control de comercio autónomo en áreas recuperadas
- Policía Metropolitana – Control de espacio público
- IMP – Campaña de buen uso del espacio público ( Octubre 2017 - 12 días: espacios público y escuelas)

### COMUNICACIÓN Y SOCIALIZACIÓN

- IMP – Socialización en 3 momentos con la comunidad (residentes y comerciantes) directamente involucrada
- QUITO TURISMO E IMP – Socialización a gremios, operadores, locales y establecimientos turísticos
- IMP – Socialización a entidades municipales localizadas en el área de intervención
- ALCALDIA – Socialización y acuerdos con Presidencia

## PROPUESTA DE SOCIALIZACIÓN

### OBJETIVO:

Informar a los residentes y comerciantes el proyecto de “Complementación de plataformas únicas del CHQ”, a fin de que tomen precauciones en la ejecución de la obra y luego se beneficien del proyecto, el cual brindará espacios amplios y adecuados para los moradores y transeúntes del sector a intervenir para su uso y disfrute que mejore la calidad de vida.

### ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN:

#### FASE INTRODUCTORIA

- Información preliminar del proyecto
- Toma de encuestas en hogares y comercios
- Trabajo en campo “puerta a puerta”

#### FASE INFORMATIVA

- Información precisa del proyecto de intervención técnica
- Invitación a asambleas (Plan Operativo)
- Trabajo en campo “puerta a puerta”

#### ASAMBLEAS

- Presentación del proyecto de Plan Operativo
- Conciliación de acuerdos dentro de la norma - soluciones
- Asambleas diferenciadas para comercios y residentes



# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## PROCESOS DE SOCIALIZACIÓN:

No.	FECHA Y LUGAR	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES
1	Marzo 2017 EN CAMPO	Levantamiento general de información	COMUNIDAD IMP
2	31 de mayo de 2017 IMP	Reunión con CAPTUR y BCHQ, presentación del proyecto y recepción de inquietudes	CAPTUR BCHQ QUITO TURISMO AZC IMP
3	20 y 21 de julio de 2017 EN CAMPO	FASE 1: Introdutoria, información general y levantamiento de datos específicos en encuestas	COMUNIDAD IMP AZC
4	22 de septiembre de 2017 EN CAMPO HOTEL PLAZA GRANDE HOTEL PATIO ANDALUZ	Reuniones con HOTEL PLAZA GRANDE Y HOTEL PATIO ANDALUZ presentación del proyecto y recepción de inquietudes	GERENTES DE LOS HOTELES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
5	26 de septiembre de 2017 IMP	Reunión con establecimientos turísticos localizados en el área de intervención	RESPRESENTANTES DE ESTABLECIMIENTOS IMP QUITO TURISMO AMC AMT
6	28 de septiembre de 2017 CENTRO DE CONVENCIONES EUGENIO ESPEJO	Reunión con Operadores turísticos y Gremios	RESPRESENTANTES DE OPERADORES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
7	02 de octubre de 2017 LA COMPAÑIA	Reunión con presidente de la Fundación Compañía de Jesús	PRESIDENTE IMP
8	06 de octubre de 2017 EN CAMPO	FASE 2: Convocatoria, entrega de información del proyecto de intervención puerta a puerta. Pendiente la convocatoria a Asambleas	COMUNIDAD IMP

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## RESULTADOS:

### RESIDENTES Y COMERCIANTES

21 y 22 de julio de 2017 – IMP y AZC

- 132 encuestas / 20 preguntas
  - 12,9% cumple la Ord. No. 147
  - 70,5% uso comercial
  - 71,2% renta
  - 11 familias tienen vehículo
  - ninguna estaciona en casa
  - 5 familias usan transporte escolar
  - intersecciones próximas
  - 34 personas sufren de algún tipo de discapacidad
  - promedio de uso de taxis es 1 por semana
  - 15% preocupación por peatonización
  - 20,3% preocupación por comercio autónomo
  - 15,6% reconoce afectaciones por condiciones ambientales
  - 42,4% preocupación por seguridad en espacio público

# PLAN OPERATIVO PARA PEATONALIZACIÓN

## RESULTADOS:

### GREMIOS, HOTELES Y OPERADORES

Reuniones de Socialización Actores privados  
31 de mayo de 2017 – IMP, AZC, QUITO TURISMO  
22, 26, y 28 de septiembre de 2017 – IMP Y QUITO TURISMO  
02 de octubre de 2017 – IMP  
06 de octubre de 2017 - IMP

- Presentación del proyecto técnico y plan operativo propuesto
- Inclusión en planificación de las inquietudes presentadas:
  - Pertinencia del proyecto previo al funcionamiento del METRO
  - Recuperación de las vías y pasajes peatonales existentes
  - Mejoramiento de la seguridad en el espacio público
  - Mejoramiento de mobiliario comercial para terrazas turísticas
  - Alternativas para casos como el Quito Tour Bus y los hoteles localizados en la García Moreno
  - Alternativas de bahías de embarque y desembarque de operación turística

## PROYECTO DE COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO

### FASE 1

#### VENTAJAS Y METAS PROPUESTAS



## COMPLEMENTACION DE PLATAFORMAS UNICAS

### VENTAJAS PARA EL CHQ, QUITO Y SUS CIUDADANOS:

- Equidad en la accesibilidad de espacios públicos de calidad a través de implementación de accesibilidad universal en el CHQ.
- Mejora de la calidad ambiental del CHQ por emisión de partículas y smog y el ruido.
- Mejora de las condiciones de seguridad para el peatón en su movilización por el CHQ.
- Reactivación de calles y pasajes peatonales mediante la conformación de circuitos y su conexión con espacios públicos del CHQ.
- Conservación del patrimonio edificado mediante el control de factores nocivos como el smog, vibración, ruido y mal uso de vías y aceras.
- Desarrollo económico de los locales a través de incentivos para ocupación del espacio público corresponsable
- Mayor control sobre el espacio al forzar el cumplimiento de la Ordenanza No. 147 y al coordinar la presencia de oficiales de la AMT, Policía Metropolitana y AMC.
- Mejoramiento de la calidad espacial con la implementación de arborizado en macetones para generar sombra, mobiliario urbano y mecanismo de control vehicular seguros y demás elementos de mejoramiento estético y funcional del espacio.
- Implementación de bahías seguras de estacionamiento temporal para embarque y desembarque de pasajeros y residentes.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

## Informe del Proceso de Socialización y Coordinación Operativa para el proyecto de Complementación de Plataformas Únicas del Centro Histórico de Quito (CHQ)

En el marco de los procesos de preservación del patrimonio y mejoramiento de las condiciones de calidad de vida de quienes habitan y visitan el Centro Histórico de Quito (CHQ), el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) ha venido trabajado en la propuesta técnica para la complementación de plataformas únicas en el CHQ, proyecto impulsado desde Alcaldía y cuya operatividad ha sido tratada con múltiples instancias a nivel municipal en reuniones de coordinación desde marzo del presente año.

Al respecto, y en aclaración a las dudas presentadas en la sesión de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio llevada a cabo el día miércoles 04 de octubre del presente año en la cual se trató la aprobación del proyecto, me permito remitir para su consideración el informe de todos los procesos de socialización y coordinación interinstitucional llevados a cabo en el marco del proyecto.

### 1. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

#### *Información de Diagnóstico*

El Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) en coordinación con la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV), el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU), y la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz” (AZC), iniciaron el proceso de actualización del Plan Especial del Centro Histórico vigente del 2003 al 2010, a partir de junio del 2016.

Durante el 2016, el IMP en coordinación con las instituciones mencionadas, realizó la actualización del diagnóstico integral y multi-sistémico del CHQ, combinando los diagnósticos recogidos en 144 estudios, proyectos y documentos de análisis del CHQ a partir del 1990 (76 artículos, 34 libros, 8 presentaciones, 6 tesis, 4 informes, 16 propuestas varias) y los resultados de una encuesta multipropósito realizada a 2.000 hogares del CHQ, elaborada en el marco del Convenio que mantiene el IMP con el Instituto de la Ciudad (ICQ) para la **“elaboración un solo documento de diagnóstico de las condiciones actuales del territorio de estudio a través de la recopilación bibliográfica integral de planes y estudios aplicados al CHQ y de la realización de una encuesta panorámica.”**

Este diagnóstico actualizado de las condiciones del CHQ incluyó el estudio de 8 sistemas de análisis territorial: (1) Ecológico-ambiental, (2) Morfología urbana y geográfica, (3) Infraestructura y redes, (4) Movilidad, (5) Social y cultural, (6) Económico – productivo, (7) Vivienda / Asentamientos Humanos, y por supuesto (8) Patrimonio. Incluyó además el análisis de las condiciones legales y normativa vigente al CHQ, de las condiciones actuales de gobernanza y gestión en el CHQ y de participación ciudadana. Mucha de la información recabada se generó a



partir de 18 reuniones con entidades municipales y de gobierno central, quienes tienen algún tipo de injerencia en proyectos y programas sobre el CHQ y todo el diagnóstico se validó a través de mesas de trabajo, y caminatas urbanas en cada uno de los barrios del CHQ.

Esta información ha servido de base diagnóstica para la elaboración del proyecto de Complementación de Plataformas Únicas del CHQ como una de las acciones priorizadas por alto impacto. Información detallada para el proyecto en el **ANEXO 1**.

### ***Proceso de Elaboración de Propuesta Técnica***

El proceso de elaboración de la Propuesta de intervención técnica inició en Enero de 2017, con la elaboración de una propuesta metodológica y hoja de ruta para procesos de peatonalización de vías en el CHQ y la delimitación de las vías a intervenir en una primera fase.

La **propuesta metodológica** para la implementación del proyecto está basada en la propuesta generada para la revitalización del CHQ entregado al IMP en 2014 por la Agencia Ecológica de Barcelona y, específicamente su propuesta de movilidad en base a la conformación de “supermanzanas”. Estudio que reposa en el IMP y que cuenta con uno de los análisis de diagnóstico relativo a las actividades económicas, condiciones de movilidad y condiciones ambientales del CHQ más completos y extensos. Propuesta detallada en el **ANEXO 1**.

La **propuesta técnica** para la selección de las vías a intervenir en una primera fase surgió de un análisis técnico que consideró:

1. La revisión de **3 planes de Movilidad para el CHQ**, (1) Plan maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, (2) Plan de Movilidad Sostenible para el Centro Histórico de Quito – 2009, y (3) Plan de Revitalización del Centro Histórico – Agencia Ecológica de Barcelona (2014); los cuales establecen como modelo conceptual para la movilidad en el CHQ la peatonalización del núcleo central;
2. El **análisis de flujos peatonales y vehiculares registrados en el núcleo central del CHQ** (área designada por UNESCO en 1978), donde se reconoce que un 91% de los residentes y visitantes del CHQ se movilizan en transporte público (72%) y a pie (19%), concentrando flujos peatonales en las vías que conectan al núcleo central con las estaciones y paradas de transporte público como es el caso de la calle Chile, y que cerca del 93% del tráfico en el CHQ se genera por vehículos livianos (62% privados, 16% taxis con pasajeros y 15% taxis sin pasajeros);
3. Del **conteo de vehículos** entregado por la Secretaria de Movilidad para la elaboración del Diagnóstico del CHQ (CD), donde se registra en el eje de la García Moreno, en promedio 44.101 vehículos a la semana, sentido Norte-Sur con dos horas pico, con un máximo de 482 vehículos por hora en hora pico y 272 en hora valle sin ninguna línea de transporte público;

4. De la priorización en el territorio en base a las **recomendaciones emitidas por el Comité de Patrimonio Mundial y su órgano asesor el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)** en sus informes y decisiones a partir de su Misión Consultiva en 2013, en relación a la seguridad del flujo peatonal a generarse una vez entre en funcionamiento la estación del Metro de Quito en San Francisco, considerando las calles Benalcazar, Sucre, García Moreno, Bolívar, y Cuenca como primer radio de influencia por el impacto directo de la estación;
5. Del **análisis topográfico del CHQ** y el reconocimiento de la existencia de plataformas adecuadas para el flujo peatonal y accesibilidad universal en función de la topografía del sitio y la pendiente de sus vías, considerando que en intervenciones pasadas las vías peatonales generadas son conectores en sentido Este-Oeste y por tanto se encuentran en contra de la pendiente natural del sitio dificultando la movilidad de población vulnerable como personas con discapacidad física, no videntes, adultos mayores;
6. De un primer **levantamiento, en campo, de los locales y hogares directamente afectados** por la propuesta de complementación de plataformas únicas, buscando generar el menor impacto para residentes en el área y registrando 35 locales comerciales en el eje de la García Moreno (3 hoteles, 3 entidades financieras, 1 supermercado, y 28 locales de comercio), y 72 locales comerciales y oficinas en el eje de la calle Chile incluyendo 1 colegio y las oficinas de la Presidencia de la República, así como 54 familias residentes (194 personas);
7. Del **análisis del ámbito funcional de los pasajes y vías peatonales existentes en el CHQ** y su falta de corexión segura con espacios públicos, monumentos, equipamientos, y entre ellos. No existe articulación de servicios ni espacios adecuados para el uso pasivo de estos espacios públicos de manera segura ya que la pendiente y el uso comercial alledaño generan dinámicas de movimiento continuo y no de estancia. Tampoco se han generado circuitos que conecten y activen dichos pasajes con equipamientos o espacios públicos que puedan motivar el uso de las vías peatonales con otra dinámica;
8. Del **aprovechamiento de la infraestructura física existente** en el eje de la García Moreno (plataforma única entre Mejía y Sucre) y la presencia de monumentos y equipamientos que potencien un uso recreativo y cultural del espacio público;
9. Del **análisis de las condiciones medio ambientales del CHQ** en relación a los niveles de contaminación del aire por emisión de partículas negativas y smog y el confort acústico, registrando niveles de emisión de partículas negativas superior a la norma internacional (40 mg/m<sup>3</sup>) en más del 50% de los tramos en el eje de la García Moreno, y en promedio 58 decibeles en generación de ruido;
10. De la **solicitud permanente de la Sociedad de Personal no videntes** para el retiro de bolardos en aceras, ya que constituyen obstáculos para la circulación peatonal, generan



accidentes y su instalación vulnera el derecho a accesibilidad universal, reconociendo que el eje de la García Moreno es el que mayor número de bolardos concentra;

11. **Del análisis de las actividades comerciales y el potencial para el uso del espacio público** normado y ordenado en vista de los negocios establecidos en el eje de la García Moreno, considerando la intervención en este eje como una oportunidad para dar inicio a procesos de regulación de uso de terrazas turísticas, mejoramiento de frente de negocios, mejoramiento de calidad para lograr un distintivo Q, y la implementación de vegetación urbana bajo el compromiso del cuidado del espacio público y mobiliario de manera corresponsable.

La propuesta técnica para la Fase 1, elaborada por el Instituto Metropolitano de Patrimonio en función del análisis de los puntos descritos, fue puesta en consideración de la Secretaría de Movilidad a partir de Febrero de 2017, en múltiples reunión de trabajo, remitiendo, de manera oficial, el proyecto técnico para su análisis de factibilidad el 17 de abril de 2017, mediante Oficio No. 1160. Con fecha 23 de mayo de 2017 mediante Oficio No. SM-0692-2017, la Secretaría de Movilidad remitió su informe de técnico de factibilidad **FAVORABLE** al proyecto con la recomendación para la elaboración de un **PLAN OPERATIVO** para la gestión del espacio público generado a partir de la implementación de peatonalización (restricción vehicular por horarios) de las vías propuestas.

De manera simultánea, el IMP presentó la propuesta a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (STHV), en una reunión de trabajo mantenida con la Arq. Adriana Ávila y su equipo técnico, el 14 de marzo de 2017. Con fecha 22 de marzo de 2017 mediante Oficio No. 0912, el IMP solicitó, en base a la reunión antes mencionada, lineamientos para la implementación de mobiliario en espacio público, el análisis de espacio disponible en las vías propuestas para la implementación de terrazas turísticas, la posible aplicación de publicidad asociada a auspicios y los detalles de sugerencias en el diseño propuesto para la incorporación de propuestas de la STHV. Lineamientos remitidos por correo electrónico el 19 de junio de 2017 y discutidos en reuniones de trabajo posteriores.

Con fecha 17 de abril de 2017, mediante Oficio No. 1159, se remitió además la propuesta a la Secretaría de Seguridad solicitando criterios y recomendaciones a ser aplicadas al proyecto desde el enfoque de la seguridad recibiendo respuesta el 21 de abril de 2017 mediante Oficio No. SGSG-DMGSC-2017-095 con recomendaciones para incrementar la vigilancia natural del espacio, la apropiación territorial como mecanismo de seguridad, y la participación de la comunidad a través de mobiliario urbano, eventos para apropiación del espacio público, la implementación de tecnología para la seguridad anclado al ECU 911 y la vigilancia a través de la presencia de Policía Nacional, Metropolitana y/o seguridad privada. Recomendaciones que se incorporaron al diseño técnico y al plan operativo respectivamente.

Con fecha 31 de mayo de 2017, se llevó a cabo una reunión de trabajo en base a la solicitud mediante oficio de la Cámara Provincial de Turismo de Pichincha (CAPTUR) y el Buró del Centro Histórico (BCH) para tratar el proyecto de “peatonización” del CHQ (restricción vehicular permanente) en la cual miembros de CAPTUR y el BCH expusieron sus inquietudes sobre el proceso y sobre las condiciones y dinámicas actuales del CHQ. En dicha reunión, el IMP presentó la propuesta para la Fase 1 y explicó que, si bien el proyecto de intervención físico se había remitido para el análisis de factibilidad de la Secretaría de Movilidad y revisión en la STHV, el proyecto contaría además con un PLAN OPERATIVO (recomendación del informe de la Secretaría de Movilidad SM-0692-2017) producto de la coordinación de múltiples entidades en base a su competencia en el CHQ.

Con fecha 24 de mayo de 2017 mediante oficio No. 1589 se remite el proyecto de intervención técnica a la STHV, Unidad de Áreas Históricas para dar inicio al proceso de revisión y aprobación de la propuesta.

## 2. PLAN OPERATIVO PARA LA RESTRICCIÓN DE FLUJO VEHICULAR Y ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

### *Mesas y reuniones de trabajo para la coordinación del Plan Operativo*

De acuerdo a las recomendaciones emitidas por la Secretaría de Movilidad y la planificación definida para la construcción del PLAN OPERATIVO para el proceso de peatonalización de la Fase 1, el IMP estableció 5 temas base para tratarse en mesas de trabajo (1) Activación cultural del Espacio Público, (2) Definición de Incentivos y soluciones para moradores y comerciantes, (3) Localización de recursos a través de auspicios, (4) seguridad en el espacio público y (5) procesos de socialización. Propuesta Metodológica para el Plan Operativo en **ANEXO 2**.

