

**PLAN METROPOLITANO DE
ORDENAMIENTO TERRITORIAL
2012-2022**

Diciembre, 2011

PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Contenido

1.	Introducción.....	3
1.1	Antecedentes	3
1.2	Ordenamiento territorial - Marco legal	4
2.	Orientaciones y determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo.....	5
3.	Diagnóstico territorial del DMQ.....	7
3.1	Un Territorio biodiverso.....	7
3.2	Características, escala y distribución de la población.....	8
	Mapa No. 1 Distribución territorial de la población 2011 - 2022.	12
3.3	El DMQ en la estructura territorial nacional y regional	12
	Mapa No. 2 DMQ: Límites territoriales con las provincias Pichincha, Imbabura y Santo Domingo de los Colorados.	13
3.4	Crecimiento y expansión urbana.....	18
3.5	La concentración disfuncional: equipamientos y servicios.....	27
3.6	Movilidad y conectividad.....	30
3.7	Exposición a las amenazas, vulnerabilidad y riesgos en el DMQ.....	34
3.8	La conservación del patrimonio edificado	37
4.	Un nuevo Modelo Territorial para el DMQ.....	43
4.1	Integralidad regional del DMQ y gestión territorial coordinada.....	43
4.1.1	Modelo territorial	43
4.1.2	Políticas	46
4.1.3	Programas	48
4.1.4	Metas al 2022	48
4.2	Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos.....	48
4.2.1	Modelo territorial	48
4.2.2	Políticas	51
4.2.3	Programas	52
4.2.4	Metas	53

4.3	Desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro	53
4.3.1	Modelo territorial	53
4.3.2	Políticas	53
4.3.4	Metas	66
4.4	Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad	66
4.4.1	Modelo territorial	66
4.4.2	Políticas	67
4.4.3	Programas	74
4.4.4	Metas	75
4.5	Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales	76
4.5.1	Modelo territorial	76
4.5.2	Políticas	81
4.5.3	Programas	82
4.5.4	Metas	84
4.6	Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes	87
4.6.1	Modelo territorial	87
4.6.2	Políticas	90
4.6.3	Programas	92
4.6.4	Metas	92
5.	Instrumentos y procedimientos de gestión para el ordenamiento territorial	94
5.1	Problemas y potencialidades para la gestión territorial	94
5.2	Objetivos de la gestión territorial	98
5.3	Políticas de gestión territorial	101
5.4	Estrategias de gestión territorial	104
ANEXO 1: OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL COMO RESPUESTA A LOS OBJETIVOS DE LOS EJES ESTRATEGICOS DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO		108

1. Introducción

1.1 Antecedentes

Según el marco legal definido por la Constitución Política del Ecuador, el COOTAD y el COPFP, el ordenamiento territorial consiste en una “planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, desarrolla la “proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales para asegurar un “nivel adecuado de bienestar a la población, en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones”¹.

En consecuencia, los objetivos de Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial debe definir las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos; diseñar y adoptar los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y, definir los programas y proyectos que concreten estos propósitos².

Para concretar estos planteamientos el POT debe fundamentarse en los principios de la función social y ambiental de la tierra, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios y constituirse en el instrumento de cumplimiento obligatorio para las actuaciones de toda dependencia municipal sobre el territorio, vinculante para las actuaciones de otros niveles de gobierno sobre el territorio distrital y de cumplimiento obligatorio para actuaciones de parte de privados sobre este mismo territorio.

El presente documento sobre el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial se organiza en las siguientes partes:

- El marco legal para la formulación del PMOT del cual se extraen los objetivos, alcances y contenidos mínimos del mismo;
- El resumen de los principios y planteamientos estratégicos de los ejes temáticos del Plan Metropolitano de Desarrollo: Quito: ciudad- capital, distrito-región; Quito para los Ciudadanos; Quito Lugar de Vida y Convivencia, Quito productivo y solidario; Quito Verde; Quito Histórico, Cultural y Diverso; Quito participativo, eficiente, autónomo y democrático.
- El diagnóstico de la actual estructura territorial en el que se incorpora el análisis demográfico basados en el Censo INEC 2010;
- La propuesta de ordenamiento territorial, planteada por objetivos, estructuras y estrategias territoriales para el DMQ, que en base a breves diagnósticos de las potencialidades y los problemas específicos, conceptualizan los componentes claves del Modelo Territorial y la visión de desarrollo al 2022.
- Los instrumentos y procedimientos de gestión territorial para la implementación de actuaciones integrales y sectoriales sobre el territorio.

