

Oficio No. SG **1158**

Quito D, M, 10 ABR. 2018

Ticket GDOC: 2018-040686

Doctor
Mario Granda
**Presidente de la Comisión de
Áreas Históricas y Patrimonio**
Presente.-

*Asunto: Proyecto Modificatorio ampliatorio de
complementación de plataformas únicas en el Centro Histórico*

De mi consideración:

La Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, conoció el Oficio No. STHV-DMDU-2018-1583 de 6 de abril de 2018, suscrito la Arq. Adriana Ávila, Directora Metropolitana de Desarrollo Urbanístico (S) de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, relacionado con el Proyecto modificatorio ampliatorio denominado "Complementación de Plataformas Únicas del Centro Histórico, FASE 1: Calle García Moreno (Tramos: Bolívar - Rocafuerte, Rocafuerte - Morales y Morales - Loja".

I. ANTECEDENTES:

1. Mediante Oficio SG N° 3136, con fecha 01 de Noviembre de 2017, la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio autoriza la aprobación del 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 -Chille)".

2. CRITERIO TÉCNICO:

1. El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización -COOTAD-, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que *"es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: "preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines"*.
2. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros *"especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas"*, priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.

3. El plan especial del CHQ, del año 2003 *"reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público"*, dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, *"garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles"*.

3. CONSIDERACIONES:

1. Luego de la revisión técnica a la documentación presentada por el administrado se ha constatado que cumple con los requerimientos normativos vigentes de la STHV para la presentación de proyectos en áreas patrimoniales.
2. Como parte de los proyectos de REHABILITACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO (CHQ) y en el marco de la recuperación del espacio público, promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno, en los siguientes tramos calles: Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte-Morales y Morales-Loja.
3. El proyecto es parte del plan de intervenciones dirigidas hacia la mejora del espacio público, y priorización de espacios para uso de peatones, que lleva adelante el IMP, en coordinación con otras dependencias municipales.

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Uno de los objetivos del proyecto es la mejora del espacio público y accesibilidad universal, las plataformas únicas permiten mayor seguridad para el peatón y limita la velocidad del automóvil. Contar con una plataforma única fortalece las condiciones de habitabilidad y genera mejora en la imagen urbana del sector, la incorporación de un piso diferente al asfalto es percibido como espacio seguro para el viandante.

Los tramos a ser intervenidos complementan la plataforma única de la calle García Moreno como eje importante del núcleo del Centro Histórico, proyecto denominado "Paseo de las siete cruces". Además esta vía de gran importancia para el sector se encuentra peatonizada entre la calle Mejía y Bolívar.

Se mantiene la configuración de las calzadas marcada por los bordillos, cuya delimitación será claramente visible por el diseño y utilización de los materiales de recubrimiento. El tratamiento en las calzadas plantea una integración visual y física con los demás espacios públicos y acordes a la

característica de las edificaciones, logrando recorridos peatonales continuos entre edificaciones patrimoniales.

La propuesta básicamente está encaminada a la rehabilitación de la calzada, con la implementación de materiales que mejoran las condiciones ambientales y de imagen urbana en beneficio para el peatón, misma que mantiene el trazado de la calzada y acera. Intervención con la mínima afectación en tanto se conserva los elementos existentes con la incorporación de una plataforma que unifica la acera y la calzada.

Las calzadas a ser intervenidas con el alzado del nivel de piso, permitirán uniformizar las plataformas únicas existentes, unifican el tratamiento de piso. En la calle García Moreno se utilizará adoquín de hormigón de diseño establecido. Adicionalmente se incorpora franjas podó táctiles de acuerdo a los requerimientos de accesibilidad universal y establecidos en las normas INEN.

Consideraciones generales:

- El área de intervención del eje de la calle García Moreno es 1.170 m² aproximadamente, comprendidos entre el Ministerio Coordinador de Seguridad y Boulevard de la Av.24 de Mayo. (calle Loja).
- Se plantea extender la plataforma única de la calle García Moreno, elevando el nivel de la calzada a los niveles de las aceras que circundan los tramos a intervenir.
- Se elevarán al nuevo nivel de acabado cada uno de los elementos que se localizan en la calzada: pozos, sumideros, válvulas de control, entre otros.
- Se regularizan las rampas que desembocan a la calzada según los nuevos niveles, reponiendo los materiales, sean estos de gres o piedra.
- Se hará el mantenimiento de la pintura de tráfico y se señalara el nuevo paso donde sea necesario.
- Los bajantes de agua lluvia de las casas, que desfogan a la calzada, a través de los bordillos, serán rectificadas sus recorridos, con la implementación de botaguas de piedra en bases de bajantes que conducirán las aguas lluvias hacia las aceras.
- Se corregirá los elementos y componentes con la mínima intervención y reutilización de los materiales existentes.
- Los bolardos existentes serán retirados y se reutilizarán estos elementos de separación en tramos donde sea requerido.

- En las franjas donde se retiren los bolardos, se instalara la franja podotáctil en tanto cumpla el objetivo de señalización y pueda ser reemplazado el material de recubrimiento.

CALLE	TRAMO	TRABAJO
García Moreno	Entre Bolívar y Rocafuerte	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Entre Rocafuerte y Morales	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Entre Morales y Loja	Complementación de plataforma. - Peatonalización.

NOTA: LA FRANJA PODOTÁCTIL SE IMPLEMENTARÁ EN LA PARTE LATERAL DE LA CALLE, DONDE SE RETIRARÁN LOS BOLARDOS EXISTENTES, ADEMÁS LA UBICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN GUÍA PERMITE CONSERVAR EL DISEÑO DE PISOS QUE DA CONTINUIDAD AL TRATAMIENTO DE PISOS DE LA CALLE GARCÍA MORENO.