Durante los meses de junio y julio se llevaron a cabo cuatro mesas de trabajo temáticas y 21 reuniones de trabajo de seguimiento de los procesos planteados en las mesas. La primera mesa de trabajo se llevó a cabo el día martes **06 de junio de 2017** con la temática **(1) Activación cultural del Espacio Público**, con la participación de 8 delegados del área de Cultura de la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz”, Quito Turismo e IMP. (Ayuda Memoria Anexa). La segunda mesa de trabajo se llevó a cabo el día miércoles **07 de junio de 2017** con la temática **(2) Definición de Incentivos y soluciones para moradores y comerciantes**, con la participación de 9 delegados de la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz”, Quito Turismo, STHV, Secretaría de Movilidad e IMP. (Ayuda Memoria Anexa). La tercera mesa de trabajo se llevó a cabo el día jueves **06 de julio de 2017** para tratar la temática de **(4) seguridad en el espacio público y procesos logísticos**, con la participación de 17 delegados de la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz”, Quito Turismo, STHV, Secretaría de Movilidad, Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), Agencia Metropolitana de Control (AMC), Policía Metropolitana e IMP. (Ayuda Memoria Anexa). La cuarta mesa de trabajo se llevó a cabo el día jueves **13 de julio de 2017** en



donde se delineó una **(5) procesos de socialización** y estrategias de comunicación con la comunidad, definiendo un trabajo en campo puerta a puerta y el levantamiento de información específica a través de un censo. (ANEXO 3) Hojas de Asistencia y Ayuda Memorias, remitidas a todos los participantes mediante correo electrónico, anexas.

Las reuniones de trabajo se seguimiento a los procesos y temáticas planteadas se llevaron a cabo desde el mes de marzo hasta mediados del mes de septiembre, con temáticas específicas y con los delegados de cada entidad para el proceso, citando de manera puntual a las entidades involucradas como se describe a continuación:

FECHA	TEMATICA TRATADA	ENTIDADES PARTICIPANTES
Martes 07 de marzo de 2017	Proyecto de Movilidad	Secretaría de Movilidad IMP
Martes 14 de marzo de 2017	Diseño de Espacio Público y lineamientos de terrazas y publicidad	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda IMP
Jueves 04 de mayo de 2017	Análisis de localización de fondos y proyectos para incentivos / soluciones a molestias	Reunión de coordinación interna IMP
Martes 23 de mayo de 2017	Revisión del proyecto de intervención técnica	IMP Alcaldía
Jueves 25 de mayo de 2017	Reunión de presentación del proyecto	IMP QUITO TURISMO
Lunes 12 de junio de 2017	Revisión del proyecto de intervención física	STHV IMP
Martes 20 de junio de 2017	Aplicación de ciclo vía y cajas de seguridad en cruces (Calle Venezuela)	IMP EPMMOP
Martes 27 de junio de 2017	Reunión de coordinación del Plan de Activación Cultural del CHQ dirigido por la Secretaría de Cultura	QUITO TURISMO AZC IMP Fundación Teatro Sucre Fundación Museos STHV
Martes 27 de junio de 2017	Reunión de coordinación de acompañamiento técnico para parámetros de accesibilidad universal a través de la CONADIS	IMP Alcaldía
Viernes 07 de julio de 2017	Reunión de procesos de socialización	AZC QUITO TURISMO IMP

Jueves 13 de julio de 2017	Reunión de coordinación para estrategias de socialización con la comunidad	AZC IMP
Viernes 14 de julio de 2017	Reunión de coordinación de procesos de movilidad – plan de movilidad por vías alternas	STHV Secretaría de Movilidad IMP Alcaldía
Martes 08 de agosto de 2017	Reunión de coordinación de intervenciones en el eje de la García Moreno para la implementación de wifi (Quito Te Conecta)	IMP CONQUITO
Miércoles 14 de agosto de 2017	Reunión de coordinación para cierre de vías para ejecución de obras	STHV AMT IMP Alcaldía
Jueves 15 de agosto de 2017	Reunión de coordinación de soluciones e incentivos para gremios y operadores turísticos y Quito Tour Bus	QUITO TURISMO STHV AZC IMP
Jueves 24 de agosto de 2017	Presentación de Bolardos Hidráulicos para restricción vehicular por parte del proveedor	STHV Secretaría de Movilidad IMP Policía Metropolitana Proveedor
Martes 12 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación	Secretaría de Movilidad IMP AMT Alcaldía
Lunes 18 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización mediante asambleas para residentes y comerciantes	AZC AMT AMC QUITO TURISMO STHV IMP
Martes 19 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización a Hoteles, Operadores y gremio turístico	AZC IMP QUITO TURISMO Alcaldía
Jueves 21 de septiembre de 2017	Reunión de acuerdos con Seguridad de la Presidencia de la República	PRESIDENCIA Alcaldía



Miércoles 27 de septiembre de 2017	Segunda reunión de coordinación de ruta alterna para el Quito Tour Bus	Secretaría de Movilidad AMT IMP STH-V AZC EPMMOP Empresa Pública de Pasajeros
------------------------------------	--	---

### ***Acuerdos y Responsabilidades de coordinación del Plan Operativo***

En función de los resultados obtenidos de las mesas de trabajo y las reuniones de seguimiento a los procesos y temáticas planteadas dentro del Plan Operativo para la peatonalización de la plataforma única de la García Moreno y de la calle Chile, y la intervención física en la calle Venezuela, se acordaron los siguientes procesos:

- a) Para la complementación del espacio físico de plataformas únicas y retiro de bolardos
- El Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) se encargará de los estudios técnicos, proceso de aprobación y ejecución de obra de intervención física con la complementación y mantenimiento de las plataformas únicas de la García Moreno, Chile y Venezuela.
  - El IMP se encargará del retiro de bolardos en los ejes a intervenir y la restitución de piso correspondiente
  - El IMP se encargará de la ejecución de obra civil para la instalación de bolardos hidráulicos para restricción de flujo vehicular
  - El IMP se encargará de contratar la adquisición e instalación de los bolardos hidráulicos (equipos y software de utilización)
  - El IMP se encargará, en una segunda fase, del diseño, aprobación y ejecución de obra para la colocación de mobiliario urbano y/o arborización en base a un estudio de espacio y de acuerdo a los lineamientos remitidos por la STHV
- b) Para la restricción del paso vehicular  
Durante Ejecución de Obra.-
- La Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) elaborará en coordinación con la Secretaría de Movilidad el plan de movilidad vehicular para el desvío del flujo vehicular por vías alternas
  - La AMT se encargará del proceso operativo de control de restricción vehicular, para lo cual ha destinado a 43 miembros de AMT (1 coordinador, 2 jefes zonales

y 40 agentes de tránsito) y 95 elementos logísticos (1 patrullero, 22 motocicletas, 50 conos de seguridad y 22 radios de comunicación)

- El IMP notificará a los establecimientos afectados del cierre de vías, vías alternas (de acuerdo al plan remitido por AMT) y los horarios establecidos en el Ordenanza Metropolitana No. 147 para la carga y descarga de productos e insumos en el CHQ

Una vez terminada la obra.-

- Durante el mes de Diciembre, se regulará la restricción de flujo vehicular de acuerdo al plan preparado por AMT (planificado para 120 días, la obra se planificó para 90 días). La restricción del flujo vehicular será de 6:30 am a 8:30 pm, en concordancia con los horarios establecidos para carga y descarga en la Ordenanza No. 147, el horario de recolección de basura y tomando en cuenta el factor de seguridad que el paso (pacificado) de vehículos genera en las vías públicas en el CHQ en horario nocturno. Esta propuesta además garantiza que en horario nocturno huéspedes y clientes de los hoteles y establecimientos en la García Moreno podrán llegar en vehículo hasta la puerta de su destino.
- El IMP coordinará la instalación de los bolardos hidráulicos a inicios de 2018. El sistema permitirá el registro de "tags" electrónicos para residentes con vehículos y garaje en los tramos restringidos (costo incluido en la instalación de los equipos) y demás salvoconductos. Estará además conectado a través de una plataforma web con el ECU 911 para su activación inmediata en casos de emergencias. El sistema permite la regulación horaria, registro de nuevos "tags" (costo menor a USD 10.00), y el manejo a distancia para su activación.
- El proyecto contempla la ubicación de 6 bolardos hidráulicos en esta primera fase.

c) Para la activación cultural del espacio público

- La Secretaría de Cultura se encuentra coordinando el proceso de planificación de "Ocupación Cultural del Espacio Público" a través de mesas de trabajo interinstitucionales, de las cuales el IMP es parte. Esta propuesta busca establecer lineamientos para la activación cultural de espacios públicos de forma organizada con la ubicación de espacios identificados con placas donde podrán instalarse artistas acreditados en franjas horarias determinadas. Este proceso cuenta con la participación de la Administración Zonal Centro "Manuela Sáenz", quienes son los encargados de emitir permisos para la ocupación del espacio público y el cobro de regalías en los casos que corresponde.



- El IMP apoyará los procesos desde sus competencias, como por ejemplo en la instalación de placas de cobre en los espacios seleccionados para estas actividades.
- La Secretaría de Cultura está considerando en este plan, la ocupación cultural de vías y pasajes peatonales o con restricción vehicular considerándolos como espacio públicos seguros para peatones
- CON QUITO ha presentado para aprobación de la Comisión de Áreas Históricas el proyecto para la implementación en el eje de la García Moreno de ductos para conexión de internet y la instalación de la red WIFI gratuita "Quito te Conecta" en todo el eje. Esta intervención se ha coordinado de manera que los trabajos puedan ser simultáneos a los de complementación de las plataformas únicas y evitar nuevos cierres y trabajos en el espacio público.

d) Para la implementación de terrazas turísticas de ocupación del espacio público

- QUITO TURISMO remitió la información de usos en planta baja de las edificaciones en los ejes a intervenir que cumplen con la normativa técnica y permisos de funcionamiento dentro de una Zona Especial Turística (ZET).
- QUITO TURISMO revisará el aforo de los establecimientos mencionados para determinar cuáles podrían acceder a terrazas turísticas sin incrementar el aforo y requerir intervenciones mayores en una primera fase.
- La Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda generará el estudio de capacidades y frentes en base a la información remitida por QUITO TURISMO para determinar los espacios y áreas idóneas para la ocupación de aceras (espacio público) con terrazas turísticas (extensiones de servicio).
- El IMP coordinará en el 2018, un proceso de DISEÑO PARTICIPATIVO para la definición de mobiliario de limitación de terrazas y uso comercial (sillas, mesas, pizarras y toldos) apropiado para el espacio público patrimonial, aplicable a todas las vías y pasajes peatonales, en base a la propuesta generada por CAPTUR y remitida al IMP a inicios de este año. Este proceso se ha incluido en la planificación de gasto del 2018. Durante el proceso se incluirá el trabajo con CAPTUR y otros negocios de CHQ para entender necesidades, capacidades y funcionamiento.
- QUITO TURISMO está coordinando la obtención de recursos a través de auspicios para subsidiar el costo de compra del mobiliario resultante del proceso.
- La Administración Zonal Centro se encargará de otorgar los permisos y generar el cobro de regalías correspondiente.

- e) Para el control y seguridad del espacio público
- La Agencia Metropolitana de Control (AMC) y Policía Metropolitana han participado en todos las reuniones y han accedido a generar un planes, mecanismo y/o propuestas de control del espacio público en las áreas a intervenir en una primera fase
  - La STHV se encuentra desarrollando una herramienta (aplicativo digital) para el registro de permisos para ventas ambulantes, que permitirá ejercer un control en campo inmediato, siendo una nueva herramienta de control para agentes de AMC y Policía Metropolitana
- f) Para el cumplimiento de la Ordenanza Metropolitana No. 147 (2012)
- Una vez habilitada la restricción vehicular, el paso de camiones y camionetas de proveedores para carga y descarga se permitirá únicamente en el horario establecido en la Ordenanza No. 147. El control de este horario será ejercido en primera instancia por agentes de AMT, durante 120 días, y posteriormente por bolardos hidráulicos con configuración horaria.
- g) Para la complementación, por fases, de mobiliario comercial y público
- El IMP se encargará de la elaboración de la propuesta final de ubicación de mobiliario público, mobiliario comercial, y demás intervenciones en una Fase 2, una vez estudiados en el territorio. Se encargará además del proceso de aprobación respectivo, la coordinación de la implementación y entrega de bienes y servicios correspondiente de acuerdo a las competencias de cada entidad involucrada.
- h) Para el mejoramiento de la calidad de los locales comerciales y servicios ubicados en los ejes de intervención
- El IMP en coordinación con QUITO TURISMO se encuentran desarrollando una propuesta de alianzas estratégicas para el mejoramiento de la calidad de locales comerciales y servicios con el objetivo de que cumplan con lo establecido para una ZET (lujo, 1era y 2da categoría), puedan acceder a un distintivo Q, y además puedan mejorar la imagen frontal de sus establecimientos.
  - El IMP desarrollará una propuesta SEGURA para la sustitución de cerramientos metálicos tipo "lanfor" para el mejoramiento de la imagen urbana del CHQ y la generación de fuentes de iluminación del espacio público.
  - QUITO TURISMO apoyará a los locales a través de asistencia técnica y seguimiento con el incentivo de poder acceder a subsidios a través de auspicios, y calificar para terrazas turísticas.



i) Para el caso de la Presidencia de la República

- Alcaldía, con apoyo de la Agencia Metropolitana de Tránsito ha acordado con el Jefe de Seguridad de la Presidencia la ruta óptima para la circulación de la caravana presidencial y su ingreso al Palacio de Carondelet. De igual manera se está coordinando la ubicación de parqueaderos para solventar el impacto que la intervención genere en los estacionamientos de las edificaciones de gobierno.

### 3. METODOLOGÍA Y PROCESOS DE SOCIALIZACIÓN CON LA COMUNIDAD

#### **Metodología**

El proceso de socialización con la comunidad se planteó con el objetivo de *“informar a los residentes y comerciantes el proyecto de “Complementación de plataformas únicas del CHQ”, a fin de que tomen precauciones en la ejecución de la obra y luego se beneficien del proyecto, el cual brindará espacios amplios y adecuados para los moradores y transeúntes del sector a intervenir para su uso y disfrute que mejore la calidad de vida”*. **ANEXO 3**

Simultáneamente, este proceso se consideró como una oportunidad para conocer sobre las características de uso del espacio público, movilidad, uso del vehículo por parte de los moradores (residentes y comerciantes) en los tramos de intervención según su edad, capacidad física y actividad económica, a fin de que conocer sus requerimientos frente a la implementación del proyecto de restricción vehicular y planificar soluciones a los posibles inconvenientes y/o diseñar mecanismos de incentivos. Por lo tanto, la propuesta de socialización del proyecto se planteó en tres momentos:

1. Fase Introdutoria: Fase de información general mediante un proceso “puerta a puerta” y aplicación de una encuesta desarrollada para recoger información específica para el plan operativo.
2. Fase Informativa: Fase en la que se entregó en campo información escrita sobre el proyecto, alcance, tiempo de ejecución de obra, soluciones de movilidad y demás información básica del proyecto mediante hojas informativas. Esta fase contempla la invitación a Asambleas con residentes y comerciantes de pequeña y mediana escala.
3. Fase de Asambleas: Durante esta fase se dirigirán dos asambleas para la socialización del plan operativo propuesto para el proyecto junto con los incentivos desarrollados para cada grupo. Se han planificado dos asambleas, una para residentes y una para comerciantes.

### Actividades Realizadas

Siguiendo la metodología propuesta e incorporando espacios de socialización sugeridos por otras entidades que han participado en el proceso (reuniones puntuales con actores en el territorio), se han llevado a cabo las siguientes actividades:

No.	FECHA Y LUGAR	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES
1	Marzo 2017 EN CAMPO	Levantamiento general de información	COMUNIDAD IMP
2	31 de mayo de 2017 IMP	Reunión con CAPTUR y BCHQ, presentación del proyecto y recepción de inquietudes	CAPTUR BCHQ QUITO TURISMO AZC IMP
3	20 y 21 de julio de 2017 EN CAMPO	FASE 1: Introdutoria, información general y levantamiento de datos específicos en encuestas	COMUNIDAD IMP AZC
4	22 de septiembre de 2017 EN CAMPO HOTEL PLAZA GRANDE HOTEL PATIO ANDALUZ	Reuniones con HOTEL PLAZA GRANDE Y HOTEL PATIO ANDALUZ presentación del proyecto y recepción de inquietudes	GERENTES DE LOS HOTELES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
5	26 de septiembre de 2017 IMP	Reunión con establecimientos turísticos localizados en el área de intervención	RESPRESENTANTES DE ESTABLECIMIENTOS IMP QUITO TURISMO AMC AMT
6	28 de septiembre de 2017 CENTRO DE CONVENCIONES EUGENIO ESPEJO	Reunión con Operadores turísticos y Gremios	RESPRESENTANTES DE OPERADORES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
7	02 de octubre de 2017 LA COMPAÑIA	Reunión con presidente de la Fundación Compañía de Jesús	PRESIDENTE IMP
8	06 de octubre de 2017 EN CAMPO	FASE 2: Convocatoria, entrega de información del proyecto de intervención puerta a puerta. Pendiente la convocatoria a Asambleas	COMUNIDAD IMP



### **Resultados de las Fases aplicadas y reuniones mantenidas**

#### **a) Información obtenida en Campo (encuestas a la comunidad) y su aplicación (ANEXO 4)**

Se tomaron 132 encuestas a hogares, locales comerciales, establecimientos y servicios en planta baja y alta de las edificaciones ubicadas en los tramos a intervenir. Las encuestas incluían 20 preguntas referentes a información general de la composición poblacional, tenencia del inmueble, uso, tiempo de residencia o actividad; información relacionada con la actividad comercial, uso del espacio público, dificultades para la actividad comercial en relación al espacio público, aspectos negativos del espacio público; e información sobre residentes, tenencia de vehículo, población vulnerable, uso de taxis y expectativas para el mejoramiento del espacio público. De la información resultante, una vez tabuladas las encuestas se desprende que:

El universo poblacional localizado en el tramo a intervenir se compone de 50,8% de mujeres y 49,2% de hombres, la mayoría entre los 40 y 60 años (45,2%). Las edificaciones tienen un uso comercial (70,5%), uso mixto (23,5%), y uso residencial (1,5%) de las cuales 71,2% son arrendadas.

En el tramo, únicamente el 12,9% de los establecimientos comerciales cumplen con la ordenanza no.147; el 20,3% consideran el mayor problema del espacio público (aceras y vías) la presencia de comercio autónomo; un 15,6% reconoce una afectación por las condiciones ambientales en el espacio público; y el 42,4% indica preocupación por percepción de inseguridad.