¹ Artículo 296 del COOTAD.

² Artículo 297 del COOTAD.

De esta manera, el PMOT cumple su función definida en el COOTAD, de trasladar la planificación económica, social y ambiental a la dimensión territorial, formular determinaciones que racionalicen las intervenciones sobre el territorio y orientar el desarrollo y aprovechamiento sostenible del mismo.

La formulación del PMOT se sustenta en las siguientes fuentes de información y se nutrió y retroalimentó por medio de las siguientes actividades:

- El análisis de las determinaciones, lineamientos e informaciones contenidos en el Plan Nacional del Buen Vivir y su Estrategia Territorial Nacional, así como en las Agendas Zonales presentadas por SENPLADES para las zonas de planificación del país;
- La evaluación de los componentes territoriales de los diagnósticos estratégicos formulados para los Ejes del Plan Metropolitano de Desarrollo, elaborados en un intenso y fructífero diálogo con las Secretarías Metropolitanas competentes;
- Las observaciones y sugerencias recopiladas en múltiples actividades de participación ciudadana que han incluido mesas de socialización efectuadas en junio del 2010 con las Juntas Parroquiales, las realizadas con la ciudadanía en general (Julio 2011), en las Administraciones Zonales (Septiembre 2011), las académicas y eventos con jóvenes (Octubre 2011).
- El procesamiento de datos contenidos en el sistema de información georeferenciada de la STHV así como de estudios, diagnósticos, planes y proyectos de ordenamiento territorial disponibles en la Secretaría;
- Las bases de datos e informaciones adicionales puestas a disposición por otras dependencias municipales, entidades públicas u otros niveles de gobierno como Ministerios sectoriales y el INEC.

1.2 Ordenamiento territorial - Marco legal

Marco legal nacional: Constitución, COOTAD, COPFP

El COOTAD y el COPFP establecen como principios para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial: promover el desarrollo sustentable para garantizar el buen vivir y la construcción de equidad e inclusión en el territorio; fomentar las actividades productivas y agropecuarias; la prestación equitativa de servicios públicos; y, la construcción de un hábitat y vivienda seguros y saludables³.

El COOTAD determina la formulación e implementación de estrategias integrales de hábitat y vivienda que impliquen servicios, espacio público, transporte público, equipamiento, gestión del suelo y gestión de riego acorde a los principios de universalidad, equidad, solidaridad e interculturalidad; y, asigna a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la responsabilidad por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras asegurando la distribución equitativa de los beneficios y las cargas.

El alcance y los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial se determinan además en estrecha relación con las competencias de planificación del Gobierno Municipal.

³ COOTAD: Art. 4, 54, 55, 84, 135, 137, 147, 274, 295, 296, 297, 466-469. COPFP: Artículo 2, numeral 3, 4, 7, artículo 43.

Marco legal local: Régimen de Suelo DMQ

El COOTAD mediante Art. 296⁴ faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados a normar instrumentos de planificación del ordenamiento territorial complementarios. Esto respalda los reglamentos del marco legal local vigentes en el DMQ, especialmente la Ordenanza Metropolitana No. 255 de Régimen del Suelo que define los instrumentos de planificación territorial.

El PMOT reemplazará al Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT). Acorde a la Ordenanza Metropolitana No. 255 del Régimen del Suelo, el PMOT podrá ser precisado y actualizado mediante instrumentos complementarios de planificación, dentro de los plazos y cumpliendo las funciones asignadas por la ordenanza en mención. Estos instrumentos son los siguientes:

- Plan de Usos y Ocupación del Suelo (Escala DMQ),
- Planes Maestro (Escala DMQ),
- Planes parciales (Escala zonal),
- Planes especiales (Escala sector),
- Proyectos urbano-arquitectónicos especiales (Lotes mayores a 10.000 m²),
- Normas complementarias (Normas de Arquitectura y Urbanismo).