Consideraciones específicas:

Calle García Moreno:

- Se conseguirá la plataforma única a través de la colocación de adoquín de 16 x 16 cm y 14 cm de alto, de 400 kg / cm², asentado en polvo azul, manteniendo las pendientes de la calzada. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal. En la calle García Moreno se utilizara el adoquín de textura de continuidad libre de obstáculos.
- En los adosados a los bordillos se dispondrán de adoquines tipo canal, de las mismas características de resistencia a los instalados en la calle García Moreno (dimensiones 20 x 30 cm).
- En la calzada de asfalto se corregirá los relieves de manera de regularizar la nueva plataforma de adoquín.
- Se replicará la cromática de la piedra del sector que comprende varios tonos de grises, desde un negro hasta un gris claro, además de tonos rojos y rosados, con una trama casual establecida para el proyecto.
- En la calzada se realizarán perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia. Separaciones indicadas en los planos.

- En los extremos de la plataforma única de la calle García Moreno se construirán rampas de acceso y salida, de 2.50 m de longitud, estriadas 50 cm al inicio y al final de cada una.
- Se procurará que el paso cebra sea formado por la trama de adoquines en los cruces donde sea requerido.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio tiene conocimiento de que CONQUITO cuenta con una propuesta de implementación de red WI-FI CHQ, y conscientes de la intervención pública considera que una vez aprobada dicha propuesta el cronograma de trabajo se unificará para hacer una sola Intervención.

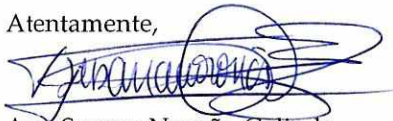
El Instituto Metropolitano de Patrimonio ha presentado a esta Secretaría el plan de socialización, que incluye una reunión con la comunidad en el Auditorio del Museo de la Ciudad el día 21 de Marzo de 2018, en donde como observación resalta que estuvieron presentes 65 personas pero por oposición al proyecto se abstuvieron de firmar el documento de respaldo.

5. CONCLUSIONES:

- La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite **INFORME FAVORABLE** a la propuesta técnica para el proyecto modificatorio ampliatorio: “Complementación de plataformas únicas del CHQ- FASE 1: Calle García Moreno (Tramos Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte-Morales y Morales – Loja)

En tal virtud, la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión extraordinaria realizada el martes 10 de abril de 2018, con la revisión técnica favorable de sus miembros: Arq. Ana Lucía Andino, delegada del Instituto Metropolitano de Patrimonio; Arq. Mario Sáenz, delegado de la Administración Zonal Centro “Manuela Sáenz”; Arq. Fernando Cando, delegado del Colegio de Arquitectos; y, Arq. Susana Noroña Galindo, Presidenta (S) de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, **acordó** de manera unánime, recomendar a la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, la aprobación del Proyecto modificatorio ampliatorio denominado “Complementación de Plataformas Únicas del Centro Histórico, FASE 1: Calle García Moreno (Tramos: Bolívar - Rocafuerte, Rocafuerte - Morales y Morales - Loja”.


Atentamente,



Arq. Susana Noroña Galindo

**PRESIDENTA (S) DE LA SUBCOMISIÓN TÉCNICA
DE ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO**

Anexo: 3 carpetas con documentación, planos, 1 CD (238 hojas útiles)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	J. Alemán	Gestión de Comisiones	2018-04-10	
Revisado por:	S. Noroña	Presidenta Sub Comisión (S)	2018-04-10	

- Ejemplar 1: Dr. Mario Granda, Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio
 Ejemplar 2: Archivo Auxiliar numérico
 Ejemplar 3: Secretaría General del Concejo

Fecha: 09 ABR 2018 Hora 10:00

Nº. HOJAS 238h

Recibido por: [Firma]

Oficio No. STHV-DMDU-2018- 1583

DM Quito,

Ticket GDOC N° 2018-040686 6 ABR 2018

Doctor
Mario Granda
**Presidente de la Comisión de
Áreas Históricas y Patrimonio**

Presente.-

Asunto: Proyecto modificatorio ampliatorio
de complementación de plataformas únicas en el CHQ.

De mi consideración:

En atención al trámite 2018-040686 ingresado a esta Secretaría con fecha 23 de Marzo de 2018 solicitando la revisión del proyecto modificatorio ampliatorio denominado "Complementación de plataformas únicas del CHQ- FASE 1: Calle García Moreno (Tramos Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte-Morales y Morales –Loja), cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos. Al respecto se informa lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1. Mediante Oficio SG N° 3136, con fecha 01 de Noviembre de 2017, la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio autoriza la aprobación del 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 –Chille)".

2. CRITERIO TÉCNICO:

1. El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización –COOTAD–, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que *"es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: "preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines"*.
2. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros *"especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como los peatones y ciclistas"*, priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.

3. El plan especial del CHQ, del año 2003 *"reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público"*, dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, *"garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles"*.

3. CONSIDERACIONES:

1. Luego de la revisión técnica a la documentación presentada por el administrado se ha constatado que cumple con los requerimientos normativos vigentes de la STHV para la presentación de proyectos en áreas patrimoniales.
2. Como parte de los proyectos de REHABILITACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO (CHQ) y en el marco de la recuperación del espacio público, promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno, en los siguientes tramos calles: Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte-Morales y Morales –Loja.
3. El proyecto es parte del plan de intervenciones dirigidas hacia la mejora del espacio público, y priorización de espacios para uso de peatones, que lleva adelante el IMP, en coordinación con otras dependencias municipales.