En el tramo residen 54 familias de en promedio 3 a 4 miembros, correspondiéndose a 194 personas. El 10,4% de estos residentes se encuentran en edad infantil, el 16% entre 13 y 18 años, el 37,6% entre 19 y 29 años, el 22,7% entre 30 y 59, y el 13,4% son adultos mayores.

De estas 54 familias solo el 8,3%, es decir 5, indicaron el uso de algún tipo de transporte escolar, estas familias están localizadas en edificaciones próximas a las intersecciones de la García Moreno con la calle Mejía y Olmedo, facilitando la propuesta de solución sobre las vías de intersección.

De las 54 familias el 20,7%, es decir 11 familias indicaron poseer vehículo, sin embargo, ninguno estaciona en casa optando por alternativas como el CADISAN, San Blas y C.C. la Manzana, entre otros.

De este universo poblacional se registró un 17,4%, es decir 34 personas con algún tipo de discapacidad física, registrando además un uso en promedio de 1 vez por semana de taxis.

De las 132 encuestas elaboradas (1 por hogar y/o establecimiento o local comercial) el 15% indicó preocupación por la propuesta de peatonalización asociando a ausencia de vehículos transitando por el frente de su local con disminución de ventas.

Estos y los demás resultados de las encuestas se han considerado tanto en la planificación y diseño del proyecto de intervención física para la complementación de las plataformas como en las reuniones y mesas de trabajo para que en función de las competencias de cada entidad participante se consideren las inquietudes y necesidades detalladas.

b) Inquietudes presentadas por CAPTUR Y BURO CHQ y su aplicación (ANEXO 5)

A partir de la reunión de trabajo mantenida con representantes de CAPTUR y el BURO del CHQ, se recogieron las siguientes inquietudes sobre la implementación del proyecto y se trabajó en soluciones factibles de implementación al corto y mediano plazo:

– Pertinencia del proyecto previo al funcionamiento del METRO

En relación a la pertinencia de la intervención y tomando en cuenta las recomendaciones del Comité de Patrimonio Mundial (2013-2014) solicitando se tomen las medidas pertinentes para el manejo del alto flujo peatonal a originarse con la implementación del Metro en San Francisco, para la conservación del sitio y seguridad de los peatones (entre otras recomendaciones técnicas), se ha considerado la pertinencia de realizar ACCIONES PREVENTIVAS, por lo menos en el aspecto físico, en preparación a las nuevas dinámicas a originarse a partir de 2019. Tomando en cuenta que los procesos para intervención en el espacio público del CHQ, son procesos cuyo planeamiento, inversión y aprobación requieren grandes plazos de planificación, consideramos importante iniciar el proceso de manera preventiva anticipando el cambio en las dinámicas del sector y no esperar a tener que tomar medidas correctivas.

La propuesta además considera que una vez en funcionamiento el METRO será imperativo la reestructuración de rutas de transporte público en el CHQ y quizá la implementación de un sistema de transporte alternativo interno. Dos procesos que requerirán planificación y recursos que en el corto plazo no podrían implementarse pero que deben ser consideradas como una posibilidad para otras intervenciones.

– Recuperación de las vías y pasajes peatonales existentes

El proyecto considera las vías y pasajes peatonales existentes y busca reactivarlos con la generación de usos pasivos y la conformación de circuitos de recorrido peatonal, a diferencia de las condiciones actuales (descorrexión y uso



estrictamente funcional del espacio). La propuesta operativa, incentivos, subsidios, auspicios, activación cultural, control y seguridad, mobiliario urbano y comercial, son elementos aplicables a todos los espacios peatonales del CHQ.

Se propone iniciar con estos elementos en el eje de la García Moreno, reconociendo que en este espacio hay una operación comercial menor, no conecta estaciones de transporte público, y además concentra monumentos y equipamientos que constituyen un potencial para la implementación del plan, sin embargo, su conexión directa con los pasajes de la Chile, Espejo y Sucre favorecen a la extensión de sus condiciones recuperando aquellos existentes.

Los acuerdos con Presidencia serán un gran aporte a la recuperación del pasaje de la Chile y Espejo; y se considerarán además propuestas presentadas por CAPTUR (mobiliario comercial) y el BCH para potenciar dichos pasajes.

– Mejoramiento de la seguridad en el espacio público

Se ha incluido a Policía Metropolitana, y AMC en todos los procesos de coordinación para el espacio público enfatizando en la necesidad del control en los espacios a intervenir y en las vías y pasajes peatonales existentes, a lo cual hemos tenido la colaboración y apertura para la exitosa implementación del proyecto.

El proyecto es consciente de que existen, además, condiciones de tipo social complejas en el CHQ (indigencia, prostitución, comercio autónomo, entre otros) que afectan a la percepción de seguridad y sanidad del espacio público. Estas condiciones deben ser atendidas de manera integral y reconociendo que son problemáticas asociadas a movilidad humana, cultura ciudadana, índices de pobreza, y otras condiciones y componentes sociales en permanente evolución, y por tanto solucionables únicamente con trabajo permanente y a largo plazo.

– Mejoramiento de mobiliario comercial para terrazas turísticas

Se ha incluido, para una segunda fase del proyecto, el desarrollo del estudio de capacidades espaciales, diseño, presupuesta y localización de auspicios para la implementación, a modo de incentivos, de terrazas turísticas y mobiliario comercial (mesas, sillas, pizarras y toldos) para locales y establecimientos comerciales que cumplan con las normativas vigentes en el CHQ y tengan un sello Q.

El diseño del mobiliario estará además basado en la propuesta desarrollada por CAPTUR y remitida al IMP. Este diseño se propone de manera PARTICIPATIVA incluyendo además a los locales comerciales que califiquen para el incentivo.

Esta propuesta se ha incluido en una segunda fase considerando presupuestos, procesos de aprobación, y procesos participativos, además de que la asignación de terrazas será únicamente posible una vez restringida la circulación vehicular.

- Alternativas para casos como el Quito Tour Bus y los hoteles localizados en la García Moreno

Conscientes del aporte e inversión que representa la operación del Quito Tour Bus y los hoteles localizados en el eje de la García Moreno, se trabajó de manera exclusiva en alternativas para minimizar la afectación a su normal operación una vez implementado el proyecto.

Para el caso del Quito Tour Bus, se trazaron rutas alternativas considerando las dimensiones del bus y sus capacidades de circulación, el guion elaborado, y la posible ubicación de espacios adecuados para su estacionamiento temporal.

Para el caso de los Hoteles, se incluyó en el diseño de la intervención física la generación de dos bahías de carga y descarga de huéspedes. Una bahía localizada sobre la calle Mejía y García Moreno en la plaza de la Concepción, y una para vehículos livianos (taxis) en la García Moreno y Olmedo. Se seleccionó estos espacios tomando en cuenta que los hoteles se ubican a 50 metros (o menos) en promedio de cualquiera de las bahías.

- Alternativas de bahías de embarque y desembarque de operación turística

Tomando en cuenta las condiciones actuales del CHQ, se han identificado 21 bahías de estacionamiento temporal para carga y descarga en todo el núcleo central del CHQ. De estas bahías y considerando los atractivos turísticos se han identificado 15 cercanas, de varias dimensiones, más las dos bahías a generarse con el proyecto. Información presentada a gremios y operadores.

c) Inquietudes presentadas por Hotel Plaza Grande y Patio Andaluz y su aplicación

Las inquietudes presentadas por estos dos establecimientos se enfocan en la seguridad y calidad del espacio público y la pérdida del valor agregado a su producto al no poder acceder en vehículo hasta la puerta, durante el día. Tomando en cuenta estas preocupaciones el proyecto revisó la posibilidad de generar un convenio de buen uso del espacio con el fin de otorgar a cada hotel un salvoconducto que permita el ingreso controlado de vehículos.

Parte del análisis para este convenio incluyó corroborar en campo el actual uso de las bahías localizadas frente a estos establecimientos, donde se registró mal uso de las mismas permitiendo el estacionamiento de camiones de proveedores durante el día, o el



estacionamiento de vehículos privados por periodos extendidos y no de manera temporal. Se consideró además el factor de seguridad de quienes transitarán por el área propuesta considerando que el ingreso de vehículos y autobuses de operación turística de manera imprevista comprometerían la seguridad de peatones circulando por el área. Tomando en cuenta estas condiciones se ha considerado no pertinente la entrega de salvoconductos en esta primera fase, y la consideración de otras alternativas como vehículos menores eléctricos o la generación de un punto turístico de arribo.

### ***Fases pendientes de implementación***

De acuerdo a la metodología propuesta la única fase a implementarse que está pendiente es la fase 3 que contempla la conformación de asambleas con residentes y comerciantes de menor y mediana escala. Estas asambleas se habían planificado una vez iniciada la obra ya que el objetivo de las mismas sería llegar a acuerdos en relación al plan operativo y funcionamiento de estos nuevos espacios públicos considerando soluciones a posibles impactos negativos a su calidad de vida y a su capacidad de prestación de servicios.

Se ha propuesto presentar el plan operativo en estas asambleas de manera independiente a la intervención física entendiendo que este Plan Operativo se constituirá como el primer modelo de gestión del espacio público peatonal y deberá tener la capacidad de modificarse, corregirse y evolucionar en función de los procesos propuestos, y que la ejecución de la obra física por si sola permitirá la pacificación del tráfico, la priorización de la circulación peatonal, el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad universal y un mejoramiento de la calidad del espacio público que, incluso sin la implementación de un proceso de peatonalización, favorecerá a la preservación del sitio y la seguridad de los peatones que transitan por estas vías.

ANEXO 1:	Información Diagnóstico Proyecto (Diagnóstico Plan CHQ)
ANEXO 2:	Propuesta Metodológica para la elaboración del Plan Operativo
ANEXO 3:	Propuesta Metodológica para la socialización del proyecto
ANEXO 4:	Informe de trabajo de campo ENCUESTA a residentes y comerciantes
ANEXO 5:	Ayuda Memoria Reunión 31 de mayo de 2017
ANEXOS VARIOS:	Hojas de Asistencia a reuniones y mesas de trabajo Ayuda Memoria de mesas de trabajo



**PROYECTO:**

COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS - FASE 1: CALLE GARCIA MORENO (TRAMOS SUCRE-BOLÍVAR Y MEJÍA-OLMEDO), Y PLATAFORMA ÚNICA DE LA CALLE CHILE (TRAMOS BENALCÁZAR-CUENCA Y CUENCA-IMBABURA)

Quito, Septiembre 2017



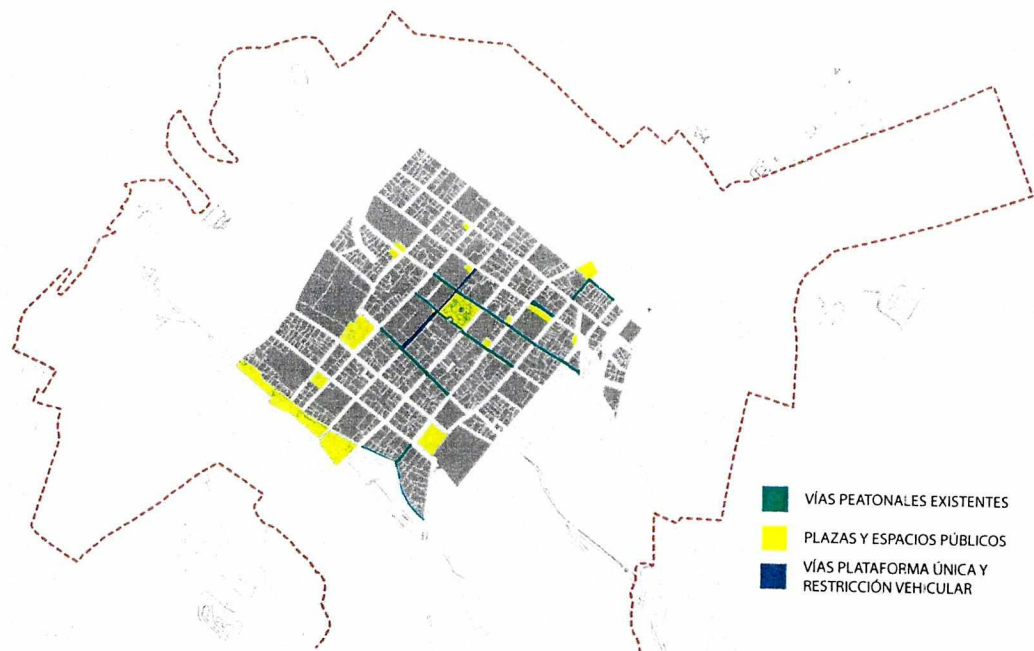
## 1. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO.-

### Antecedentes:

- En CHQ dio inicio a los procesos de peatonalización de sus calles en 200X, la propuesta recupero vías en sentido este-oeste que facilitaron la accesibilidad de transeúntes y conectar el núcleo central con las paradas de transporte público que circulan por el extremo oriental del CHQ.
- En la actualidad el CHQ cuenta con 5 pasajes peatonales:
  - a) Calle Sucre
  - b) Calle Chile
  - c) Calle Espejo
  - d) Boulevard de la Manabí y Flores
  - e) Calle La Ronda

Adicionalmente, cuenta con dos tramos viales en plataforma única: a) García Moreno entre Mejía y Sucre y la Calle Mejía entre Guayaquil y Montufar.

*Mapa 01: Vías y Pasajes Peatonales existentes en el CHQ*



*Elaboración: IMP, 2016.*

- El Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) realizó, en colaboración con el Instituto de la Ciudad (ICQ), un estudio de diagnóstico profundo, integral y actualizado, relacionado con la diversidad económica y social, las diversas prácticas culturales y políticas presentes, las condiciones urbanas, arquitectónicas y ambientales, así como de las actividades del sector; que guíe la planificación y conservación de este espacio urbano y que sea instrumento clave para la elaboración de nuevo “**Plan del Centro Histórico de Quito.**” De este estudio se desprenden problemáticas relacionadas con la movilidad general en el CHQ, sus condiciones medioambientales y las condiciones de seguridad, disfrute y accesibilidad universal en el espacio público.
- Esta propuesta recoge las recomendaciones para procesos de peatonalización presentadas por la Agencia Ecológica de Barcelona en convenio con el Instituto Metropolitano de Patrimonio en 2014.

### Condiciones actuales de Movilidad en el CHQ

#### 1. Estructura Vial del CHQ:

Las vías que pasan por el CHQ cumplen funciones en dos escalas, la una metropolitana al conectar la ciudad al sur con la del norte y la otra a escala local como base de su movilidad. A escala local, esto provoca que en el CHQ exista cambio de jerarquía vial en el caso de las calles Guayaquil, Benalcazar y García Moreno que se usan como colectoras o de paso en el sentido norte-sur pese a su estructura morfológica y capacidad.

De los 73.851 metros de calzada en el CHQ, el 16,42% es decir 12.129 m., constituyen vías con un ancho menor a los 6 metros de calzada destinados a la circulación y de este porcentaje, el 1.22% contienen además los flujos de buses de transporte público convencional, lo que sumado a un deficiente ancho promedio de acera en el CHQ, provoca a su vez que los flujos peatonales tengan que invadir la calzada y exponerse al flujo vehicular.

#### 2. Naturaleza de los Desplazamientos en el CHQ:

El CHQ, además de constituir un fuerte atractor de visitantes, permanece en el centro de gravedad y en el segmento más angosto del área urbana del DMQ,

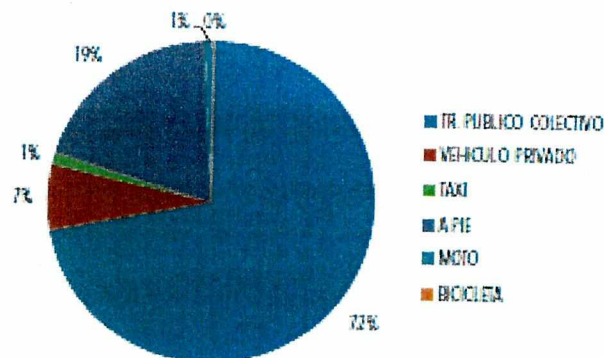


estructura bajo la cual los desplazamientos de sus habitantes son de carácter pendular, hacia y desde la zona centro-norte de la ciudad. Esto significa que los habitantes tienen que cruzar el Centro Histórico, sea directamente o de manera tangencial, utilizando las dos únicas vías perimetrales que conectan con la zona norte: Avenida Mariscal Sucre y Avenida Velasco Ibarra.

Estas condiciones decantan en grandes volúmenes en el flujo vehicular por viajes motorizados que causan problemas de tráfico, contaminación ambiental y deterioro del patrimonio cultural.

En cuanto a los modos de transporte utilizados desde y hacia el CHQ, predomina la movilización a través del transporte público colectivo como es Trole, Ecovía, MetrobusQ y bus convencional, con 72%; un 19% se moviliza a pie (el más alto de la ciudad). A pesar de que solamente un 7% se moviliza en vehículo privado, la percepción del uso de este medio es mayor debido al tráfico que se genera.

Figura 01: Reparto modal de los viajes de acceso o regreso al CHQ



Elaboración: Convenio Interinstitucional AEUB – IMP.

Fuente: Propuesta de gestión para la implementación del Plan especial de movilidad del CHQ, 2010.

### Condiciones actuales ambientales en el CHQ

#### 1. Contaminación ambiental:

Según el último inventario de emisiones del DMQ (2011), el 95% de los contaminantes por monóxido de carbono presentes en la atmósfera son producto del tráfico vehicular, seguido por la industria y las termoeléctricas como principales

emisores de material particulado. La calidad del aire en Quito en los últimos años se encuentra en condiciones aceptables, sin embargo el Centro Histórico muestra altos índices de emisiones contaminantes vehiculares (AEUB, 2014 - 2015).

Los monitoreos desde el 2012 en el DMQ son todos los días, las 24 horas, y constan de 9 estaciones automáticas, una estación automática móvil y 36 puntos pasivos. (Secretaría de Ambiente, 2016)

*Tabla 01: Estaciones de monitoreo de calidad ambiental en el DMQ*

Estación	Nomenclatura	Contaminante					
		CO	NO <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	SO <sub>2</sub>	PM <sub>2.5</sub>	PM <sub>10</sub>
Carapungo	Car	X	X	X	X	X	X
Cotocollao	Cot	X	X	X	X	X	
Belisario	Bel	X	X	X	X	X	
Centro	Cen	X	X	X	X	X	
El Camal	Cam	X	X	X	X	X	
Guamaní	Gua	X	X	X	X		X
Los Chillos	Chi		X	X	X		X
Tumbaco	Tum			X	X		X
San Antonio de Pichincha	Sap					X	X

*Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017*

*Fuente: Informe de calidad de aire de Quito, Secretaría de Ambiente, 2014*

Las estaciones la Basílica y La Marín demuestran valores superando al límite normativo del Ecuador en niveles de NO<sub>2</sub> debido a una alta intensidad vehicular, según los valores de la Norma ecuatoriana es de: 50mg/m<sup>3</sup>, existiendo un registro en los sectores con un promedio aritmético anual de 54 y 131 mg/m<sup>3</sup>.