En consideración de las determinaciones del nuevo marco legal nacional y de la reorganización del orgánico funcional de la administración municipal implementada desde el 2009 mediante la cual se crearon nuevas Secretarías con competencias que inciden en el territorio (Ambiente, Movilidad), se presenta la necesidad de cualificar y actualizar los tipos de instrumentos de planificación contenidos en la Ordenanza Metropolitana No. 255, tanto en lo que respecta a sus alcances, jerarquías e interrelaciones, como en lo referente a los procedimientos para su elaboración, aprobación y actualización.

2. Orientaciones y determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo

La formulación del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial reconoce y se sustenta en los principios rectores y de gestión y en los objetivos planteados por el Plan Metropolitano de Desarrollo. Los principios rectores constituyen la modernidad y productividad, equidad, solidaridad, sustentabilidad, participación, diversidad e identidad; y, los de gestión: integralidad, territorialidad y gobernabilidad. Los objetivos estratégicos planteados por el PMD identificados por ejes, constituyen:

Quito: ciudad- capital, distrito-región:

- Planificar y articular sustentablemente el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ, los cantones vecinos;
- Avanzar hacia un desarrollo urbano y rural eficiente y sustentable que reduzca las inequidades territoriales y los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en el territorio inmediato y regional.

⁴ "Los instrumentos de planificación complementarios serán definidos y regulados por la ley y la normativa aprobada por los respectivos órganos de legislación de los gobiernos autónomos descentralizados."

Quito para los Ciudadanos - Ciudad de Derechos:

- Propiciar el equilibrio y la equidad en la dotación de servicios integrales;
- Promover prácticas sociales de convivencia ciudadana;
- Fomentar y mejorar el acceso a servicios de calidad;
- Fomentar la adopción de estilos de vida saludables y seguros;
- Promover el uso adecuado y el control del espacio público;
- Garantizar el acceso a servicios de protección especial a la población de atención prioritaria.

Quito Lugar de Vida y Convivencia – El Derecho a la Ciudad:

- Garantizar condiciones adecuadas, seguras y sostenibles para el disfrute y acceso a bienes y servicios;
- Propiciar la convivencia armónica y la provisión de espacios para ello.

Quito productivo y solidario – Oportunidades para todos:

- Promover el desarrollo productivo y competitivo del Distrito y su área de influencia;
- Desarrollar mejores condiciones para la promoción de la economía popular, social y solidaria, y lograr la seguridad y soberanía alimentaria;
- Generar las condiciones para promover al DMQ y su área de influencia como destinos turísticos de calidad a nivel nacional e internacional.

Quito Verde – Los derechos de la naturaleza y Medio Ambiente:

- Reconocer, conservar, proteger, recuperar y usar sustentablemente el patrimonio natural del DMQ;
- Prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental para garantizar la protección de la calidad ambiental;
- Reducir la vulnerabilidad al cambio climático y contribuir a la reducción de sus causas y consecuencias. Reconocer, conservar, proteger, recuperar y usar sustentablemente el patrimonio natural del DMQ;
- Prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental para garantizar la protección de la calidad ambiental;
- Reducir la vulnerabilidad al cambio climático y contribuir a la reducción de sus causas y consecuencias.

Quito Histórico, Cultural y Diverso – Identidades y Patrimonio:

- Potenciar la construcción y la difusión creativa de la cultural;
- Revalorizar, transmitir y promover el Patrimonio cultural Inmaterial;
- Conservar, proteger, mantener y promover el patrimonio cultural material.

3. Diagnóstico territorial del DMQ

En un contexto geográfico irregular, heterogéneo y con una amplia diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas, con un crecimiento demográfico importante el desarrollo urbano de Quito a partir de los años setenta del siglo pasado ha observado una forma de crecimiento físico expansiva de baja densidad e inequitativa, que evidencia varias ineficiencias funcionales y ambientales caracterizadas por:

- El desequilibrio y asimetría en el desarrollo regional, producto de interdependencias funcionales y dependencias energéticas, alimentarias y productivas de otros territorios;
- La utilización urbanística de territorios rurales y recursos no renovables con potencialidad eco sistémica a través de procesos de subocupación del suelo urbano y conurbación con parroquia rurales y los cantones Rumiñahui y Mejía;
- Sobresaturación de equipamientos y servicios en el área central de la ciudad.
- Débil estructuración jerárquica y limitado desarrollo de los centros poblados rurales;
- Accesibilidad y conectividad reducidas y limitadas por la geografía y la falta de conexión especialmente entre el sur y norte de la ciudad y de esta con los valles circundantes.
- Alta vulnerabilidad de las edificaciones frente a amenazas socio-naturales;
- Fragmentación territorial que promueve el individualismo a través de diversas soluciones urbano-arquitectónicas.
- Un marco legal e institucional que privilegia exclusivamente la normativa urbanística, ignorando la incorporación e instrumentalización de nuevas alternativas de gestión.

3.1 Un Territorio biodiverso

Un relieve irregular y su ubicación ecuatorial definen el territorio del DMQ como heterogéneo y con una importante diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas que desde la perspectiva ambiental, productiva o turística constituyen significativas potencialidades.

El DMQ cuenta con las mismas horas de día y de noche sin variación durante todo el año, con dos estaciones -una seca entre junio y septiembre y otra lluviosa de octubre a mayo- que inciden en los regímenes agrícolas del territorio. Posee por lo menos quince tipos de clima con temperaturas que varían entre -4°C y 22°C aunque en la zona mayormente poblada se habla de una temperatura promedio de 17°C. La cobertura vegetal del distrito es de 69% entre ellos se destacan los bosques húmedos que representan la tercera parte del territorio.

Las condiciones descritas generan un espacio biodiverso ; se ha logrado establecer la existencia de 44 ecosistemas en todo el Distrito⁵. Las 1899 especies de plantas y 1384 especies de fauna se pueden comparar con zonas de la Amazonía y la región biogeográfica del Chocó. El DMQ cuenta con 142 especies endémicas locales, 542 especies de aves, 94 especies de mamíferos, 77 de anfibios, y 46 de reptiles. Tres áreas protegidas se encuentran en territorio, la Reserva

⁵ La particular riqueza en avifauna del DMQ hizo que en el año 2005, el Concejo Metropolitano declare a un tipo de colibrí que habita en los bosques andinos del sector noroccidental de la capital ecuatoriana, el *Zamarrito Pechinegro (Eriocnemis nigrivestis)*, como el Ave Emblemática del Distrito Metropolitano de Quito

Geobotánica del Pululahua, la reserva Ecológica Cayambe-Coca y las micro-cuencas de los ríos Mashpi, Guaycuyacu y Sahuangal.

El territorio no es sólo diverso desde sus aspectos físicos – naturales, sino desde la configuración resultante de la relación del ser humano con su espacio. El Distrito cuenta con un total de 55 parroquias, 33 rurales y 32 urbanas. Lo rural en sí constituye un territorio con características propias, formas de asentamiento más bien dispersas, con actividades productivas ligadas a los sectores primarios y secundarios, con necesidades de servicios básicos y sociales propios de sus características. Lo rural en el Distrito tampoco es homogéneo, existen territorios con distintas potencialidades y limitaciones dadas por su clima, su relieve, su suelo y su conectividad.

Lo urbano en Quito también es un territorio diverso, las necesidades, realidades, el acceso a servicios básicos y sociales es inequitativo. Barrios del sur no pueden ser considerados iguales a los barrios del norte. Asentamientos humanos en los límites de lo urbano presentan condiciones específicas, potencialidades y limitaciones que deben ser entendidas y reconocidas en la formulación y ejercicio de la política pública. Quito es territorialmente diverso y heterogéneo.

3.2 Características, escala y distribución de la población

Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC)⁶ desde el año 1950, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces hasta alcanzar 2.239.191 habitantes en el año 2010, que representa el 15,5% de la población nacional y el 86,9% de la provincia de Pichincha. Entre los años 2001 y 2010 la población del DMQ se incrementó en 399.338 habitantes (21%) con un promedio de incremento del 2,17% anual. Este crecimiento es correspondiente con una marcada tendencia a la disminución; una dinámica superior del crecimiento de las parroquias periféricas respecto a la estructura urbana consolidada y una propensión al envejecimiento poblacional.