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Uno de los objetivos del proyecto es la mejora del espacio público y accesibilidad universal, las plataformas únicas permiten mayor seguridad para el peatón y limita la velocidad del automóvil. Contar con una plataforma única fortalece las condiciones de habitabilidad y genera mejora en la imagen urbana del sector, la incorporación de un piso diferente al asfalto es percibido como espacio seguro para el viandante.

Los tramos a ser intervenidos complementan la plataforma única de la calle García Moreno como eje importante del núcleo del Centro Histórico, proyecto denominado "Paseo de las siete cruces". Además esta vía de gran importancia para el sector se encuentra peatonizada entre la calle Mejía y Bolívar.

Se mantiene la configuración de las calzadas marcada por los bordillos, cuya delimitación será claramente visible por el diseño y utilización de los materiales de recubrimiento. El tratamiento en las calzadas plantea una integración visual y física con los demás espacios públicos y

CALLE	TRAMO	TRABAJO
García Moreno	Entre Bolívar y Rocafuerte	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Entre Rocafuerte y Morales	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Entre Morales y Loja	Complementación de plataforma. - Peatonalización.

NOTA: LA FRANJA PODOTÁCTIL SE IMPLEMENTARÁ EN LA PARTE LATERAL DE LA CALLE, DONDE SE RETIRARÁN LOS BOLARDOS EXISTENTES, ADEMÁS LA UBICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN GUÍA PERMITE CONSERVAR EL DISEÑO DE PISOS QUE DA CONTINUIDAD AL TRATAMIENTO DE PISOS DE LA CALLE GARCÍA MORENO.

Consideraciones específicas:

Calle García Moreno:

- Se conseguirá la plataforma única a través de la colocación de adoquín de 16 x 16 cm y 14 cm de alto, de 400 kg / cm², asentado en polvo azul, manteniendo las pendientes de la calzada. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal. En la calle García Moreno se utilizara el adoquín de textura de continuidad libre de obstáculos.
- En los adosados a los bordillos se dispondrán de adoquines tipo canal, de las mismas características de resistencia a los instalados en la calle García Moreno (dimensiones 20 x 30 cm).
- En la calzada de asfalto se corregirá los relieves de manera de regularizar la nueva plataforma de adoquín.
- Se replicará la cromática de la piedra del sector que comprende varios tonos de grises, desde un negro hasta un gris claro, además de tonos rojos y rosados, con una trama casual establecida para el proyecto.
- En la calzada se realizarán perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia. Separaciones indicadas en los planos.
- En los extremos de la plataforma única de la calle García Moreno se construirán rampas de acceso y salida, de 2.50 m de longitud, estriadas 50 cm al inicio y al final de cada una.

acordes a la característica de las edificaciones, logrando recorridos peatonales continuos entre edificaciones patrimoniales.

La propuesta básicamente está encaminada a la rehabilitación de la calzada, con la implementación de materiales que mejoran las condiciones ambientales y de imagen urbana en beneficio para el peatón, misma que mantiene el trazado de la calzada y acera. Intervención con la mínima afectación en tanto se conserva los elementos existentes con la incorporación de una plataforma que unifica la acera y la calzada.

Las calzadas a ser intervenidas con el alzado del nivel de piso, permitirán uniformizar las plataformas únicas existentes, unifican el tratamiento de piso. En la calle García Moreno se utilizará adoquín de hormigón de diseño establecido. Adicionalmente se incorpora franjas podotáctiles de acuerdo a los requerimientos de accesibilidad universal y establecidos en las normas INEN.

Consideraciones generales:

- El área de intervención del eje de la calle García Moreno es 1.170 m² aproximadamente, comprendidos entre el Ministerio Coordinador de Seguridad y Boulevard de la Av.24 de Mayo. (calle Loja).
- Se plantea extender la plataforma única de la calle García Moreno, elevando el nivel de la calzada a los niveles de las aceras que circundan los tramos a intervenir.
- Se elevarán al nuevo nivel de acabado cada uno de los elementos que se localizan en la calzada: pozos, sumideros, válvulas de control, entre otros.
- Se regularizan las rampas que desembocan a la calzada según los nuevos niveles, reponiendo los materiales, sean estos de gres o piedra.
- Se hará el mantenimiento de la pintura de tráfico y se señalara el nuevo paso donde sea necesario.
- Los bajantes de agua lluvia de las casas, que desfogan a la calzada, a través de los bordillos, serán rectificadas sus recorridos, con la implementación de botaguas de piedra en bases de bajantes que conducirán las aguas lluvias hacia las aceras.
- Se corregirá los elementos y componentes con la mínima intervención y reutilización de los materiales existentes.
- Los bolardos existentes serán retirados y se reutilizarán estos elementos de separación en tramos donde sea requerido.
- En las franjas donde se retiren los bolardos, se instalara la franja podotáctil en tanto cumpla el objetivo de señalización y pueda ser reemplazado el material de recubrimiento.

- Se procurará que el paso cebra sea formado por la trama de adoquines en los cruces donde sea requerido.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio tiene conocimiento de que CONQUITO cuenta con una propuesta de implementación de red WI-FI CHQ, y conscientes de la intervención pública considera que una vez aprobada dicha propuesta el cronograma de trabajo se unificará para hacer una sola Intervención.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio ha presentado a esta Secretaría el plan de socialización, que incluye una reunión con la comunidad en el Auditorio del Museo de la Ciudad el día 21 de Marzo de 2018, en donde como observación resalta que estuvieron presentes 65 personas pero por oposición al proyecto se abstuvieron de firmar el documento de respaldo.

5. CONCLUSIONES:

- La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite **INFORME FAVORABLE** a la propuesta técnica para el proyecto modificador ampliatorio: "Complementación de plataformas únicas del CHQ- FASE 1: Calle García Moreno (Tramos Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte-Morales y Morales –Loja).