Según el análisis del Convenio Interinstitucional AEUB – IMP, año 2014 - 2015. Analizando el resultado de la modelización de la calidad del aire y su indicador, la situación actual, se puede considerar como de una pobre calidad del aire, casi el 50% de los tramos no consiguen alcanzar el valor límite establecido por la normativa (40 mg/m<sup>3</sup>). Destaca negativamente la Avenida de Pichincha con valores por encima de 100 mg/m<sup>3</sup> anuales.

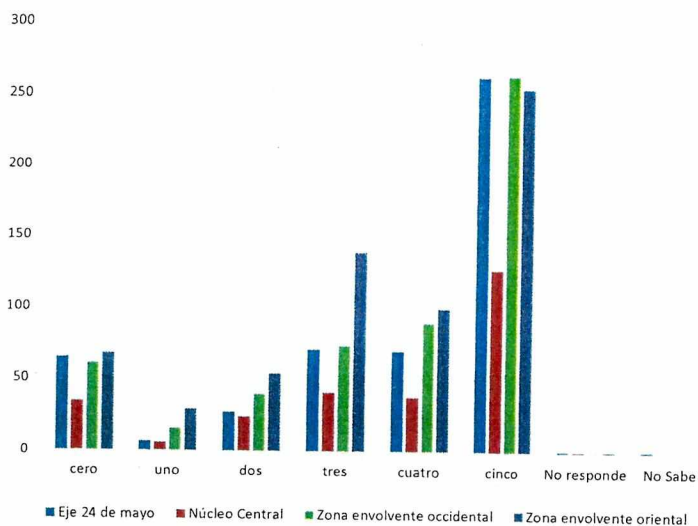
Analizando por barrios únicamente El placer y La Chilena consiguen resultados positivos. En el extremo contrario se sitúan los barrios de González Suárez. (AEUB, 2014 - 2015)



La afectación por smog es uno de los indicadores principales de la calidad del aire. En el caso de la encuesta aplicada en el CHQ por el ICQ se ha preguntado la percepción de afectación por smog y se ha obtenido que un 46% se sienten totalmente afectados por el smog, con números bastante similares en todas las zonas de estudio. Así mismo en los rangos de afectación media alta, 3 y 4, suman un 31,7 % más de personas que dicen sufrir este tipo de contaminación. (ICQ, 2016-2017)

Es decir en total un 77% de habitantes del CHQ sienten media alta o alta la contaminación por smog. Un 11,6 % reporta no sentir ninguna contaminación por smog en el CHQ. El resto siente contaminación baja y media baja (1 y 2). Este tipo de contaminación es la más visible, y Quito ha sido mencionada como una de las ciudades más contaminadas del Ecuador (Organización Mundial de la Salud, 2016) por lo que sería necesario regular las emisiones físicas de smog para mejorar esta percepción (ICQ, 2016-2017)

Figura 02: Afectación por smog (0 mínima - 5 máxima)



*Elaboración: ICQ, 2017*

*Fuente: Encuesta Multipropósito ICQ, 2016*

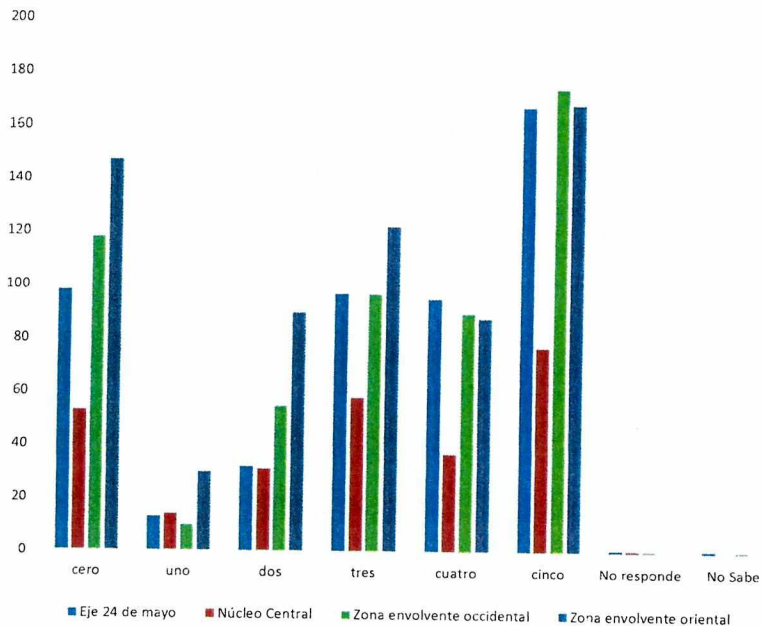
2. Contaminación acústica:

En el Distrito Metropolitano de Quito existe tres puntos fijos de la Red de Monitoreo de Ruido de la Secretaría de Ambiente, situadas dichas estaciones en el Centro, Jipijapa y Carapungo, monitoreando las 24 horas del día, durante todo el año (Secretaría de Ambiente, 2016).

En el Centro Histórico el promedio del ruido es dos veces mayor que la Guía del OMS (55dB) ya que se encuentra en 58dB, y durante la noche el ruido llega a ser cinco veces mayor que la Guía. En cuanto a percepción acústica, el principal ruido del Centro Histórico es la predominancia del vehículo a motor como medio de transporte privilegiado de la ciudad. Si bien el ruido de alto volumen puede tener otros orígenes, éste es el principal. En la encuesta del CHQ casi un 30% siente molestia por ruido. Si a esto sumamos los factores de afectación media y media alta (3 y 4) tenemos que la molestia por ruido la sienten 64,6 % de los habitantes del CHQ. De la mano del smog, esto tiene que ver principalmente con la calibración y tipo de motor que tienen los usuarios de vehículos (ICQ, 2016-2017).

*Figura 03: Afectación por ruido (0 ninguna - 5 máxima)*





Elaboración: ICQ, 2017

Fuente: Encuesta Multipropósito ICQ, 2016

## 2. OBJETIVO.-

El Plan de Peatonalización del CHQ tiene por objetivo concreto la **reactivación peatonal en el núcleo central del CHQ ofreciendo soluciones a los actuales conflictos de movilidad y las condiciones medioambientales existentes en el CHQ, asegurando la seguridad, la calidad y el disfrute del espacio público donde se prioriza la circulación peatonal y se garantiza la accesibilidad universal en el CHQ.**

La peatonalización del CHQ busca además impulsar el desarrollo socio-económico del territorio y sus habitantes, recuperar el espacio público, fomentar nuevos medios de transporte y fortalecer la seguridad en el área. El proceso se alinea también con mecanismos sugeridos para la preservación del patrimonio edificado de CHQ, en particular su patrimonio monumental, al combatir factores de impacto negativo como el smog, el ruido, la mala utilización de vías y aceras, y la vibración generada por la circulación vehicular por la red vial del CHQ.

### 3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.-

- Priorizar la circulación peatonal segura en el CHQ.
- Garantizar las mejores condiciones de accesibilidad universal para todos los habitantes y residentes del CHQ.
- Mejorar las condiciones medio ambientales del CHQ para garantizar el disfrute del espacio público, la salud de residentes y visitantes y la conservación del patrimonio edificado.
- Fortalecer el uso de transporte alternativo compatible con las condiciones urbanas y geográficas del CHQ.
- Revitalizar los espacios públicos con la conformación de circuitos peatonales que vinculan aquellos existentes.
- Fortalecer la seguridad del espacio público con el compromiso de control del espacio.
- Incentivar al desarrollo socio-económico local con el acompañamiento institucional que se requiera.

### 4. CONCEPTUALIZACIÓN.-

El concepto de peatonalización está asociado al cierre de calles en los centros urbanos al tráfico motorizado y su reapertura a la circulación casi exclusiva por parte de peatones. De hecho se podría definir a las calles y zonas peatonales como aquellos espacios exclusivos para los viandantes creados a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos.<sup>1</sup>

En la actualidad los procesos de peatonalización atienden a distintos propósitos, desde buscar resolver puntualmente el conflicto entre peatones y vehículos, a aquellos que buscan un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad para el conjunto urbano.

### 5. IMPLEMENTACIÓN.-

El proceso de implementación contempla tres fases: (1) el periodo de ejecución de obra, (2) el periodo cierre de prueba, de desarrollo de incentivos y mejoramiento, y (3) periodo de cierre permanente por horarios.

#### FASE 1: PROCESO DE EJECUCIÓN DE OBRA:

##### DESCRIPCIÓN:

Durante esta fase se realizará la complementación de la plataforma única en la calle García Moreno, en los tramos comprendidos entre la Sucre y Bolívar al sur y la Mejía y

---

<sup>1</sup> *Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos*, Alfonso Sanz Alduán, Burgos, España, 1998.



Olmedo al norte. En este proceso se incluye la nivelación de vía al ras de las aceras con adoquín de alta resistencia, la inclusión de canales de recolección de agua lluvia, el retiro de bolardos, y la construcción de obra civil para la colocación de bolardos hidráulicos de control de acceso y mobiliario urbano.

De manera complementaria se proveerá de conexión a internet WIFI a todo el tramo con el apoyo de CONQUITO y Quito Te Conecta.

De igual manera se ejecutará la complementación de la plataforma peatonal de la calle Chile entre Benalcazar e Imbabura, con un remate tipo plaza en la calle Imbabura. De igual manera en este tramo se preverá la colocación de bolardos hidráulicos para control de tráfico y el retiro de bolardos fijos al ser obstáculos a accesibilidad universal.

Los elementos complementarios incluyen arborizado y mobiliario urbano.

En ningún caso esta intervención contempla el cierre de aceras, por lo cual la circulación peatonal se garantiza.

#### *PLAZO DE EJECUCIÓN:*

El proyecto se ejecutará en un plazo estimado de 120 días. El proceso de ejecución será por tramos e iniciará por los tramos contemplados en el eje de la García Moreno. La vía estará habilitada a la circulación en aproximadamente 45 días posterior al inicio de obras.

Adjunto se encuentra un cronograma detallado de la propuesta de ejecución de obra.  
ADJUNTO1

#### FASE 2: CIERRE TEMPORAL, DESARROLLO DE INCENTIVOS Y MEJORAMIENTO: *DESCRIPCIÓN:*

Durante esta fase se dará seguimiento a los procesos de coordinación interinstitucional para el diseño de mobiliario para establecimientos turísticos y negocios del área, el auspicio de la compra de las piezas de mobiliario, la asignación de terrazas para uso privado sobre el espacio público y demás propuestas de incentivos al desarrollo social y económico del área, la revitalización y calidad del espacio público, la corresponsabilidad en el cuidado del mismo y el fortalecimiento de la seguridad.

De igual manera durante esta fase se mantendrá cerrado al tráfico motorizado las vías propuestas en el horario comprendido entre las 06:30 am y las 20:30 pm, en cumplimiento con la Ordenanza Metropolitana No. 147 del año 2012. El horario nocturno permitirá la atención de recolección de basura y el abastecimiento de locales comerciales ubicados en los tramos a intervenir.

En esta fase se contempla la instalación de 6 bolardos hidráulicos para la restricción vehicular conectados al servicio de emergencia del ECU 911 y la instalación de lectores para TAGS electrónicos como salvoconductos para residentes con estacionamiento y vehículo en los tramos intervenidos.

Esta fase permitirá además la realización de ajustes a la obra y al modelo operativo en caso de ser necesario.

**PLAZO DE EJECUCIÓN:**

Este proceso, que ha venido desarrollándose desde el mes de junio de 2017 continuará de manera paralela a la ejecución de obra y se proyecta hasta el mes de junio de 2018. Adjunto se encuentra la memoria del plan operativo presentada para aprobación de la Comisión de Áreas Históricas. ADJUNTO2

**FASE 3: CIERRE PERMANENTE POR HORARIOS:**

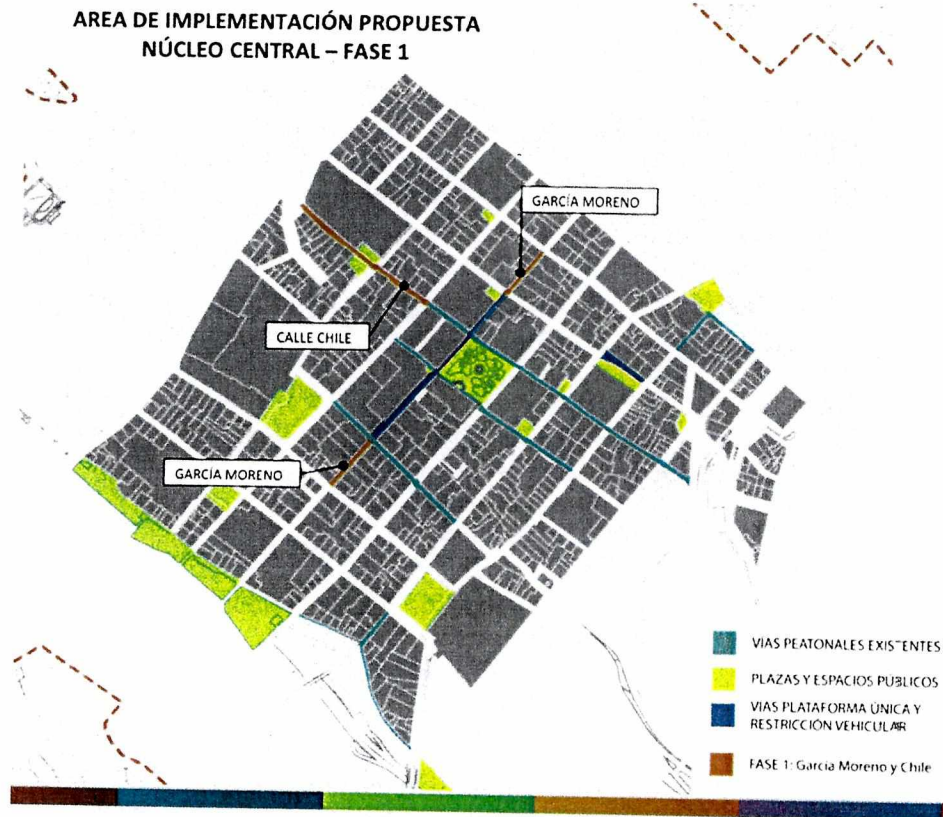
**DESCRIPCIÓN:**

Esta última fase recoge los logros de las dos primeras fases con el cierre al tráfico motorizado en el horario comprendido entre las 06:30 am y las 20:30 pm, en cumplimiento con la Ordenanza Metropolitana No. 147 del año 2012. El horario nocturno permitirá la atención de recolección de basura y el abastecimiento de locales comerciales ubicados en los tramos a intervenir.

En esta fase se habrá registrado y entregado TAGS para los residentes del área intervenida y se habrá entregado los incentivos a negocios locales. El área intervenida contará con control de comercio autónomo, seguridad a través de policía metropolitana, iluminación, mobiliario urbano y activación cultural.

*Mapa 02: Propuesta Fase 1 – Plan de Peatonalización del CHQ*





## 6. VENTAJAS.-

- Democratización de la accesibilidad de espacios públicos de calidad inclusivos a través de implementación de accesibilidad universal en el CHQ.
- Mejora de la calidad ambiental del CHQ por emisión de partículas y smog y el ruido. A pesar de que de manera visual el transporte público registra un mayor número de emisiones, el transporte privado por su numerosidad representa un agente emisor nocivo.
- Mejora de las condiciones de seguridad para el peatón en su movilización por el CHQ. Con un 72% de visitantes movilizándose en transporte público y a pie por el CHQ, la convivencia de transporte motorizado y peatones en aceras estrechas representa un peligro permanente a la movilidad peatonal.

- Reactivación de calles y pasajes peatonales mediante la conformación de circuitos y su conexión con espacios públicos del CHQ.
- Conservación del patrimonio edificado mediante el control de factores nocivos como el smog, vibración, ruido y mal uso de vías y aceras.
- Desarrollo económico de los locales a través de incentivos para ocupación del espacio público corresponsable. Estudios elaborados en ciudades como Lima, Buenos Aires, Seattle y Nueva York han registrado el crecimiento de negocios localizados en el entorno inmediato a vía de preferencia peatonal, sean estas pacificadas y/o de peatonizadas en su totalidad.
- Mayor control sobre el espacio al forzar el cumplimiento de la Ordenanza No. 147 y al coordinar la presencia de oficiales de la Agencia Metropolitana de Tránsito y Policía Metropolitana y técnicos de la Agencia metropolitana de Control.
- Mejoramiento de la calidad espacial con la implementación de arborizado en macetones para generar sombra, mobiliario urbano y mecanismo de control vehicular seguros y demás elementos de mejoramiento estético y funcional del espacio.

## 7. INCENTIVOS.-

Este proyecto contempla el desarrollo de incentivos y la puesta en marcha de soluciones para las posibles complicaciones generadas a residentes, comerciantes, visitantes, grupos hoteleros, y demás operadores turísticos, como se hace referencia a continuación:

### *RESIDENTES:*

- Registro mediante TAG electrónico gratuito del vehículo de propietarios cuya vivienda cuente con estacionamientos, lo cual le permitirá acceder al área restringida.
- Localización de bahías de carga y descarga próximas al área a intervenir para el estacionamiento temporal de vehículos livianos como taxis.

### *COMERCIANTES:*

- Para aquellos comercios y servicios que cumplan con las reglas técnicas establecidas para Zonas Especiales Turísticas, que cuenten con el sello Q y que



además tengan todos sus permisos en regla, se auspiciará la obtención de mobiliario y licencias para la ocupación de espacio público.

- Para aquellos comercios y servicios que no cumplan con las reglas técnicas establecidas para Zonas Especiales Turísticas, que no cuenten con el sello Q y/o que además no tengan todos sus permisos en regla, se apoyará el mejoramiento de sus establecimientos y servicios para que cumplan con los parámetros establecidos para la obtención de mobiliario y licencias para la ocupación de espacio público.

#### *GRUPOS HOTELEROS:*

- Se coordinará la asignación de bahías próximas de ser necesario para el desembarco de huéspedes y equipaje.
- Se trabajará de manera coordinada con cada hotel para buscar soluciones a otros problemas logísticos.
- Se programará el o los estudios para la ubicación de un espacio tipo "hub" turístico cercano que permita la llegada segura de huéspedes y equipaje.
- Se buscará los auspicios necesarios para la implementación de soluciones de movilidad de huéspedes de la tercera edad o con movilidad reducida.