Particular que comunico para los fines pertinentes,

Atentamente,



Arq. Adriana Avila
Directora Metropolitana de Desarrollo Urbanístico (S).
SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLA UNIDAD	FECHA	SUMILLA
Elaboración:	MFVásquez	UAH	20180406	
Revisión:	SNoroña	UAH	20180406	

Nota: SE ADJUNTA: 3 CARPETAS A4 DE CARTÓN CON UN TOTAL DE 234 HOJAS NUMERADAS.
 LA UNIDAD DE AREAS HISTÓRICAS DE LA STHV ENVIARA A LA SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO UN CD CON TODA LA INFORMACIÓN EN FORMATO PDF.



PROYECTO:

PROYECTO MODIFICATORIO - AMPLIATORIO
COMPLEMENTACIÓN DE
PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CHQ - FASE 1: CALLE GARCIA MORENO
(TRAMOS BOLÍVAR-ROCAFUERTE, ROCAFUERTE- MORALES Y
MORALES - LOJA)

CONTIENE:

MEMORIA TÉCNICA

Quito, marzo 2018

0000234

Oficio No. SG 3136

Quito D.M. 01 NOV. 2017

Ticket GDOC: 2017-069789

Arquitecto
Jacobó Herdoíza
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda
Presente



De mi consideración:

La Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio conoció el Oficio No. SG-2613, suscrito por la Arq. Viviana Figueroa, Presidenta de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, relacionado con 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)", cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos.

Del informe contenido en el oficio No. SG-2613, suscrito por la Arq. Viviana Figueroa, Presidenta de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, se desprende lo siguiente:

"... (...) 1. ANTECEDENTES:

1. Mediante oficio N° SM-0692-2017 la Secretaría de Movilidad indica que "existe un pronunciamiento favorable y unas recomendaciones a ser tomadas en cuenta para el desarrollo de implementación del proyecto".
2. Mediante oficio N°STHV-DMDU-3626, con fecha 10 de Julio de 2017, la Secretaria de Territorio Hábitat y Vivienda, devuelve el trámite al IMP, para que se solventen las recomendaciones que se emiten en el informe.

2. CRITERIO TÉCNICO:

1. El literal (h) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización -COOTAD-, en concordancia con el artículo 264 numeral 8, de la Constitución de la República, determina que "es competencia exclusiva del gobierno descentralizado municipal: "preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y constituir espacios públicos para estos fines".
2. El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ en los principios, políticas y objetivos para un DMQ fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros "especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad,

SECRETARÍA GENERAL DEL
CONCEJO

1

0000233

tal como los peatones y ciclistas", priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad, con estándares de diseño y libres de barreras urbanas.

3. El plan especial del CHQ, del año 2003 "reconoce que el peatón debe tener un tratamiento privilegiado en el CHQ, de modo de recuperar la escala humana del espacio público", dentro de lo cual se establece un sistema de circulación peatonal sin interferencias con el tráfico motorizado, "garantizando rutas cómodas, libres de obstáculos y seguras sobre plataformas continuas en las calles".

3. CONSIDERACIONES:

1. Luego de la revisión técnica a la documentación presentada por el administrado se ha constatado que cumple con los requerimientos normativos vigentes de la STHV para la presentación de proyectos en áreas patrimoniales.
2. Como parte de los proyectos de REHABILITACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO (CHQ) y en el marco de la recuperación del espacio público, promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno y calle Chile en los tramos indicados.
3. El proyecto es parte del plan de intervenciones dirigidas hacia la mejora del espacio público, y priorización de espacios para uso de peatones, que lleva adelante el IMP, en coordinación con otras dependencias municipales.

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Uno de los objetivos del proyecto es la mejora del espacio público y accesibilidad universal, las plataformas únicas permiten mayor seguridad para el peatón y limita la velocidad del automóvil. Contar con una plataforma única fortalece las condiciones de habitabilidad y genera mejora en la imagen urbana del sector, la incorporación de un piso diferente al asfalto es percibido como espacio seguro para el viandante.

Las calzadas a ser intervenidas mediante la nivelación de la vereda y la calzada, permitirá uniformizar las plataformas únicas existentes, dotando de un tratamiento parejo. Para el caso de la García Moreno y Venezuela se utilizará adoquín de hormigón de diseño establecido, y para la calle Chile con el adoquín de gres y baldosa de piedra. Adicionalmente se incorpora franjas podotáctiles de acuerdo a los requerimientos de accesibilidad universal y establecidos en los normas INEN.

Se mantiene la configuración de las calzadas marcada por los bordillos, cuya delimitación será claramente visible por el diseño y utilización de los materiales de recubrimiento. El tratamiento en las calzadas plantea una integración visual y física con los demás espacios públicos y acordes a la característica de las edificaciones, logrando recorridos peatonales continuos entre edificaciones patrimoniales.

La propuesta básicamente está encaminada a la rehabilitación de la calzada, con la implementación de materiales que mejoran las condiciones ambientales y de imagen urbana en beneficio para el peatón, misma que mantiene el trazado de la calzada y acera. Intervención con la mínima afectación en tanto se conserva los elementos existentes con la incorporación de una plataforma que unifica la acera y la calzada.

Cabe recalcar que las instalaciones de servicios existentes se mantienen, únicamente con el alzado los elementos de revisión a la altura de la nueva plataforma, mismo que serán identificados para el funcionamiento como tal, trabajos a ser coordinados con las instancias pertinentes.

Consideraciones generales:

- *El área de intervención del eje de la calle Garcia Moreno es 1.000 m2 aproximadamente, comprendidos entre el Ministerio Coordinador de Seguridad – Museo del Banco Central al sur y Plaza de las Conceptas-Casa del Artista al norte.*
- *En la calle Venezuela comprende el tramo de la Plaza Grande, con un área de intervención de 670 m2. En el eje de calle Chile el área de intervención es de 1.220 m2 aproximadamente, comprendido entre la edificación de la Vicepresidencia y el ingreso hacia el parqueadero de la Merced.*
- *Se plantea extender las plataformas únicas de la calle Garcia Moreno y Chile, elevando el nivel de la calzada a los niveles de las aceras que circundan los tramos a intervenir. Además se incorpora el tramo de la calle Venezuela (entre Espejo y Chile), manteniendo el uso vehicular.*
- *Se elevarán al nuevo nivel de acabado cada uno de los elementos que se localizan en la calzada: pozos, sumideros, válvulas de control, entre otros.*
- *Se regularizan las rampas que desembocan a la calzada según los nuevos niveles, reponiendo los materiales, sean estos de gres o piedra*
- *Se hará el mantenimiento de la pintura de tráfico y se señalara el nuevo paso donde sea necesario.*
- *Los bajantes de agua lluvia de las casas, que desfogon a la calzada, a través de los bordillos, serán rectificadas sus recorridos, con la implementación de botaguas de piedra en bases de bajantes que conducirán las aguas lluvias hacia las aceras.*

- Se corregirá los elementos y componentes con la mínima intervención y reutilización de los materiales existentes.
- Los bolardos existentes serán retirados de las aceras gradualmente cuya pacificación del tráfico vehicular sea paulatina. Se reutilizaran estos elementos de separación en tramos donde sea requerido (calle Venezuela).
- En las franjas donde se retiren los bolardos, se instalara la franja podotáctil en tanto cumpla el objetivo de señalización y pueda ser reemplazado el material de recubrimiento.

NOTA:

CALLE	TRAMO	TRABAJO
Venezuela	Entre Chile y Espejo	Plataforma Nueva –Con circulación vehicular
García Moreno	Entre Mejía y Olmedo	Complementación de plataforma. - Peatonalización.
	Sucre y Bolívar	Complementación de plataforma - Peatonalización
	Mejía y Sucre	Mantenimiento de Plataforma. Peatonalización
	García Moreno y Mejía	Mantenimiento de Plataforma - Peatonalización
Chile	Benalcázar – Cuenca	Complementación de plataforma- Peatonalización
	Entre Cuenca - Imbabura	Complementación de plataforma- Peatonalización

LA

FRANJA PODOTÁCTIL SE IMPLEMENTARÁ EN LA PARTE LATERAL DE LA CALLE, DONDE SE RETIRARÁN LOS BOLARDOS EXISTENTES, ADEMÁS LA UBICACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN GUÍA PERMITE CONSERVAR EL DISEÑO DE PISOS QUE DA CONTINUIDAD AL TRATAMIENTO DE PISOS DE LA CALLE CHILE.

Consideraciones específicas:

Calle García Moreno y Venezuela:

- Se conseguirá la plataforma única a través de la colocación de adoquín de 16 x 16 cm y 14 cm de alto, de 400 kg / cm², asentado en polvo azul, manteniendo las pendientes de la calzada. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal. En la calle García Moreno se utilizara el adoquín de textura de continuidad libre de obstáculos.
- En los adosados a los bordillos se dispondrán de adoquines tipo canal, de las mismas características de resistencia a los instalados en la calle García Moreno (dimensiones 20 x 30 cm).
- En la calzada de asfalto se corregirá los relieves de manera de regularizar la nueva plataforma de adoquín.
- Se replicará la cromática de la piedra del sector que comprende varios tonos de grises, desde un negro hasta un gris claro, además de tonos rojos y rosados, con una trama casual establecida para el proyecto.
- En la calzada se realizarán perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia. Separaciones indicadas en los planos.
- En los extremos de la plataforma única de la calle García Moreno se construirán rampas de acceso y salida, de 2.50 m de longitud, estriadas 50 cm al inicio y al final de cada una. En la intersección de la calle Mejía, la rampa hacia la pendiente occidental será de 2.50 m de longitud, en tanto hacia la parte oriental debido a la pendiente negativa la longitud de la rampa es de 4.50 m de longitud.
- La calle Venezuela, en tanto mantiene el flujo vehicular se realizaran rampas con pendientes de 5 %, cuyo desarrollo es de 4.50 metros de ancho.
- Se procurará que el paso cebra sea formado por la trama de adoquines en los cruces donde sea requerido.

Calle Chile

- Se conseguirá la plataforma única con la utilización de adoquín de gres de 26 x 6 x 3.5 cm, de 400 kg / cm² y baldosa de piedra de 26 x 26 x 3 cm, de 600 kg / m², cuya colocación se realiza sobre una plataforma de hormigón con los niveles y pendientes requeridas. Adicionalmente se utilizara adoquín con textura para indicar cambios de pendientes y continuidad de acuerdo a las normativas de accesibilidad universal

- Se replicará el diseño de franjas y combinación de materiales respecto al resto de la plataforma única de la calle Chile.
- Se plantea generar áreas permeables por ende en la calzada se realizarán unas perforaciones de 10 x 10 cm hasta alcanzar el nivel de la tierra, que permita drenar el agua lluvia.

En los tramos donde se implementarán las plataformas únicas, los inmuebles tienen diferentes usos, con predominio de actividades comerciales, seguido de instituciones administrativas y eclesiásticas, en tanto el uso residencial es mínimo, localizado en la parte externa de la plataforma a implementarse de la García Moreno y tramos de la calle Chile, ubicación que permite la movilización vehicular y acceder directamente a medios de transporte público.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio tiene conocimiento de que CONQUITO cuenta con una propuesta de implementación de red WI-FI CHQ, y conscientes de la intervención pública considera que una vez aprobada dicha propuesta el cronograma de trabajo se unificará para hacer una sola Intervención.