#### *DEMÁS OPERADORES TURÍSTICOS:*

- Se ubicará bahías próximas para el estacionamiento temporal de vehículos turísticos y el desembarco de turistas.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.

ASESORA INSTITUCIONAL

**INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO**

## **PROYECTO “COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS CHQ” - EJES CALLE GARCÍA MORENO ENTRE OLMEDO Y BOLÍVAR; CHILE ENTRE VENEZUELA E IMBABURA, Y VENEZUELA ENTRE ESPEJO Y CHILE**

### **DISEÑO DE SOCIALIZACIÓN E INVESTIGACIÓN**

#### **ANTECEDENTES**

Reunión sobre Organización de Socialización del proyecto, realizada el 13 de julio 2017, con la participación de delegados de la AZC y equipo técnico del IMP

#### **OBJETIVOS**

Informar a los residentes y comerciantes el proyecto de “Complementación de plataformas únicas del CHQ”, a fin de que tomen precauciones en la ejecución de la obra y luego se beneficien del proyecto, el cual brindará espacios amplios y adecuados para los moradores y transeúntes del sector a intervenir para su uso y disfrute que mejore la calidad de vida.

Conocer sobre el uso del espacio público, movilidad, uso del vehículo por parte de los moradores en los tramos de intervención, según la edad; capacidad física y actividad económica, de residentes y comerciantes, a fin de que conocer sus requerimientos frente a la implementación del proyecto.

#### **UBICACIÓN Y POBLACIÓN**

Calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar

Calle Chile entre Venezuela e Imbabura

Calle Venezuela entre Espejo y Chile

En los tramos de intervención, existen varios grupos de moradores, comerciantes a menor y mayor escala, instituciones públicas y privadas, empresas, hoteles y Dirigentes de Cabildo CHQ, y El Tejar

#### **METODOLOGÍA**

La **socialización** del proyecto se realizará en tres momentos:

- Introdutoria, para aplicar la encuesta
- Información escrita: al entregar los trípticos del proyecto
- Información detallada: en Asamblea con Moradores y dirigentes del CHQ; y con comerciantes de menor escala.

La **investigación** se realizará de la siguiente manera:



## PRIMER MOMENTO DE LA SOCIALIZACIÓN

Se comunicará al grupo objetivo, puerta a puerta, se entregará información general y se aplicará la encuesta. Fechas: 20 y 21 de julio.

Equipo de investigación: AZC (3 técnicos) - IMP (1 técnica)

### Aplicación de encuestas

Propietarios o arrendatarios de los inmuebles

Un miembro por cada familia que resida en cada inmueble, en plantas baja y alta.

Una persona del local, de preferencia el dueño

Se aplicará a todos los comercios en planta baja y alta

### Procesamiento de la investigación

Equipo de investigación: AZC – IMP, procesará la encuesta, llenando una matriz de tabulación. 24 de julio 2017

Cada encuestador llena la matriz y entrega a IMP (Margarita Llerena)

Sistematización de información: IMP. 25 de julio 2017

Se entrega información social a arquitectos IMP

## SEGUNDO MOMENTO DE LA SOCIALIZACIÓN

En las áreas de intervención, entregar trípticos sobre el proyecto, a toda la población que fue investigada: residentes y comercio menor. Además, la convocatoria para la Asamblea de Socialización de la ejecución del proyecto.

Se indicará que en agosto se convocará a una asamblea y en septiembre inicia la obra

Equipo de investigación AZC – IMP

Fecha de entrega 23 y 24 de agosto 2017, a partir de las 9h00

IMP elabora tríptico de información e invitación (Comunicación) Registro de entrega de información (MLLC)

En cuanto a empresas, hoteles, entidades públicas, se enviará mediante oficio circular la información IMP- Diseño

### TERCER MOMENTO DE LA SOCIALIZACIÓN

Reunión preparatoria para las Asambleas de residentes, dirigentes (primer grupo), comerciantes (segundo grupo). 18 de agosto 2017, lugar IMP.

Coordina AZC. Patricio Jaramillo

Convoca Diseño a: AZC, STHV, Movilidad, Quito Turismo

En las Asambleas de socialización (informativa) intervendrán todas las entidades municipales involucradas para que cada una, desde su competencia, informe a los residentes y comerciantes.

AZC dirige la Asamblea, IMP explica el proyecto, Movilidad indica cierre de vías, horario de carga y descarga.

Fecha de Asambleas: 24 y 25 de julio 2017

Nota: socialización con instituciones, con hoteles, Quito tour bus, operadores turísticos, Quito Turismo, del 21 al 25 de agosto (Diana Araujo- IMP)

MLLC



IPC. DIANA ARAUJO  
REMITO DOCUMENTACIÓN  
y 2/AGO/17

**MEMORANDO No. IMP- DEPP - 2017- 561 -160<sup>3</sup>**

**PARA:** ARQ. RUTH AGUIRRE DE LA TORRE.  
DIRECTORA EJECUCIÓN DE PROYECTOS PATRIMONIALES

**DE:** Msc. MARGARITA LLERENA C.  
COORDINADORA TRABAJO SOCIAL

**ASUNTO:** INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN A RESIDENTES Y  
COMERCIANTES SOBRE EL USOS DEL ESPACIO PÚBLICO PARA EL  
PROYECTO PLATAFORMAS UNICAS.

**FECHA:** 31 de julio 2017

En relación al proyecto de Plataformas Únicas, adjunto el informe preliminar sobre la investigación a residentes y comerciantes respecto al espacio público, en las calles García Moreno entre Olmedo y Bolívar; calle Chile entre Benalcázar e Imbabura.

La aplicación de la encuesta se realizó con la participación de tres técnicos de Gestión Participativa de la AZC, así como el ingreso de la información.

Esta investigación es parte del primer momento de socialización del proyecto que propusieron técnicos de la Administración Zona Centro en reuniones de trabajo.

Atentamente

*Margarita Llerena C.*  
Msc. Margarita Llerena C.  
COORDINADORA TRABAJO SOCIAL

*Arg. Auito Acuña*  
*para tu consulta*  
*y atención de*  
*información*  
*levantado*

Adj. Informe

*Adj. Informe*  
*31/7/2017*  
*16h*

**QUITO** EJECUCIÓN DE PROYECTOS  
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO

Quito, a 31 JUL 2017

HORA: 12:30 NOMBRE: *[Firma]*

FIRMA: *[Firma]*

RECEPCIÓN EJECUTIVA

Quito, a 03 AGO 2017

HORA: 08:40 NOMBRE: *[Firma]*

33





**INFORME PRELIMINAR**

**INVESTIGACIÓN A RESIDENTES Y COMERCIANTES SOBRE EL USO DEL  
ESPACIO PÚBLICO PARA EL**

**PROYECTO “COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS CHQ” - EJES  
CALLE GARCÍA MORENO ENTRE OLMEDO Y BOLÍVAR; CHILE ENTRE  
VENEZUELA E IMBABURA, Y VENEZUELA ENTRE ESPEJO Y CHILE**

## COMENTARIOS

El hotel Andaluz no les permite utilizar la playa de estacionamiento  
Que los carros blindados no usen la vereda para estacionar  
Hay mucho descuido

que den un stiker para pasar el carro a la descarga y no nos multen  
van hacer peatonal? Va afectar al comercio, no viene la gente

Cuando cierran las vias no hay clientes, no se puede ingresar al parqueadero  
Mejorar la entrada de pasaje Amador. El municipio ofreció arreglar  
La restricción económica afecta económicamente

En otros países el centro es peatonal, el beneficio es para el comercio, porque la gente camina y  
mira, luego regresa. El grupo de alcohólicos de la plaza grande, pasan a las 9h00 y a las 16h30  
regresan a la 24 de mayo

No está de acuerdo cuando cierran la via los lunes, porque baja la venta  
desde las 17h00 no hay seguridad, los policia no aparecen

que no peatonicen, tendremos que unirnos todos para evitarlo  
seria de ver como influye cuando se restrinja el trafico

No hace faltas obras en la calle no tiene sentido  
No tiene día ni horario para recibir la mercadería

No tiene dia y hora definida porque la descarga de mercadería la hace cada 2 meses

Son dos almacenes de la misma persona  
cuando no hay carros venden mas

el estacionamiento que se vaya otro lado. Se estacionan en la calle deben salir de aquí

Les da igual los sabados y domingos 7 con los carros

Cuando hay carros se congestiona mucho

no afectan los carros lo que afecta son las personas -no hay autoridad

los clientes son asaltados y no vienen, los policias no hacen nada

muchos carros, gobierno no respeta la ley

si no pasan carros se nos haría difícil bajar la mercancía, para jardines no hay espacio ni para  
bancas.

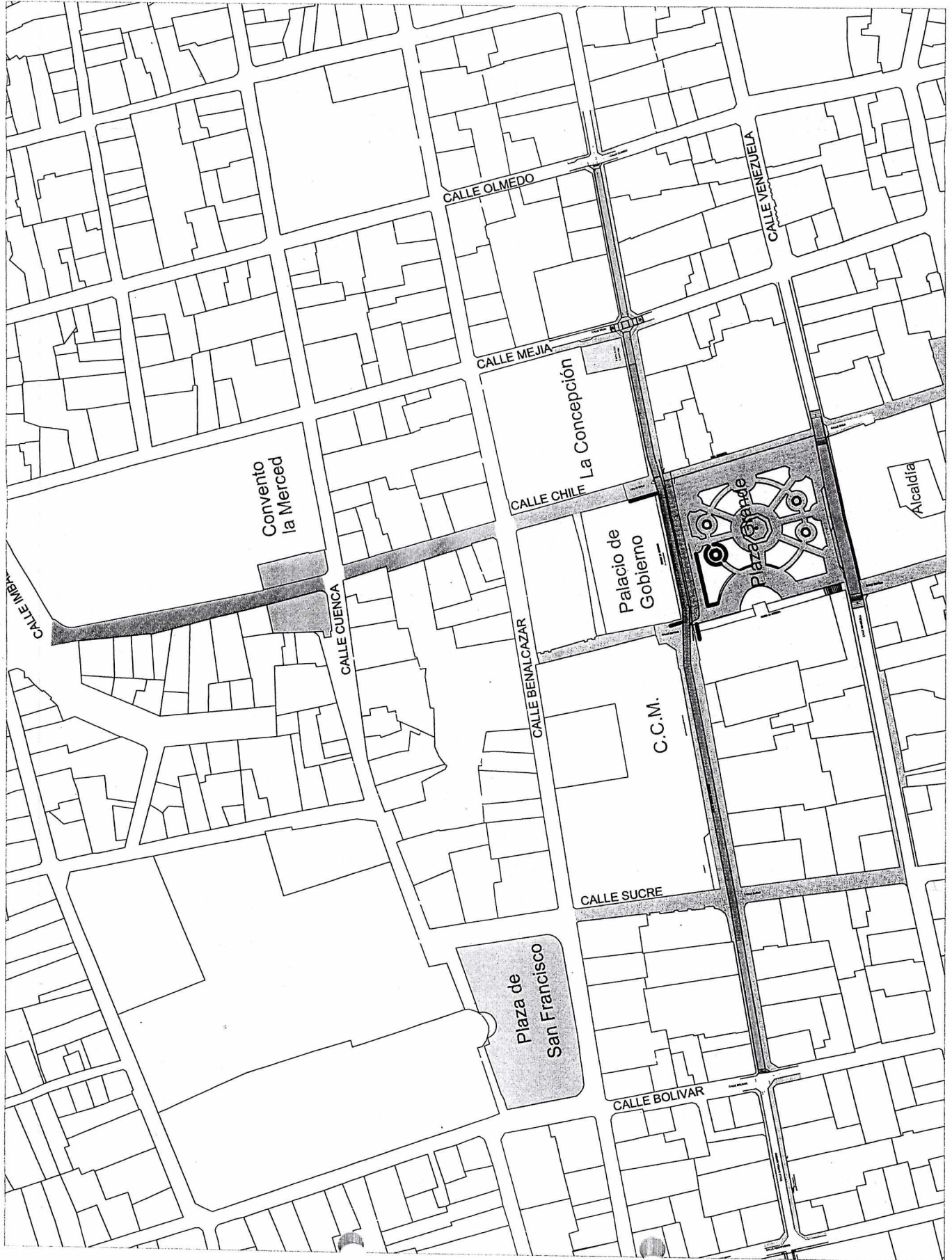
que no haya tráfico

las ventas bajaron por las ventas ambulantes

que sea peatonal haría que la gente circule con mas seguridad reubicar vendedores comerciantes

Los niños asisten al Cumandá a jugar





**SIMBOLOGÍA**

- ESPACIOS PUBLICOS DE REFERENCIA
- PLATAFORMAS ÚNICAS EXISTENTES
- PLATAFORMAS ÚNICAS PROPUESTAS

**IMPLANTACIÓN GENERAL**  
 ESC: 1:700

## **PROYECTO “COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS CHQ” - EJES CALLE GARCÍA MORENO ENTRE OLMEDO Y BOLÍVAR; CHILE ENTRE VENEZUELA E IMBABURA, Y VENEZUELA ENTRE ESPEJO Y CHILE**

### **INVESTIGACIÓN A MORADORES Y COMERCIANTES**

#### **OBJETIVO**

Conocer sobre el uso del espacio público, movilidad, uso del vehículo por parte de los moradores en los tramos de intervención, según la edad; capacidad física y actividad económica, de residentes y comerciantes, a fin de conocer sus requerimientos frente a la implementación del proyecto.

#### **UBICACIÓN Y POBLACIÓN**

Calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar

Calle Chile entre Venezuela e Imbabura

Calle Venezuela entre Espejo y Chile

#### **POBLACIÓN DE ESTUDIO**

En los tramos de intervención, existen varios grupos de moradores, comerciantes a menor y mayor escala, instituciones públicas y privadas, empresas, hoteles.

Para la investigación se considerará:

Propietarios o arrendatarios de los inmuebles

Un miembro por cada familia que resida en cada inmueble, en plantas baja y alta.

Una persona del local, sea de comercio o servicios, de preferencia el dueño del local

#### **TÉCNICA E INSTRUMENTOS**

Formulario de encuesta (adjunto)

Sondeo de opinión, se realizará al final de la encuesta, sobre las plataformas únicas que le parece, como le afecta el tráfico, como le beneficia el domingo y el lunes sin tráfico.

Además se informa sobre la Asamblea para tratar sobre el proyecto.

### **RESULTADOS**



Para la investigación sobre el espacio público y sondeo sobre las plataformas únicas en el Centro Histórico de Quito, se ha encuestado a 132 residentes y comerciantes minoristas del área de estudio, que incluyen propietarios de inmuebles y de locales comerciales o de servicios.

De la población investigada, el 50,8% es de género femenino y el 45,2% es de género masculino; y el mayor grupo de edad se encuentra entre los 40 a 60 años de edad, en un 49,2%.

#### Tenencia del inmueble

El 22,7% de los entrevistados son propietarios del inmueble ubicado en el área de estudio, mientras que el 71,2% es arrendatario. Únicamente el 0,8% tienen vivienda por servicios.

#### Uso del inmueble

En el área de estudio el 23,5% de inmuebles tiene como uso vivienda y comercio y el 70,5% informan que el uso es comercio, el 1,5% corresponde a vivienda.

#### Tiempo de residencia u ocupación del inmueble

##### El tiempo que residencia o tenencia del local

El 46,2% tiene como propiedad el local menos de 5 años, este porcentaje corresponde personas extranjeras dueñas de locales (chinos). De 5 a 15 años son propietarios en un 22,7% de encuestados.

#### Información relacionada a la actividad comercial

El 38,6% de comerciantes minoristas realizan la carga y descarga de la mercadería en la tarde, el 36,4% lo hace en la mañana y únicamente el 12,9% en la noche, lo que demuestra que no cumplen con los horarios establecidos según ordenanzas municipales; pues de 48 comerciantes que descargan en la mañana, solo 5 personas cumplen de 5h00 a 6h00. Y de 17 personas que lo hacen en la noche, solo 4 cumplen lo hacen a partir de las 22h00, como está establecido.

Esta información indica que es preciso promocionar más los horarios, para los que utilizan vehículo pesado para descargar su mercadería.

Los días que más dedican al abastecimiento de mercadería para el 31,8% es el jueves, mientras que para el 25% es el martes, que son minoristas. Un porcentaje considerable que es el 38,6% indica que realiza "cualquier día", por cuanto no es fijo cuando tienen capital y cuando traen la mercadería.



Respecto al medio que utilizan para la carga y descarga, se tiene que el 16,7% lo hace utilizando vehículo, y el 30,3% de comerciantes manifiestan que lo hacen mediante coches que transportan desde el parqueadero hasta el local. El 53% no contesta.

#### Uso del espacio público

La mayoría de comerciantes utilizan el espacio público para movilizarse de su casa al local y viceversa, en un 65,9%. Los que utilizan para otras actividades son los residentes en un 8,3% para realizar actividades de recreación, a esto se suma el 2,3% que utiliza también para asistir a eventos y el 1,5% participa en el ciclo paseo los domingos.

#### Las dificultades que tienen para la actividad comercial en relación al espacio público

Para los encuestados, en la primera respuesta que dan sobre las dificultades que tienen en el espacio público son debido al exceso de ventas ambulantes para el 20,3% por el desorden que ocasionan, la competencia en algunos casos, el ruido y disturbios callejeros que se produce; mientras que para el 18,8% la presencia de indigentes y alcohólicos afectan al bienestar de los transeúntes, moradores y clientes porque les genera inseguridad.

Sin embargo, cabe destacar que para el 15,6% le afecta a su actividad comercial la contaminación atmosférica.

#### Los aspectos negativos del uso del espacio público

En cuanto a los aspectos negativos en el uso del espacio público, para el 42,4% la falta de seguridad es lo que afecta a la vida cotidiana de los residentes, comerciantes, transeúntes y turistas. Y para el 6,8% el aspecto negativo que afecta es la presencia de indigentes, alcohólicos y drogadictos en las calles, veredas y plazas del centro histórico. Para el 2,3% un problema que les afecta es la contaminación atmosférica y similar porcentaje la insalubridad.

#### Información sobre residentes

De la información obtenida, se deduce que existen 54 familias que residen en el área de estudio, dando un total de 194 personas. El 14,8% de las familias están conformadas por 3 personas y un porcentaje similar por una persona; mientras que el 11,1% tiene 4 miembros de familia. Existen dos familias que tienen 10 y 20 miembros respectivamente.