El Instituto Metropolitano de Patrimonio cuenta con una metodología de socialización antes, durante y después de la ejecución, tanto para la Intervención, como para el proceso de peatonización.

5. CONCLUSIONES:

- La Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, emite INFORME FAVORABLE para el proyecto definitivo "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)".

En tal virtud, la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión ordinaria realizada el viernes 15 de septiembre de 2017, con los votos favorables de sus miembros: Arq. Ana Lucía Andino, delegada del Instituto Metropolitano de Patrimonio; Arq. Ana Orozco, delegada de la Administración Zonal Centro "Manuela Sáenz"; Arq. Francisco Naranjo, delegado del Colegio de Arquitectos de Pichincha; Arq. Francisco Gallegos, delegado del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural; y, Arq. Viviana Figueroa, Presidenta de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, acordó de manera unánime, recomendar a la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio la aprobación del proyecto definitivo 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)", cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos. (...)"

DICTAMEN DE LA COMISIÓN:

La Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, en sesión extraordinaria realizada el lunes 16 de octubre de 2017, con los votos favorables del Abg. Mario Guayasamín; Dr.

Pedro Freire López, concejales miembros de la Comisión; y, Dr. Mario Granda, Presidente de la misma; y, en base al informe de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas, resolvió: autorizar la aprobación del 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)", cuya propuesta prioriza la circulación peatonal restringiendo el tráfico vehicular en mejora de la utilización y accesibilidad del espacio público por parte de los ciudadanos.

Se solicita que de manera periódica el Instituto Metropolitano de Patrimonio informe a esta Comisión el inicio y avance de la obra a ejecutarse.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines consiguientes.

Atentamente,



Dr. Mario Granda

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE
ÁREAS HISTÓRICAS Y PATRIMONIO

Anexo: 1 carpeta y dos biblioratos con documentación; planos; y, un CD.

Ejemplar 1: Destinatario.

Ejemplar 2: Antecedente.

Ejemplar 3: Numérico.

Ejemplar 4: Secretaría General del Concejo.

Ejemplar 5: Copia: Arq. Angélica Arias, Directora del Instituto Metropolitano de Patrimonio.

Ejemplar 6: Copia: Secretaría de Movilidad.

Acción	Responsable	Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por:	P. Albuja	Gestión Comisiones	2017-10-16	
Revisado por:	P. Torres	Despacho concejal Mario Granda	2017-10-17	

**INFORME DEL PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y COORDINACIÓN
OPERATIVA PARA EL PROYECTO AMPLIATORIO -COMPLEMENTACIÓN
DE PLATAFORMAS ÚNICAS DEL CHQ - FASE 1: CALLE GARCIA
MORENO (TRAMOS BOLÍVAR-ROCAFUERTE, ROCAFUERTE- MORALES
Y MORALES - LOJA)**

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 enero del presente año.

Se remite 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 varias reuniones con entidades municipales, quienes tienen algún tipo de injerencia en proyectos y programas sobre el CHQ y todo el diagnóstico se validó a través del levantamiento de información puerta a puerta, encuestas a los moradores del sector, propietarios de inmuebles y comercios, asambleas de socialización.

Esta información ha servido de base diagnóstica para la elaboración del Proyecto Ampliatorio -Complementación De Plataformas Únicas Del CHQ - Fase 1: Calle García Moreno (Tramos Bolívar-Rocafuerte, Rocafuerte- Morales Y Morales - Loja) como una de las acciones priorizadas por alto impacto.

Proceso de Elaboración de Propuesta Técnica

El proceso de elaboración de la Propuesta de intervención técnica inició en Enero de 2018, 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.

La **propuesta técnica** para la selección de las vías a intervenir en una segunda 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.

3. 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 Benalcázar, Sucre, García Moreno, Bolívar, y Cuenca como primer radio de influencia por el impacto directo de la estación;
4. De un **levantamiento, en campo, de los locales y hogares directamente vinculados** por la propuesta de complementación de plataformas únicas, buscando generar el menor impacto para residentes en el área y registrando inmuebles que tiene actividad económica en el eje de la García Moreno, tramos Bolívar – Rocafuerte, Rocafuerte –Morales y Morales Loja (2 museos, 1 iglesia, 1 casa cultural, 3 restaurantes, 1 centro comercial y 16 locales de comercio).
5. Del **análisis del ámbito funcional de los pasajes y vías peatonales existentes en el CHQ** y su falta de conexión 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 aledaño 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;
6. Del **aprovechamiento de la infraestructura física existente** en el eje de la García Moreno, tramo entre las calles Morales y Loja (Boulevard 24 de mayo) y la presencia de museos y equipamientos que potencien un uso recreativo y cultural del espacio público;
7. 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/m³) en más del 50% de los tramos en el eje de la García Moreno, y en promedio 58 decibeles en generación de ruido;

Desde la ejecución del primer tramo de este proyecto se ha observado lo siguiente en temas medioambientales:

- Disminución de más del 20% en monóxido de carbono
- Disminución de más del 13% de material particulado
- Disminución de más del 33% en dióxido de azufre

8. 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;
9. 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 el **Proyecto Ampliatorio Complementación de Plataformas Únicas del CHQ en los tramos referidos**, elaborada por el Instituto Metropolitano de Patrimonio en función del análisis de los puntos descritos, fue puesta en consideración de la Secretaría de Movilidad mediante oficio N° 410 del 7 de febrero de 2018, el proyecto técnico para su análisis de factibilidad.