En cuanto a los grupos de edad de las personas del área de estudio, se tiene la siguiente información: el 37,6% tiene entre 19 a 29 años; el 22,7% población adulta entre 30 a 59 años, en edad infantil está el 10,4% de la población; el 16% corresponde a adolescentes de 13 a 18 años; los adultos mayores de 60 y más años constituyen el 13,4%. Estos grupos etarios de la población son con los que debe trabajar según sus requerimientos.

De las familias que residen en el área de estudio, solo el 8,3% utilizan transporte escolar para sus hijos. El 30% del total les deja en la puerta de la casa y algunos a una cuadra y media de distancia. Los lugares donde les dejan son en la calle García

Moreno (2) en la calle Chile (1), calle Mejía y Olmedo deja a dos estudiantes y en el Redondel de la calle Imbabura deja a 1 estudiante.

#### Tenencia de vehículo

Del total de entrevistados, el 20,7% contestan que si tienen vehículo. Los parqueaderos que utilizan son: San Blas, Cadisan, Edf. Produbanco, centro comercial La Manzana y centro comercial La Merced. Otros dejan en estacionamientos fuera del centro histórico y otras personas dejan en parqueaderos privados.

#### Población con discapacidad

El 17,4% de los entrevistados indican que tiene discapacidad física un miembro de su familia. El 25% indica que no tiene nadie con discapacidad y el porcentaje restante no contestó. Este aspecto se debe considerar para proyectos relacionados a la movilidad de los residentes y comerciantes en el área de estudio.

#### Utilización de taxi

Se consultó sobre la utilización de taxi para llegar al local de trabajo y se tiene que el 25,8% si utiliza taxi para trasladarse de la casa al trabajo y viceversa, esto indica que es un aspecto importante para la movilidad de las personas por lo que deben estar bien informadas en caso de restricciones de tráfico en las vías.

Hay que considerar que el 20,5% de personas adultas mayores tomar taxi a la puerta de su casa o de su local comercial o de servicios.

#### Expectativas para el mejoramiento del espacio público

A la pregunta de cómo quisiera que sea el espacio público para su bienestar, que tiene para tres respuestas, los entrevistados contestaron lo siguiente: con mayor seguridad, que haya más control de la policía nacional el 15,2%; el 9,1% sin ventas ambulantes y un porcentaje similar plantea que sea limpio. Vías ágiles, sin congestión propone el 5,3%. Que sea peatonal manifiesta el 6,8% mientras que el 15,2% no quieren que se peatonice por cuanto "bajarían las ventas, se aumenta la crisis". El 5,3% responde que "todo está bien, que siga igual", plantean que no es necesario realizar obras en las calles.

En la respuesta 2, para el 3,8% "todo está bien, que siga igual"; el 13,6% indica que se requiere mayor seguridad y el 0,8% está de acuerdo con que se haga peatonal las calles. Mientras que el 20,5% expresa que no se restrinja el paso vehicular, que no se peatonice.

En la respuesta 3, el mayor porcentaje que el 7,6% solicitan que exista mayor seguridad, y un porcentaje igual que haya control de ventas ambulantes. El 1,5% pide que sea peatonal y el 3% solicitan que existan playas de estacionamiento.

Los entrevistados en menor número solicitan que existan basureros, más parqueaderos en el Centro Histórico, que haya juegos infantiles en las plazas, más señalización, albergues para indigentes que no duerman en las calles, áreas verdes,



bancas con jardineras, que no exista ruido, sin emanación de gases y malos olores de las alcantarilla, veredas amplias, que continúen los eventos culturales los domingos. Los porcentajes se observan en los cuadros de la pregunta 20, en anexos.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Que de 132 entrevistados, el 22,7% de los entrevistados son propietarios del inmueble

El horario de carga y descarga establecido en la ordenanza municipal únicamente cumplen 9 personas.

Los días que más dedican al abastecimiento de mercadería para el 31,8% es el jueves, mientras que para el 25% es el martes.

Respecto al medio que utilizan para la carga y descarga, se tiene que el 16,7% lo hace utilizando vehículo. El 30,3% de comerciantes manifiesta que lo hace mediante coches que transportan desde el parqueadero hasta el local.

Los porcentajes del uso y disfrute del espacio público son bajos, pues el 8,3% para actividades de recreación, el 2,3% para asistir a eventos culturales, únicamente el 1,5% participa en el ciclo paseo los domingos. Por lo que es preciso realizar campañas de información para los residentes y comerciantes del núcleo del Centro Histórico a fin de que asistan a los eventos culturales y hacer uso de los equipamientos urbanos que existen.

Las dificultades para la actividad comercial en relación al espacio público, son: el exceso de ventas ambulantes para el 20,3% por el desorden que ocasionan, la competencia en algunos casos, el ruido y disturbios callejeros que se produce. Para el 18,8% la presencia de indigentes y alcohólicos afectan al bienestar de los transeúntes, moradores y clientes porque les genera inseguridad. Lo que evidencia que son las problemáticas sociales que se dan en el uso del espacio lo que afecta por lo que se debe potenciar la atención a éstas coordinando con las entidades municipales pertinentes.

Cabe destacar que al 15,6% le afecta a su actividad comercial la contaminación atmosférica.

Respecto a los aspectos negativos sobre el espacio público para el 42,4% es la falta de seguridad lo que afecta a la vida cotidiana de los residentes, comerciantes, transeúntes y turistas. Es preciso que la municipalidad contribuya en resolver este problema con programas sostenidos de organización social.

En el área de estudio, existen 54 familias que residen, dando un total de 194 personas, conformadas por 3 y 4 miembros. Existen dos familias que tienen 10 y 20 miembros respectivamente.

En cuanto a los grupos de edad de los residentes, se obtuvo que el 37,6% tiene entre 19 a 29 años; el 22,7% población adulta entre 30 a 59 años, en edad infantil está el



10,4% de la población; el 16% corresponde a adolescentes de 13 a 18 años; los adultos mayores de 60 y más años constituyen el 13,4%. Estos grupos etarios de la población son con los que debe trabajar según sus requerimientos y hacer propuestas urbanas considerando los rangos de edad. De igual manera para atender al 17,4% de los entrevistados indican que tiene discapacidad física un miembro de su familia.

De las familias que residen en el área de estudio, solo el 8,3% utilizan transporte escolar para sus hijos, por lo que es preciso trabajar con cada una de las familias para resolver su accesibilidad a este servicio.

El 20,7% son propietarios de vehículo y utilizan los parqueaderos públicos y de los centros comerciales del Centro Histórico.

Los comerciantes utilizan taxi para llegar al local de trabajo en un 25,8%, esto indica que es un aspecto importante para la movilidad de las personas por lo que deben estar bien informadas en caso de restricciones de tráfico en las vías. Además, el 20,5% de personas adultas mayores toman taxi a la puerta de su casa o de su local comercial o de servicios.

La población entrevistada expresa algunas expectativas sobre el espacio público para su bienestar, entre ellas, el que se dote de mayor seguridad, que haya más control de la policía nacional (15,2%)

Del sondeo de opinión realizado sobre el proyecto de Plataformas Únicas se obtiene que el 6,8% plantea que peatonal; mientras que el 15,2% no quiere que se peatonice por cuanto "bajarían las ventas, se aumenta la crisis"; aspectos importantes a considerar.

Elaborado por:

Msc. Margarita Llerena Cepeda  
Quito, 31 de julio 2017

**ANEXOS**

**PROYECTO: COMPLEMENTACIÓN DE PLATAFORMAS ÚNICAS EN CHQ - CALLE GARCÍA MORENO, CHILE, VENEZUELA  
RESIDENTES EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN**

**DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO**

Tramo  Dirección

Rango de edad  < 20 años  20 a 39  40 a 60  > 60 años Género

Uso del inmueble Solo vivienda  Viv.comercio  Solo comercio

**1. Tipo de Residencia**

Propia  Arrendada  Anticresis  Prestada  Otra

**2. Qué tiempo vive en este inmueble? En este inmueble usted realiza actividad comercial?**

Años

**3. En este inmueble usted realiza actividad comercial?**

SI  \*NC  Pase a la pregunta 9

**4. Actividad económica que realiza en el inmueble**

Comercio  Servicio  Otros

**5. En qué horario realiza la carga y descarga de la mercadería?**

Mañana hora  Tarde hora  Noche hora

**6. En qué días realiza la carga y descarga de la mercadería? (varias respuestas)**

Lunes  Martes  Miércoles  Jueves  Viernes  Sábado  Domingo

**7. Utiliza vehículo para la carga y descarga de mercadería?**

SI  NO

**8. Señale que dificultades tiene para su actividad comercial en relación al espacio público?**

**9. Indique 2 aspectos negativo del uso del espacio público (veredas, calle, plazas)**

1 <input type="text"/>	2 <input type="text"/>	
Falta de seguridad <input type="checkbox"/>	Contaminación atmosférica <input type="checkbox"/>	Falta de mantenimiento <input type="checkbox"/>
Congestionamiento vehicular <input type="checkbox"/>	Indigencia <input type="checkbox"/>	Otro <input type="checkbox"/>
Dificultades de caminar <input type="checkbox"/>	Exeso Ventas ambulantes <input type="checkbox"/>	
Insalubridad <input type="checkbox"/>	Deterioro del espacio público <input type="checkbox"/>	

**10. Como utiliza el espacio público en su convivencia diaria? (varias respuestas)**

Solo Movilizarse  Eventos  Ciclopaseo  Recreación  Otros

**11. Por cuántas personas está conformada su familia que vive en ésta casa?**

#  personas

Niños de 0 a 5 años <input type="checkbox"/>	Adolescentes 13 a 18 años <input type="checkbox"/>	Adultos de 30 a 59 años <input type="checkbox"/>
Niños de 5 a 12 años <input type="checkbox"/>	Jóvenes 19 a 29 años <input type="checkbox"/>	Adultos de 60 años y más <input type="checkbox"/>

Nota: En caso de que no existan niños y adolescentes pase a la pregunta 14

**12. Los niños y adolescentes de su familia utilizan transporte escolar?**

SI  NO

**13. Donde le deja el transporte escolar, a que distancia de la casa?**

**14. Tiene usted vehículo?**

**Donde estaciona?**

SI  NO

**15. Cuantas personas (que viven en esta casa) a parte de usted tienen vehículo ?**

#  personas  Donde estaciona?

**16. Existen personas con algun tipo de discapacidad en su familia?**

SI  NO  Cual?

**17. Utilizan taxi para salir de la casa y llegar a la casa?**

SI  NO



**18. Frecuencia de uso de taxi a la semana**

Salida de casa		Regreso de casa		Otro	
----------------	--	-----------------	--	------	--

**19. Como se movilizan las personas adultas mayores de su familia que no tienen vehiculo?**

Taxi		Bus		A pie		Otro	
------	--	-----	--	-------	--	------	--

**20. Cómo quisiera que sea el espacio público para su bienestar? ( 3 Respuestas)**

--	--	--

**Comentarios**

---

---

**Datos de la Encuesta**

ENCUESTADOR:	Fecha:	
--------------	--------	--

**INVESTIGACION PLATAFORMAS UNICAS EN CENTRO HISTÓRICO DE QUITO  
 CALLE GARCÍA MORENO ENTRE OLMEDO Y BOLÍVAR  
 CALLE CHILE ENTRE BENALCÁZAR E IMBABURA**

**GÉNERO**

GENERO	NÚMERO	PORCENTAJE
FEMENINO	67	50,8
MASCULINO	61	46,2
NC	4	3,0
TOTAL	132	100,0

Fuente: Encuesta residentes y comerciantes  
 calle García Moreno y Chile. IMP-AZC 20, 21,24 Julio  
 Elaboración: IMP - MLLC  
 Fecha: 26 al 31 de julio 2017

**EDAD**

RANGO	NÚMERO	PORCENTAJE
< 20 años	1	0,8
20-39	27	20,5
40-60	65	49,2
> 60	36	27,3
NC	3	2,3
TOTAL	132	100,0

**3. EN ESTE INMUEBLE REALIZA ACTIVIDAD COMERCIAL**

	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	123	93,2
NO	4	3,0
NC	5	3,8
TOTAL	132	100,0

**4. ACTIVIDAD ECONOMICA EN EL INMUEBLE**

ACTIVIDAD	NÚMERO	PORCENTAJE
COMERCIO	93	70,5
SERVICIO	26	19,7
OTROS	6	4,5
NC	7	5,3
TOTAL	132	100,0

TENENCIA

TENENCIA	NÚMERO	PORCENTAJE
PROPIA	30	22,7
ARRENDADA	94	71,2
SERVICIOS	1	0,8
NC	7	5,3
TOTAL	132	100,0

USO DEL INMUEBLE

USO	NÚMERO	PORCENTAJE
VIVIENDA	2	1,5
VIVIENDA - COMERCIC	31	23,5
COMERCIC	93	70,5
SERVICIOS	1	0,8
NO CONTESTA	5	3,8
TOTAL	132	100,0

TIEMPO QUE VIVE EN EL INMUEBLE  
O TIEMPO DEL LOCAL

RANGO	NÚMERO	PORCENTAJE
MENOS DE 5	61	46,2
15-15	30	22,7
15-25	14	10,6
25-35	15	11,4
35 Y MÁS	12	9,1
TOTAL	132	100,0



5. HORARIO CARGA Y DESCARGA

	NÚMERO	PORCENTAJE
MAÑANA	48	36,4
TARDE	51	38,6
NOCHE	17	12,9
NC	16	12,1
TOTAL	132	100,0

6. DÍA QUE REALIZA LA CARGA Y DESCARGA

Respuesta múltiple, porcentaje de 132

DIA	NÚMERO	PORCENTAJE
LUNES	25	18,9
MARTES	33	25,0
MIÉRCOLES	22	16,7
JUEVES	42	31,8
VIERNES	34	25,8
SÁBADO	23	17,4
DOMINGO	9	6,8
CUALQUIER DIA	51	38,6
NO CONTESTA	12	9,1
CADA MES	3	2,3
TOTAL	254	132

5. HORARIO CARGA Y DESCARGA

MAÑANA		TARDE		NOCHE	
5H00-6H00	5	13H00	9	19H00	4
8H00	1	14H00	2	20H00	8
9H00	11	15H00	8	21H00	1
10H00	13	16H00	25	22H00	4
11H00	14	17H00	3		
12H00	4	18H00	4		
TOTAL	48	TOTAL	51	TOTAL	17

7. UTILIZA VEHÍCULO

	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	22	16,7
NO	40	30,3
NC	70	53,0
TOTAL	132	100,0

8. Dificultades que tiene para su actividad comercial en relación al espacio público

RESPUESTA 1	NÚMERO	PORCENTAJE
caballos de parada militar ensucian la calle	1	1,6
congestion vehicular	2	3,1
Contaminacion atmosferica	10	15,6
inseguridad	8	12,5
deterioro del espacio público	2	3,1
exceso de Ventas ambulantes	13	20,3
Indigencia y Alcoholismo	12	18,8
Insalubridad	2	3,1
Prohibición estacionamiento vehicular	1	1,6
ninguno	1	1,6
No contesta	12	18,8
TOTAL	64	100,0

RESPUESTA 2	NÚMERO	PORCENTAJE
acumulación basura	1	1,5
congestionamiento vehicular	1	1,5
contaminacion atmosferica	2	3,0
contaminación atmosférica- exceso ventas ambulantes	1	1,5
exceso de ventas ambulantes	4	6,0
Inseguridad	1	1,5
M	30	44,8
migrantes, exceso ventas ambulantes	1	1,5
salida de colegios	1	1,5
No contesta	25	37,3
TOTAL	67	100,0

## 9. ASPECTOS NEGATIVOS EN EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO

	NÚMERO	PORCENTAJE
Falta de seguridad	56	42,4
Congestionamiento vehicular	1	0,8
Dificultades de caminar	1	0,8
Insalubridad	3	2,3
Contaminación atmosférica	3	2,3
Indigencia _alcoholismo	9	6,8
Deterior del espacio público	2	1,5
Falta de mantenimiento	1	0,8
exceso de ventas ambulantes	2	1,5
		0,0
Otros (ruido)	1	0,8
Ninguno	1	0,8
No contesta	52	39,4
TOTAL	132	100,0



10. como utiliza el espacio público en su convivencia diaria

UTILIZA EL ESPAC	NÚMERO	PORCENTAJE	
MOVILIZARSE	87	65,9	
EVENTOS	3	2,3	
CICLOPASEO	2	1,5	
RECREACIÓN	11	8,3	
OTROS	0	0,0	
NO CONTESTA	29	22,0	
TOTAL	132	100,0	

11. Por cuántas personas está conformada su familia que vive en esta casa

No de personas	NÚMERO DE FAMILIAS	PORCENTAJE	TOTAL DE PERSONAS	PORCENTAJE
1	13	24,1	13	6,7
2	8	14,8	16	8,2
3	13	24,1	39	20,1
4	6	11,1	24	12,4
5	5	9,3	25	12,9
6	4	7,4	24	12,4
7	1	1,9	7	3,6
8	2	3,7	16	8,2
10	1	1,9	10	5,2
20	1	1,9	20	10,3
TOTAL	54	100,0	194	100,0

12 Los niños y adolescentes desu familia utilizan transporte escolar

TRANSPORTE	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	11	8,3
NO	111	84,1
NC	10	7,6
TOTAL	132	100,0

11. Por cuántas personas está conformada su familia que vive en esta casa

EDAD	NÚMERO	PORCENTAJE
0 a 5	10	5,2
5 a 12	10	5,2
13 a 18	31	16,0
19 a 29	73	37,6
30 a 59	44	22,7
60 y más	26	13,4
TOTAL	194	100,0

13. Donde le deja el transporte escolar, a que distancia de la casa

DISTANCIA	NÚMERO	PORCENTAJE
CERCA A LA CASA	30	
VACIAS	102	
TOTAL	132	

LUGAR	NÚMERO	PORCENTAJE
García		
Moreno	2	
Chile	1	
Mejía	2	
Redondel Imbabura	1	
Cerca de casa	24	
TOTAL	30	

14. Tiene usted vehículo

	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	27	20,5
NO	35	26,5
NO CONTESTA	70	53,0
TOTAL	132	100,0

14. Donde estaciona

PARQUEADERO	NÚMEMRO	PORCENTAJE
San Blas	4	14,8
Cadisan	3	11,1
Fuera del CH	3	11,1
Edf Produbanco	2	7,4
CC La Manzana	2	7,4
Imbabura	1	3,7
Bolivar y Chimboraz	1	3,7
El Tejar	2	7,4
Av.24 de Mayo	1	3,7
CC La Merced	3	11,1
Matovelle	2	7,4
Oriente	2	7,4
Sto Domingo	1	3,7
TOTAL	27	100,0