Mediante Informe técnico emitido por la Secretaría de Movilidad, oficio N° SM-0404-2018, guía de trámite N° 806 y Oficio N° SM-0444-2018, guía de trámite N° 862, se remite las definiciones para el reordenamiento de rutas y el Plan de Circulación elaborado por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Se ha remitido al IMP los siguientes informes técnicos producto de la coordinación interinstitucional:

- Plan de Comunicación remitido por la Secretaría de Comunicación, oficio N° 117-SECOM-2018, guía de trámite N° 659.
- Dispositivo de Tránsito remitido por la **Agencia Metropolitana de Transporte**, Oficio N° DOAMT-0459/18, guía de trámite N° 603.
- Plan Emergente de Intervención y Recuperación del Espacio Público, remitido por la **Policía Metropolitana**, oficio N° 819, guía de trámite N° 819.

- Informe técnico sobre mediciones ambientales, remitido por la **Secretaría de Ambiente**, oficio N° 591-SA-POL-PLA-2018, guía de trámite N° 595.

Con fecha 9 de marzo de 2018, se llevó a cabo una reunión de trabajo en base a la solicitud mediante oficio de la Cámara Provincial de Turismo de Pichincha (CAPTUR) para tratar el proyecto de "peatonización" del CHQ, así como ubicación de bahías de estacionamiento temporal, en donde se entregó la propuestas de las mismas para análisis de Quito Turismo.

Con fecha 22 de marzo de 2018 mediante oficio No. 899, a la STHV, Unidad de Áreas Históricas para dar inicio al proceso de revisión y aprobación de la propuesta. se remite el proyecto de intervención técnica para la ampliación de la Plataforma Única en la Calle García Moreno tramo calle Bolívar – Loja.

Las reuniones de trabajo de seguimiento a los procesos y temáticas planteadas se llevaron a cabo desde el mes de enero hasta mediados del mes de marzo, 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	TEMA TRATADO	ASISTENTES
1 de Marzo de 2018	Coordinación Plan Movilidad	AMT / SECRETARIA MOVILIDAD/ IMP
1 de Marzo de 2018	Coordinación Plan de Seguridad	COE –M / AZC – SEGURIDAD/ IMP
15 de Marzo de 2018	Coordinación de Socialización	FUNDACIÓN MUSEOS / MUSEO DE LA CIUDAD / AMT / AZC /QUITO TURISMO /- SECRETARIA MOVILIDAD /IMP
19 de Marzo de 2018	Coordinación ingresos al Museo de la Ciudad y Museo Carmen Alto	MUSEO DE LA CIUDAD /AMT/ FUNDACIÓN MUSEOS /

0000227

		MUSEO CARMEN ALTO/IMP
21 de Marzo de 2018	Asamblea con la comunidad para socialización de proyecto	AZC / IMP/ AMT
23 de Marzo de 2018	Asamblea con gremio turístico para socialización de proyecto	IMP / AMT / QT

Acuerdos y Responsabilidades de coordinación del Plan Operativo

En función de los resultados obtenidos de las visitas puerta a puerta, aplicación de encuestas a los grupos sociales del sector 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:

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)

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.
- 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.-

- Los horarios de circulación irán en concordancia con lo establecido en la Ordenanza No. 147, así como también el horario de recolección de basura.
- 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 ampliatorio contempla la ubicación de 3 bolardos hidráulicos en estos tramos.

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.
- 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 todas 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.

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 del 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.

2.1. 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.

3. 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.¹

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.

4. METODOLOGÍA:

La socialización del proyecto se realizó en tres momentos:

- Levantamiento de línea base: se aplicó un encuesta conformada por 13 preguntas a toda la población del tramo a intervenir, usando la metodología del puerta a puerta con cada propietario de inmuebles y comercios de la zona.
- Se mantuvo reunión de trabajo con representantes del Centro Comercial La Manzana, Director de Fundación Museos de la Ciudad y Coordinadores del Museo de la Ciudad y El Carmen Alto, además de entes que componen el Gremio Turístico.
- Elaboración de 200 invitaciones personales.
- Entrega de invitaciones puerta a puerta previa a una breve inducción del proyecto a propietarios de los locales comerciales y dueños de los predios del tramo de intervención, calle García Moreno desde la Bolívar hasta la Loja.
- Socialización del proyecto en el Auditorio del Museo de la Ciudad

5. DETALLE DE ACTIVIDADES:

FECHA	ACTIVIDAD	RESPONSABLES
15-03-2018	Asistencia a la Socialización del proyecto en el IMP	Asisten Fundación Museos/ Museo de la Ciudad –AMT - AZC –Quito Turismo –

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

		Secretaría de Movilidad - IMP
20-03-2018	Gestión para conseguir el Auditorio de la fundación Museos de la Ciudad para la reunión de socialización	AZCMS
20-03-2018	Elaboración y entrega de 200 invitaciones puerta a puerta a comerciante y dueños de los predios ubicados en la calle García Moreno, tramo desde la calle Bolívar hasta la Loja,	AZCMS
21-03-2018	Elaboración de registros de asistencia, gestión para contar con equipos de audio, laptop, infocus.	AZCMS
21-03-2018	Ejecución de la socialización de la complementación de las plataformas únicas en la calle García Moreno desde la Bolívar hasta la Loja, en el Auditorio del Museo de la Ciudad	IMP AMT AZCMS

La socialización sobre la "Complementación de las Plataformas Únicas" en la Calle García Moreno, que va desde la calle Bolívar hasta la Loja (**Paseo de las Siete Cruces**), se realizó a partir de las 16:00 en el Auditorio de la Fundación museo de la Ciudad, a esta reunión asistieron aproximadamente 55 personas propietarias y propietarios de locales comerciales, dueños de predios entre otros, sujetándose a la siguiente agenda:

- Bienvenida: Lcdo. Patricio Jaramillo - Administración Zona Centro Manuela Sáenz
- Introducción: Ing. Cristian Hidalgo - Instituto Metropolitano de Patrimonio.
- Presentación del proyecto: Arq. Ana Lucía Andino - Instituto Metropolitano de Patrimonio.
- Presentación del Plan de Movilidad: Ing. Javier Velasco - Agencia Metropolitana de Tránsito
- Foro de preguntas y respuesta.

Al final de las presentaciones la ciudadanía asistente realizó, preguntas y sugerencias.

- ¿Qué tiempo va a durar la obra?

- Si el Centro Comercial La Manzana va a ser afectado con la obra, de qué manera van a ingresar los vehículos al parqueadero.
- Se facilite islas de estacionamientos temporales para carga y descarga.
- Se controle de manera efectiva el aumento de ventas ambulantes
- Se les haga conocer el plan de seguridad.
- Como ingresarán los vehículos en caso de emergencia, entre otras

Todas las preguntas y sugerencias, tuvieron su respuesta por parte de los técnicos del IMP y AMT

- Agradecimiento y cierre: Lcdo. Patricio Jaramillo - Administración Zona Centro Manuela Sáenz

6. RESULTADOS OBTENIDOS:

Se tomaron 31 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 13 preguntas referentes a información general de la composición poblacional, tenencia del inmueble, uso, información relacionada con la actividad comercial, uso del espacio público,; e información sobre residentes, tenencia de vehículo, población vulnerable 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 51,8% de mujeres y 35,5% de hombres; siendo que el 25.8% de personas tienen entre 20 y 39 años, seguido de un 45.2 % quienes tienen entre 40 y 60 años; y con un 16.1 % las personas mayores a 60 años. Las edificaciones tienen un uso comercial (64.5%), uso mixto (12.9%), y uso residencial (12.9%) de las cuales 35.5 % son arrendadas.

En el tramo, el 77.4% de son establecimientos comerciales; en el tramo residen 13 familias. El 3.2% de estos residentes se encuentran en edad infantil (6 a 12 años), el 16.1% entre 19 y 29 años, el 16.1 % entre 30 y 59, y el 6.5 % son adultos mayores.

De estas 13 familias ninguna usa transporte escolar. El 35.5 % indicaron poseer vehículo, y únicamente 3 familias estacionan en su domicilio, el resto opta por alternativas como el Parqueadero 24 de mayo, Mercado de San Francisco, Parqueadero del Museo de la Ciudad y C.C. la Manzana, entre otros.

De este universo poblacional que desarrollo la encuesta se registró un 6.5 %, es decir 2 personas con algún tipo de discapacidad física.

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.

7. CONCLUSIONES:

La Ciudadanía del grupo objetivo de la calle García Moreno del tramo comprendido desde la calle Bolívar hasta la calle Loja, tiene conocimiento pleno del proyecto de "Complementación de las Plataformas Únicas" (**Paseo de las Siete Cruces**), y sobre el plan de movilidad que se va aplicar en el lugar de intervención.

Se evidenció que un considerable grupo de personas que asistieron a la socialización demostraron su satisfacción, cambiando el criterio en positivo sobre la construcción del proyecto antes mencionado.

Existe un grupo de personas que viven y laboran en el tramo ya intervenido (fase 1 calle García Moreno) que aún se oponen al proyecto, ante lo cual el IMP está atendiendo los requerimientos de forma específica.

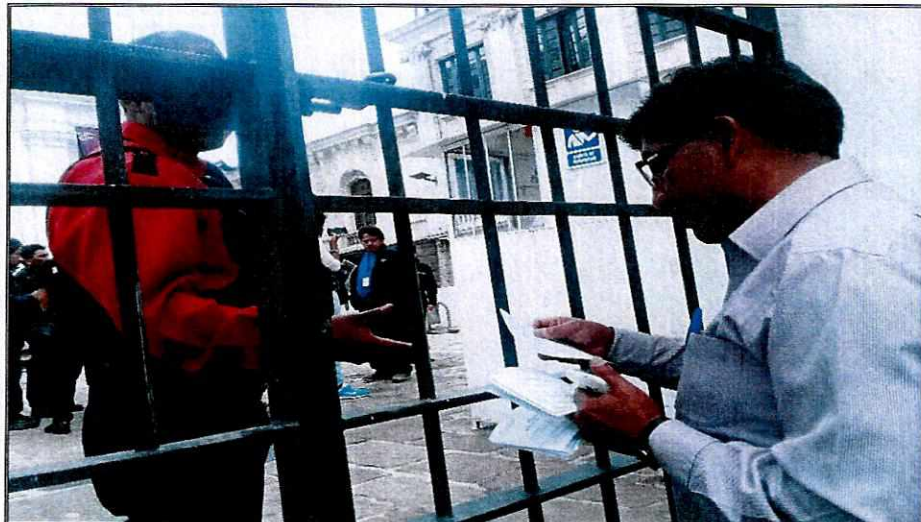
8. RECOMENDACIONES:

Entregar un cronograma de obra específico para la intervención por tramos.

Continuar con el acercamiento a la comunidad para atender dudas, requerimientos y demás observaciones de la población así como se está trabajando con las instituciones educativas y públicas que se encuentran en la zona.

Articular gestión de las entidades municipales involucradas en el proyecto en mención, a fin de resolver requerimientos de la comunidad.

Entrega de invitaciones puerta a puerta





Ejecución de la Socialización





***Unidad de Gestión Participativa
Administración Zonal Centro "Manuela Sáenz"***

Instituto Metropolitano de Patrimonio.

Quito, marzo de 2018.