16. Existen personas con algún tipo de discapacidad en su familia?

DISCAPACIDAD	NÚMERO	PORCENTAJE
SI	23	17,4
NO	33	25,0
NO CONTESTA	76	57,6
TOTAL	132	100,0

17. Utiliza taxi para salir de casa y llegar a casa

SI	34	25,8
NO	53	40,2
NO CONTESTA	45	34,1
TOTAL	132	100,0



18. Frecuencia de uso de taxi a la semana

Salida de casa

NÚMERO VECES	NÚMERO	PORCENTAJE
1	24	70,6
2	3	8,8
3	1	2,9
4	0	0,0
5	3	8,8
6	0	0,0
7	3	8,8
TOTAL	34	100,0

19. Cómo se movilizan las personas adultas mayores de su familia que no tiene vehículo

MEDIO	NÚMERO	PORCENTAJE
TAXI	27	20,5
BUS	30	22,7
A PIE	23	17,4
OTRO	0	0,0
NO CONTESTA	52	39,4
TOTAL	132	100,0

20. Cómo quisiera que sea el espacio público para su bienestar

RESPUESTA 1	NÚMERO	PORCENTAJE
Todo está bien, que siga igual	7	5,3
Mayor Seguridad (PN-PM)	20	15,2
Limpio	12	9,1
Control de ventas ambulantes	5	3,8
Sin ventas ambulantes	12	9,1
Peatonal	9	6,8
Vías ágiles, sin congestión vehicular	7	5,3
Que no peatonicen, no se vendería	20	15,2
Con eventos culturales los domingos	2	1,5
Veredas amplias, con bancas	3	2,3
Con basureros	4	3,0
Sin emanación de malos olores por alcantarillas	5	3,8
Sin ruido	3	2,3
Sin indigentes y alcohólicos	5	3,8
Albergues para indigentes	3	2,3
Más parqueaderos	2	1,5
Con juegos infantiles en plaza La Merced	2	1,5
Con playas de estacionamiento	3	2,3
Con espacios verdes	5	3,8
No contesta	3	2,3
TOTAL	132	100,0

## 20. Cómo quisiera que sea el espacio público para su bienestar

RESPUESTA 2	NÚMERO	PORCENTAJE
Todo está bien, que siga igual	5	3,8
Mayor Seguridad (PN-PM)	18	13,6
Limpio y ordenado	4	3,0
Control de ventas ambulantes	3	2,3
Sin ventas ambulantes	2	1,5
Peatonal	1	0,8
Que no peatonicen, que no cierren las vías, no se vendería	27	20,5
Vías ágiles, sin congestión vehicular	2	1,5
Con eventos culturales los domingos	1	0,8
Veredas amplias, con bancas	2	1,5
Con basureros	2	1,5
Sin emanación de malos olores por alcantarillas	1	0,8
Sin ruido	1	0,8
Sin indigentes y alcohólicos	3	2,3
Albergues para indigentes	5	3,8
Más parqueaderos	2	1,5
Con juegos infantiles en plaza La Merced	1	0,8
Con playas de estacionamiento	1	0,8
Con espacios verdes	1	0,8
Con señalización	1	0,8
Con jardineras con bancas	1	0,8
Sin contaminación	1	0,8
Con vías en buen estado	1	0,8
no contesta	46	34,8
TOTAL	132	100,0



20. Cómo quisiera que sea el espacio público para su bienestar

RESPUESTA 3	NÚMERO	PORCENTAJE
Todo está bien, que siga igual	1	0,8
Mayor Seguridad (PN-PM)	10	7,6
Limpio y ordenado	1	0,8
Control de ventas ambulantes	10	7,6
Sin ventas ambulantes	3	2,3
Peatonal	2	1,5
Vías ágiles, sin congestión vehicular	2	1,5
Con eventos culturales los domingos	1	0,8
Veredas amplias, con bancas	1	0,8
Con iluminación en barrios del CH	1	0,8
Sin emanación de malos olores por alcantarillas	4	3,0
Sin ruido	3	2,3
Sin indigentes y alcohólicos	2	1,5
Albergues para indigentes	1	0,8
Más parqueaderos	5	3,8
Con juegos infantiles en plaza La Merced	2	1,5
Con playas de estacionamiento	4	3,0
Con espacios verdes	2	1,5
Con señalización	1	0,8
No contesta	76	57,6
TOTAL	132	100,0

AYUDA MEMORIA  
PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1  
REUNIÓN DE TRABAJO  
CAPTUR, BURÓ CHQ, IMPQ, QUITO TURISMO

**Fecha:** 31 de mayo de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones – Instituto Metropolitano de Patrimonio

<b>Asistentes:</b>	Carmen Hurras	Quito Turismo
	Angélica Arias	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Diego Vivero	Cámara Provincial de Turismo
	Aldo Salvador	Cámara Provincial de Turismo
	Johfre Echeverría	Buró del CHQ
	Diana Carrasco	Buró del CHQ – Quito Tour Bus
	Stefany Reeson	Buró del CHQ – Hotel Plaza Grande

**Puntos tratados:**

- Presentación del Plan de Peatonalización del CHQ en su Fase 1
- Metodología de implementación (proyecto técnico.+ plan operativo)
- Problemáticas del CHQ
- Incentivos, Auspicios, y Activaciones

En un principio el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) presentó el proyecto de peatonalización del CHQ en su primera fase, así como los procesos identificados para la implementación de la propuesta en fases incluyendo actividades logísticas, técnicas, operativas, y actividades complementarias.

El proyecto contempla una fase técnica en la cual se realizaron los estudios necesarios para la ejecución de la obra física (ampliación de la plataforma única en las calles García Moreno y Chile y construcción de la misma en la calle Venezuela). El proyecto técnico se encuentra avalado por informe favorable de la Secretaría de Movilidad, con la sugerencia de elaborar el plan operativo, motivo de esta reunión. El expediente técnico para la intervención física se ha ingresado a la STHV para aprobación y en paralelo se define el plan operativo con la participación de otros actores y entidades municipales.

Los representantes de la Cámara Provincial de Turismo de Pichincha (CAPTUR) y del Buró del Centro Histórico explicaron sus opiniones en cuanto a la pertinencia del desarrollo del proyecto en este momento y desde su conocimiento del sitio y experticia brindaron comentarios y sugerencias para enfrentar los problemas del CHQ en cuanto a la correcta utilización y seguridad en el espacio público.

El IMP explico que el Plan Operativo para la implementación del proyecto busca atender 5 frentes prioritarios: (a) activación del espacio público; (b) incentivos para los afectados; (c) seguridad; (d) auspicios; y (e) comunicación. Este plan de aplicará en la medida de lo posible en todo el conjunto de vías peatonales del CHQ apoyandc a la revitalización de los pasajes a los cuales se articula.

Se reviso en casos puntuales cuales serían las medidas a tomarse en el caso del Quito Tour Bus y su recorrido, el Hotel Plaza Grande y sus huéspedes, etc. Se puntualizo que se socializará oportunamente con los afectados una vez definidos los incentivos para cada grupo y las alternativas y/o soluciones adecuadas para contar con el apoyo y la participación de todos.

#### Acuerdos:

1. E IMP dará inicio a las reuniones de trabajo institucionales correspondientes a cada una de las 5 áreas que componen el Plan Operativo.
2. Una vez identificadas las propuestas institucionales en cada mesa de trabajo se coordinará con CAPTUR y el Buró una reunión de trabajo para presentar el plan operativo.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL  
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO



**AYUDA MEMORIA No. 1**  
**PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1**  
**PLAN OPERATIVO**  
**TEMA: ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**

**Fecha:** 06 de junio de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones – Instituto Metropolitano de Patrimonio

<b>Asistentes:</b>	David Beltrán	Quito Turismo
	Mónica Riquetti	Quito Turismo
	David Lascano Rosero	Cultura - Administración Zonal Centro
	Miryam Gonzalez	Cultura - Administración Zonal Centro
	Patricio Jaramillo	Cultura - Administración Zonal Centro
	Margarita Díaz	Cultura - Administración Zonal Centro
	Olga Lozada	Cultura - Administración Zonal Centro
	Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Puntos tratados:**

- Plan de Peatonalización del CHQ en su Fase 1
- Plan Operativo para la activación y mejoramiento del espacio público
- Propuestas de Activación para el espacio Público

El Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) presento el plan de peatonalización desde su concepción teórica y fases de implementación, así como los procesos identificados para el desarrollo de propuesta en fases y en temporalidad, incluyendo actividades logísticas, técnicas, operativas, y actividades complementarias.

Si bien la Fase 1 arranca en el núcleo central, el proyecto busca conectar espacio públicos, hitos urbano y a los barrios en múltiples fases.

El proyecto técnico se encuentra avalado por informe favorable de la Secretaría de Movilidad, con la sugerencia de elaborar el plan operativo, motivo de esta reunión. El expediente técnico para la intervención física se ha ingresado a la STHV para aprobación y en paralelo se define el plan operativo con la participación de otros actores y entidades municipales.

Existe una ordenanza que regula la ocupación del espacio público con actividades culturales que se contraponen con el pago de regalías de uso del espacio público, se debe evaluar la posibilidad de solventar esta contraposición u ofrecer incentivos para este proceso.

Se deberá determinar los requisitos que faculten a artistas y gestores culturales la ocupación del espacio público de acuerdo a la norma y en función de la recuperación de los pasajes peatonales existentes.

Se discutió los problemas existentes para una adecuada ocupación del espacio público en relación a la cultura, asociado a la seguridad, comportamientos desfavorables en el uso del espacio público y demás amenazas a la implementación del proyecto.

#### Acuerdos:

1. Las instituciones presentes se comprometieron a preparar ideas u propuestas en base a su experiencia para proponer la ocupación del espacio público.
2. El IMP se comprometió a remitir la información presentada por correo electrónico a los asistentes.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL  
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO

**AYUDA MEMORIA No. 2**  
**PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1**  
**PLAN OPERATIVO**  
**TEMA: IDENTIFICACIÓN DE INCENTIVOS**

**Fecha:** 07 de junio de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones – Instituto Metropolitano de Patrimonio

<b>Asistentes:</b>	Patricio Banderas	Quito Turismo
	Mónica Riquetti	Quito Turismo
	Viviana Figueroa	Secretaría de Territoric, Habitat y Vivienda
	Mauricio Mesías	Secretaría de Territoric, Habitat y Vivienda
	Marcelo Narvárez	Secretaría de Movilidad
	Martha Proaño	Secretaría de Movilidad
	Margarita Díaz	Cultura - Administración Zonal Centro
	Margarita Llerena	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Puntos tratados:**

- a. Resumen general del Plan de Peatonalización del CHQ en su Fase 1
- b. Identificación de grupos de actores directamente afectados y sus posibles complicaciones
- c. Propuestas de soluciones o incentivos por grupo de actores

Como parte del trabajo técnico relacionado al proyecto, el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) elaboró un levantamiento predio por predio en la fase de estudios. Este levantamiento permitió clasificar a los directamente afectados por el cierre de vías del proyecto y clasificarlos en grupos de acuerdo a sus intereses y rutinas. Este primer levantamiento debe profundizarse a través de un censo específico que permita identificar los posibles problemas ocasionados por la implementación del proyecto.



El primer grupo tratado fue el de residentes, identificando el problema de la movilidad de sus vehículos particulares y el uso de estacionamiento en sus propiedades, y la necesidad del uso de taxis para la movilidad como principales problemas. Se requiere entender cuantos miembros de las familias afectadas son niños que requieren transporte escolar, cuántos son adultos mayores y cuántos son residentes con problemas de movilidad o discapacidades.

Para este primer grupo se propone la entrega de tarjetas magnéticas que puedan activar los bolardos hidráulicos propuestos. Se propone la entrega de 1 tarjeta por estacionamiento y 1 tarjeta para el hogar.

Los siguientes grupos tratados incluyeron los Hoteles e Iglesias identificando las posibles molestias a huéspedes y para eventos. En estos casos se ha propuesto elaborar convenios de buen uso de pases para facilitar la entrega de una tarjeta magnética por establecimiento con el compromiso de su ocupación únicamente para los usos y horarios determinados en el convenio. Se podrían explorar otros mecanismos de compensación que faculten el uso del espacio público para servicios.

En el caso de las afectaciones a las entidades de gobierno nacional ubicadas en los tramos, se han identificado afectaciones a la caravana presidencial al igual que el mal uso del espacio peatonal en el entorno al palacio de gobierno actualmente. Se propone una gestión de negociación para la recuperación de los espacios peatonales y la propuesta de soluciones para el ingreso a sus estacionamientos.

Para el caso de museos y la descarga de material para instalaciones, y negocios de gran escala, se propone regular el horario de carga y descarga a través de la programación de los bolardos hidráulicos contemplados en el proyecto en cumplimiento con la ordenanza metropolitana No. 147. De igual manera se propuso coordinar con policía metropolitana en el caso de los museos para un acompañamiento en el horario de carga y descarga en caso de que sea necesario.

Para el caso del comercio menor, se propuso ampliar el censo y reconocer aquellos negocios que cumplen con la reglamentación metropolitana para ofrecer los incentivos para el uso de espacio público y el auspicio de mobiliario para los exteriores del negocio. La STHV se comprometió a evaluar las capacidades de los frentes de negocio y de espacio público para identificar a los negocios que podrían acogerse a este incentivo; mientras que Quito-Turismo se comprometió a facilitar, en base al levantamiento del IMP, un listado de los negocios que cumplen las normas técnicas de aplicación al núcleo central como zona especial turística y el límite del aforo de los establecimientos.

Se concluyó que se requiere un levantamiento más específico a través del censo, y se sugirió que se proceda al control de otras vías peatonales como la Sucre en paralelo.

#### Acuerdos:

1. El IMP enviará a Quito-Turismo el levantamiento de los establecimientos que funcionan en planta baja en los tramos de afectación para su análisis.

2. Quito Turismo se comprometió a revisar el aforo y el cumplimiento de la norma técnica de dichos establecimientos para selección de los que calificarían al incentivo.
3. La STHV se comprometió a entregar al IMP recomendaciones al proyecto técnico y a en base a la información proporcionada por Quito-Turismo, realizar la evaluación técnica de uso del espacio público.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL  
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO

**AYUDA MEMORIA No. 3**  
**PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1**  
**PLAN OPERATIVO**  
**TEMA: COORDINACIÓN OPERATIVA Y CONTROL**

**Fecha:** 06 de julio de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones – Instituto Metropolitano de Patrimonio

<b>Asistentes:</b>	Paulina Arboleda	Quito Turismo
	Paulina Rúgel	Quito Turismo
	Juan Jiménez	Quito Turismo
	Adriana Ávila	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda
	Mauricio Mesías	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda
	Fernanda Vásquez	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda
	Alexandra Ccaña	Secretaría de Movilidad
	Martha Proaño	Secretaría de Movilidad
	Andrea Loyola	Administración Zonal Centro
	Eduardo Maldonado	Administración Zonal Centro
	David Arguello	Agencia Metropolitana de Tránsito
	Javier Velasco	Agencia Metropolitana de Tránsito
	Pedro Cáceres	Agencia Metropolitana de Control
	Jorge Rivadeneira	Policía Metropolitana de Quito
	Ana Lucía Andino	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Jorge Quishpe	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Puntos tratados:**

- Descripción general del Plan de Peatonalización del CHQ en su Fase 1, área de intervención y alcance
- Procesos operativos y logísticos a coordinarse en el CHQ y a nivel DMQ



c. Propuestas de mecanismos de trabajo para la implementación del proyecto

El Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP) presento de manera general el plan de Peatonalización propuesta en su primera Fase y su alcance, indicando que el área de intervención corresponde a la calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar, y calle Chile entre Benalcazar e Imbabura con obras de complementación de plataforma única y en la calle Venezuela con la ejecución de plataforma única en el tramo correspondiente a la Plaza Grande.

Se informó de manera general, el proceso de elaboración del Plan Operativo para el cierre de las calles García Moreno y Chile de manera permanente al tráfico vehicular mencionando el trabajo realizado en las aristas de activación del espacio público, incentivos, auspicios, comunicación y socialización. A partir de esta introducción se da inicio a la reunión con el tema del día.

La Agencia Metropolitana de Tránsito indico las posibles complicaciones a la movilidad dado el cierre de las vías en el entorno de la estación de San Francisco y el viaducto de la Av. 24 de mayo. Se recomendó el trabajo coordinado para la ejecución de la obra en la calle Venezuela por interrupción del ciclopaseo durante el tiempo de ejecución de obra y con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (EPMTP) para medir el impacto en función de los datos que ellos manejan previo a la elaboración de un plan de manejo de tráfico y cierre de vías.

La Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda (STHV) expuso su preocupación por la necesidad de la realización de un proceso de diseño participativo para el proyecto como parte del proceso de socialización. Este proceso es requerimiento para la aprobación del proyecto en la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio. De igual manera recomendó se postergue la ejecución del proyecto hasta la culminación de las obras de METRO Quito y su fortalecimiento durante el tiempo que se postergue.

Para la facilitación de los procesos operativo se recomendó la realización de reuniones con EMASEO y EMAPS para la coordinación de horarios, recorridos, y obras en el área de intervención y cierre al tráfico vehicular. De igual manera se recomendó una reunión con Seguridad de la Presidencia para la planificación de la circulación de la caravana presidencial dado que el ingreso debería hacerse por la calle Benalcazar o presentar una solución sobre la García Moreno.

En relación al control del espacio público y su seguridad, la Policía Metropolitana de Quito (PMQ) indicó que se viene ejecutando un proceso de control exhaustivo en el CHQ y que se debe coordinar los procesos de ocupación cultural y activación del espacio público con la Administración zonal (AZC) y la Agencia Metropolitana de Control (AMC) para evitar la mala apropiación del espacio público. Se expuso el caso de "Quito a Pie" y los C. C. del Ahorro.

La AZC recomendó se solicite a la Secretaría de Cultura lineamientos para la ocupación cultural del espacio público. Se indicó además que la AZC cuenta con un plan de activación cultural para el CHQ pero que se encuentra a la espera de dichos lineamientos. La STHV podría facilitar una caracterización de los espacios idóneos para la ocupación cultural en función de dichos lineamientos. Estos insumos facilitarían la construcción de un plan de control en el espacio público por parte de la PMQ y la AMC.

Se solicitó además se dé inicio al control del cumplimiento de las ordenanzas vigentes en el CHQ en relación a los horarios de carga y descarga y los vehículos que por sus dimensiones pueden o no circular por el CHQ.

**Acuerdos:**

1. El IMP solicitará de manera oficial a METRO Quito información sobre todas las obras en ejecución y planificadas en el CHQ con plazos y responsables para la coordinación de ejecución de obras y el plan de tráfico.
2. El IMP remitirá de manera oficial a la AMT y Secretaría de Movilidad el anteproyecto, con fechas de ejecución y planificación por tramos, y la información entregada por METRO Quito para la elaboración del plan de desvío y manejo de tráfico.
3. La AMT procederá a esbozar propuestas de desvío y manejo de tránsito en base al anteproyecto y a la información. La Secretaría de Movilidad coordinará con Transporte no motorizado para buscar soluciones durante el tiempo de ejecución de la plataforma en la calle Venezuela.
4. El IMP solicitará a la Secretaría de Cultural, en el marco de este proyecto, los lineamientos generales para la ocupación cultural del espacio público en el CHQ.
5. El IMP remitirá los lineamientos de ocupación cultural del espacio público a la STHV para la caracterización de los espacios óptimos, a la AZC para la planificación y gestión de uso del espacio público y a la AMC y PMQ para la elaboración de un plan de control y seguridad.
6. El IMP será el responsable de coordinar las próximas reuniones relacionadas con estos temas y las recomendadas en la reunión.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL  
**INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO**



AYUDA MEMORIA No. 4  
PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN DEL CHQ – FASE 1  
PLAN OPERATIVO  
TEMA: OPERADORES Y SERVICIOS TURISTICOS

**Fecha:** 15 de agosto de 2017

**Lugar:** Sala de Reuniones – Instituto Metropolitano de Patrimonio

<b>Asistentes:</b>	Mónica Riquetti	Quito Turismo
	Wladimir de la Torre	Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda
	Ana Lucía Andino	Instituto Metropolitano de Patrimonio
	Diana Araujo	Instituto Metropolitano de Patrimonio

**Puntos tratados:**

- Propuesta de rutas alternativas para la operación de Quito Tour Bus, con quienes mantienen un convenio.
- Alternativas de compensación y sistemas de incentivos para presentar en los procesos de socialización con operadores turísticos, hoteles y demás inversiones en el marco del turismo en el área de intervención.
- Cronograma para reuniones de socialización del proyecto con representantes de operadores turísticos, hoteles y demás inversiones en el marco del turismo en el área de intervención.

De acuerdo a la agenda planteada se inició revisando el plano de la propuesta para definir posibles alternativas a la ruta del Quito Tour Bus de Quinetours, operador turístico con quien el Municipio de Quito a través de Quito Turismo mantiene un convenio por un plazo de 5 años renovado por última vez el 17 de noviembre de 2016. El análisis técnico en relación a anchos de vía, pendientes y radios de giro recomienda la utilización de la Calle Benalcazar o Guayaquil. Una vez analizada la posibilidad de reactivar la función turística en el eje de la Guayaquil con bahías de parada localizadas tentativamente en la Plaza del Teatro, la plaza frente a San Agustín (donde se ubicaba la estación del Trole) y el entorno de la Plaza de Santo Domingo y la calle La Ronda, se seleccionó esta alternativa como la más viable, con la posibilidad de que una vez peatonalizada la Guayaquil el servicio pueda compartir el carril exclusivo del Trole.

Se realizó la aclaración de que, si bien se va a ejecutar obras de plataforma única en la calle García Moreno este año, el cierre permanente de esta calle al tráfico vehicular será paulatino, re-abriéndose en primera instancia al tráfico una vez terminadas las obras. Esto permitirá generar un proyecto de



ocupación del espacio público en este eje mucho más robusto incluyendo incentivos, auspicios, diseño y la implementación de normas técnicas y de calidad.

Se indicó que la obra está prevista iniciarse a mediados de Septiembre y los procesos de socialización están previstos para finales de agosto (24 y 25 de agosto). Quito Turismo sugirió revisar la pertinencia de la obra en el tramo de la calle Chile entre Cuenca e Imbabura puesto que al estar próximo al Centro Comercial del Ahorro, es susceptible de afectarse por mercado autónomo y ambulante. Es importante el control permanente del tramo.

En relación al segundo punto del día, mecanismos de compensación e incentivos, se determinó que los establecimientos de lujo, primera y segunda categoría que cuenten con distintivo Q y cuyo frente de negocio sea adecuado podrán acceder a la solicitud de ocupación temporal del espacio público sobre el eje de la Calle García Moreno con la posibilidad de subsidiar a través de auspicios el costo del mobiliario exterior. Para establecimientos de tercera y cuarta categoría se propone incentivar el mejoramiento de sus establecimientos con apoyo técnico por parte del IMP y la STHV y seguimiento de Quito Turismo. El IMP evaluará la posibilidad de invitar a los propietarios a acogerse a los programas de incentivos existentes con un giro al mejoramiento de servicios. Quito Turismo se encargará de realizar las inspecciones pertinentes para determinar qué locales podrían acogerse a este proyecto. La STHV realizará la evaluación técnica de áreas y frentes adecuados en la García Moreno y entregará lineamientos generales para el diseño del mobiliario. Es intención del IMP poder definir un diseño de manera colaborativa con los dueños de locales de manera que se atiendan sus necesidades y se conserven las características patrimoniales del sitio.

En el caso de Hoteles, la propuesta de incentivos se trabajará a través de una reunión específica con los mismos para entender los principales conflictos a sus funciones. Dado que la mayor complicación estaría relacionada con la movilización de sus huéspedes y en caso de eventos, una posibilidad podría incluir adaptar un espacio en el edificio del CADISAN para la llegada de turistas, almacenaje temporal de equipaje y "hub" de llegada para todos los hoteles del tramo, que podría complementarse con movilización motorizada tipo "carro de golf" para casos de tercera edad o con capacidades reducidas. Estas posibilidades serán evaluadas en una reunión de trabajo.

Para terminar, se decidió convocar en asambleas diferentes primero a hoteles y operadores turísticos para el proceso de socialización de la ejecución de obra, después a establecimientos de primera y segunda categoría para incentivar la obtención del distintivo Q, y posteriormente a establecimientos de tercera y cuarta categoría para incentivar y apoyar su mejoramiento. Paralelamente, se convocará a Hoteles (Patio Andaluz y Plaza Grande) para la mesa de trabajo antes mencionada.

#### **Acuerdos:**

1. Quito Turismo comunicará a Quindetour – Quito Tour Bus sobre la alternativa propuesta para el recorrido en el CHQ y las posibles paradas propuestas.
2. El IMP analizará la inclusión de la ejecución de las bahías en la calle Guayaquil en su presupuesto de próximo año en el marco del proyecto de peatonalización del CHQ.

3. Quito Turismo procurará obtener los recursos, mediante auspicios, para la subvención del costo de mobiliario para espacio público como incentivo a los locales de lujo, primera y segunda categoría que además cuenten con distintivo Q.
4. La STHV realizará el análisis técnico en la calle García Moreno para determinar la factibilidad de su uso mediante terrazas turísticas.
5. El IMP coordinará el proceso de diseño o selección de mobiliario de catálogo de manera participativa con los dueños de negocios, la STHV y Quito Turismo para garantizar el cumplimiento de lineamientos generales, la calidad turística y la protección de los valores universales excepcionales del sitio.
6. Quito Turismo se encargará de convocar a hoteles y operadores para comunicarles sobre el proyecto, cierre de vías, inicio de obras, cronograma de trabajo y las rutas de movilización vehicular alternativas.
7. Quito Turismo coordinará la reunión de trabajo con los Hoteles del eje de la García Moreno para la definición de incentivos y soluciones
8. Quito Turismo realizará inspecciones a todos los establecimientos del eje de la García Moreno para determinar en qué categoría se encuentran, que requieren para el mejoramiento de categoría y si es o no factible que reciban apoyo para el mismo.
9. El IMP analizará la factibilidad legal de apoyar con recursos el mejoramiento físico de establecimientos de tercera y cuarta categoría para que los mismos puedan subir de categoría, alcanzar un distintivo Q y acceder al beneficio de terrazas. Esta información se analizará conjuntamente con la información elaborada por la STHV sobre el análisis de terrazas en el espacio público en la García Moreno (compromiso 4).
10. El IMP se comunicará con Quito Turismo una vez la AMT haya remitido el plan de movilidad para poder dar inicio a los procesos de socialización de obra.

Elaborado por:

Arq. Diana Araujo U.  
ASESORA INSTITUCIONAL

**INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO**



REGISTRO DE REUNIONES

TEMA: SOCIALIZACIÓN PERIURACUÓN.			
FECHA: 18/09/2017	HORA: 09:00		
ASISTENTES	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
Miguel Angel Múñoz	AZCMS	0988371858	mymunex@colabpi.pro.ec
Rafael Jaramilla	AZCMS.	0990055559.	rafaeljaramilla@ymail.com
Alejandra González C.	A.Z.C. H.S.	0994040144	margon.gonzalez@quito.gov.ec
Javier Velasco	AMT.	0996548046	javier.velasco3024@yahoo.com
Paulina Arboleda	Quito Turismo	0998314346	parboleda@quito-turismo.gov.ec
ESPERANZA FONSECA ALVAREZ	UMP	0984069978	esperanza.fonseca@quito.gov.ec
Margarita Herencia	UMP	0987358730	margarita.herencia@ymail.com
Fernando Zamorano	STHV	0996558605	hector.zamorano@quito.gov.ec



## REGISTRO DE REUNIONES

TEMA: LOGÍSTICA Y BONTA.

FECHA: 06/07/2017      HORA: 11:00 am.

ASISTENTES	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
Alexandra Ocaña	Sec. Hon. J. J. J.	0987310524	alexg36@gmail.com
David Arguedo	AMT	0986801483	davidc88@gmail.com
Javier Velasco	AMT	0996548046	javier.velasco3024@proton.com
Adriana Ávila	STHV	0999747853	adriana.avila@equitubos.com
Newton Mesias	STHV	0998725118	newton.mesias19@gmail.com
Fernanda Vásquez	STHV	0984082882	fernanda.vasquez@equitubos.com
Pedro Cáceres	AMC	0998352931	pedrocaceresm@hotmail.com
Jorge Pinodencio	P.M.Q	319185-211	jpinodencio@hotmail.com

Paulina Arboleda Quito Turismo 0998314346 parboleda@quito-turismo.gob.ec

Paulina Puga Quito Turismo 0384033044 pruga@quito-turismo.gob.ec

Juan Jimenez Quito Turismo 0995019806 jimenez@quito-turismo.gob.ec

Edwards Maldonado AZMS 0987001727 edwards.maldonado@quito.gob.ec

REGISTRO DE REUNIONES

TEMA: Reafirmación - Incentivos

FECHA: 07 - 06 - 2017 HORA: 10:00

ASISTENTES	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
Viviana Figueroa	STHV	0960081602	viviano.figueroa@quito.gob.ec
Mauricio Mesías	STHV	0998725118	mauro.mesias1@gmail.com
Monica Riquelme	Quito-Turismo	0998545622	mriquelme@quito-turismo.gob.ec
Fredmeo Bandejas	Quito Turismo	09879014150	fbandejas@quito-turismo.gob.ec
Margarita Diaz D.	AZ. Centro	0995270172	margarita.diaz@quito.gob.ec
Margarita Alvarez	IMP. <sup>Comparte</sup> Social	0987358730	Margarita-Alvarez@comparte.com
Marcelo Varela	Secretaría de Horticultura	0984074322	marcelov@yahooc.es
MARITHO PARRAÑO	Secretaría de Horticultura	EXT. 14036	maritha.parrano@quito.gob.ec



REGISTRO DE REUNIONES

TEMA: ACTIVACIÓN ESPACIO PÚBLICO

FECHA: 06 JUNIO 2017 HORA: 10:00 - 12:00

ASISTENTES	INSTITUCION	TELEFONO	CORREO
David Beltrán	QUITO TRAVEL	0998486597	dbeltran@quito-travel.com
David Bascombo Rosero.	Cultura AZC	0984859616	atacazodavid@fotmail.com
Margarita González C.	Cultura AZC	0994040144	margarita.gonzalez@culture.gov.ec
Rafaelo Jaramilla	AZ auto. DGPP.	0995005558	rafael.jaramilla@guayaquil.com
Olga Acevedo	A2. Cultura	0987080684	olga.acevedo@yahoo.com
Margarita Diaz D.	AZC. Gestión Territorio	0985270172	margarita.diaz@quito.gov.ec
Mónica Rigueti	Quito - Turismo	0998545622	monicari@quito-turismo.gov.ec

ACTA DE REUNIÓN

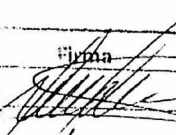




Nombre de Reunión

Hotel Patio Andaluz Plataforma Unica Garcia Moreno

Fecha

22 Septiembre 17

Temas

Nombre	Institución / Comunidad	Teléfono	E-mail	Firma
Milton Corzo	IMC	0984917975	milton.corzo@quito.gob.ec	
Españosa Fonseca	IMP	0984069978	espanosa.fonseca@quito.gob.ec	
Israel Alvar	Hotel Patio Andaluz	0983424160	israel@hotelpatioandaluz.com	
Les Mercedes	Patio Andaluz	0987331571	lmercos@patiohotel.com	
Diana Arango	IMP	0999426464	diana.arango@quito.gob.ec	

Observaciones

Acuerdos / Compromisos

ACTA DE REUNIÓN



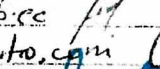

Fecha de Reunión

Reunión Hotel Plaza Grande Plataforma Unica Garcia Moreno

Día

22 Septiembre 17

Participantes

Nombre	Institución / Comunidad	Teléfono	E-mail	Firma
Milton Borja ESPERANZA FERRER	APIC IHP	0984917935 0184069718	milton.borja@quito.gov.ec esperanza.ferrer@quito.gov.ec	
Javier Velasco	ANT	0996542046	javier.velasco@quito.gov.ec	
Paulina Arbolada	Quito Turismo	0998314346	parbolada@quito-turismo.gov.ec	
ALONSO MAZIN Diana Araujo	H. Plaza Grande IHP	0499349403 0998926464	amazine@plazagrandequito.com diana.araujo@quito.gov.ec	

Observaciones

mejoramiento de mobiliario de vendedores ambulante

Acuerdos / Compromisos

6:30 - 20:00 pueden entrar los pedes y proveedores. 6:30 20:00 a 6:30 llegamos al Cardi en  
y carga y de ser para turistas.  
Tomar encuesta de bahes para bases qd tengan espacio suficiente para estacionar.  
mejoramiento  
Enviar informacion de temas de intervencion



ACTA DE REUNIÓN

Fecha de Reunión

Reunión Ruta Quito Tour Bus - Plataforma Unica Garcia Morano

Día

27 Septiembre /17

Asistentes

Nombre	Institución / Comunidad	Teléfono	E-mail	Firma
Diana Arango	IMPQ	0998426464	diana.arango@quito.gob.ec	
Diana Carasco	Quito Tour Bus	0984258148	dcarasco@quitoset.com	
Gustavo Caserio	Quito Tour Bus	0987290322		
Paolina Arbolada	Quito Turismo	0992314346	paolina@quito-turismo.gob.ec	
David Arguello	AMT	0986801483	davidc88@gmail.com	
WINTER KUMPAO	QUITO TURISMO	0986075632	winterkumpao@quito-turismo.gob.ec	
Natalia Ulloa	QUITO TURISMO	0995066791	natalia@quito-turismo.gob.ec	
Nathalia Ulloa	QUITO TURISMO	0980080100	nulloa@quito-turismo.gob.ec	
Elizabeth Subero	Quito Turismo	0982516286	esubero@quito-turismo.gob.ec	

Observaciones

Acuerdos / Compromisos

REUNION PLATAFORMA UNICA CALLE GARCIA MORENO

NOMBRES	INSTITUCION	CORREO ELECTRONICO	TELEFONO DE CONTACTO
1 DIEGO VIVERO	CAPTUR	PRESIDENCIA@CAPTUR.COM	09-98311-476
2 Norma Boell	H.O.M.	peje@hotelespinco.com	2443425
3 ALDO SALVADOR	CAPTUR	de@captur.com	0992757795
4 VANUPEC	CARINA	lepla@captur.com	2254523
5 PAUSALCIE	ADVANTAGE	cepi@advantage.com	3360888
6 Jose Yonda P.	Neotropic Expeditions	yo@neotropicexpeditions.com	26046800
7 Dora Carrizo	Quindemar	dora@quindemar.com	0984258148
8 Luis Meneses	Patio Andahu	luis@patioandahu.com	0989331571
9 ALONSO MARIN	H. PLAZA GRANDE	amar@hplaza.grandeguito.com	09993949905
10 Carla Diaz	Hotel Vigyes Fawdor	gerencia@hotelvigyes.com.ec	2450348
11 Lucinda Saavedra	Gentian Trails	elena@gentiantrails.com	6036707
12 Charito Siem	Tienda de Fawgor	charito@tiendafawgor.com	2561104
13 GIOVANNA DIAZ	Galexur	landoperations@galexur.com	2921739
14 Luis Lomono S	Go Galapagos - Kleintours	ops@go.galapagos.com.ec	2267080
15 GUSTAVO CARRASCO	QUINDE TOUR	gustavcp2@gmail.com	0987290327



REUNION PLATAFORMA UNICA CALLE GARCIA MORENO

NOMBRES	INSTITUCION	CORREO ELECTRONICO	TELEFONO DE CONTACTO
1 Mariana Larroze	Quasar Expedition	mariano@quasarex.com	0990495810
2 Andreo Swietlisky	GRAYLINE	geenceventos@graylinecuador.travel	3248520
3 Erika Tapia	Surtrek	erika@surtrek.net	0999410905
4 Silvia Cifuentes	GALAPUSCO	silvia@galacusco.com	0985652046
5 Pedro Armentanz	Galapagos Center Expeditions	INFO@galapagoscenter.com	0969413856
6 Fernanda Burgos	Galapagos Center Expeditions	sales@galapagoscenter.com	0993405976
7 Javier Velasco	AMT	javier.velasco304@psychos.com	0946548046
8 Pauwelle Hues	QT	chuis@guib-tours.job.ec	
9 Krystal Yazan	Ecuador Pure life	ecudorpurelifeadventures@gmail.com	0983069749
10 Milton Burgos	AMC	milton-burgos@quibto.gov.ec	0980917935
11 Paolina Abela	QT	paolina@quibto-tours.gov.ec	
12 MARELO BOLAÑO	LATIN FRONTIERS	mbolanos@latinfrontiers.com	0997639310
13 ANDRES ALPAREZ	PUEBLO SOL	andres.alparez@pueblo.com	0997881122
14 LEYDIA PIPPI	PUEBLO SOL	age.puentecalce@pueblo.com	0997880692
15 DIEGO UTRENS	HEM	sgeneral@writelink.com	097640804