Si bien la concentración poblacional en el DMQ es el producto de un rápido crecimiento demográfico observado especialmente entre 1950 y 1982 con tasas superiores al promedio nacional⁷, en las últimas tres décadas y producto de la disminución de las tasas de crecimiento natural y migratorio se ha evidenciado una tendencia decreciente en las que la tasa de crecimiento se redujo desde el 4.19 y 4.34 correspondiente al DMQ y Quito en el periodo 1974-1982 al 2.17 y 1.5 observados entre el 2001 y 2010.

Cuadro No. 2 Evolución de la Población del DMQ, Ciudad de Quito y Áreas Suburbanas 1950-2010

Año	Población			Tasa de Crecimiento Anual %			
	DMQ	Quito	Parroquias rurales	Periodo	DMQ	Quito	Parroquias rurales
1950	319.221	209.932	109.289				
1962	510.286	354.746	155.540	1950-1962	3.92	4.38	2.98
1974	782.651	599.828	182.843	1962-1974	3.71	4.56	1.36
1982	1.116.035	922.556	193.479	1974-1982	4.19	4.34	0.71

⁶ S según datos de los Censos de Población de 1950 al 2010, en adelante INEC.

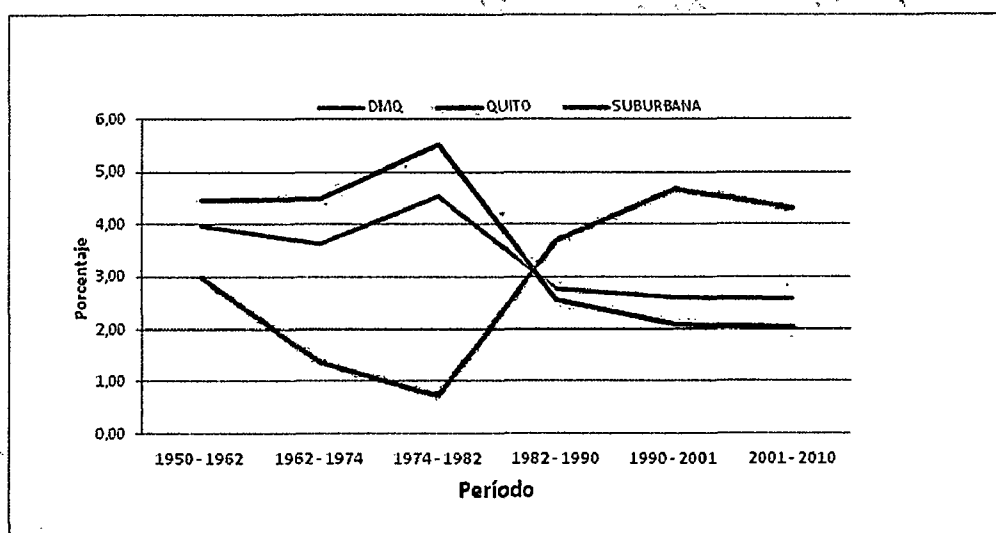
⁷ Entre 1950 y 1982 superiores al 4% anual, especialmente para la ciudad de Quito

1990	1,409,845	1,100,847	258.439	1982-1990	2.92	2.99	3.68
2001	1,893,641	1,449,349	444.292	1990-2001	2.68	2.46	4.68
2010	2'239.191	1'619.146	620.045	2001-2010	2.17	1.5	4.1

Fuente: INEC. Censos de Población y Vivienda. Años 1950 – 2010.

Desde 1990 un proceso de peri-urbanización correspondiente con un modelo expansivo de urbanización hacia los valles próximos a la ciudad y la incorporación de actividades económicas intensivas vinculadas a la agro exportación en los valles orientales (zona del nuevo aeropuerto) ha propiciado el mayor crecimiento del área suburbana respecto a la ciudad. La tasa de crecimiento 2001-2010 del área suburbana (parroquias rurales) duplica el crecimiento de la ciudad (4.1 respecto a 1.5). Esta característica demográfica evidencia también la consolidación de la urbanización y la expansión de la ciudad de Quito hacia los valles circundantes. En el 2010, la población urbana⁸ representa el 88%, mientras que la población en las áreas rurales es del 22% del total.

Gráfico No. 3 Tasa de Crecimiento del D.M.Q. por áreas según períodos intercensales

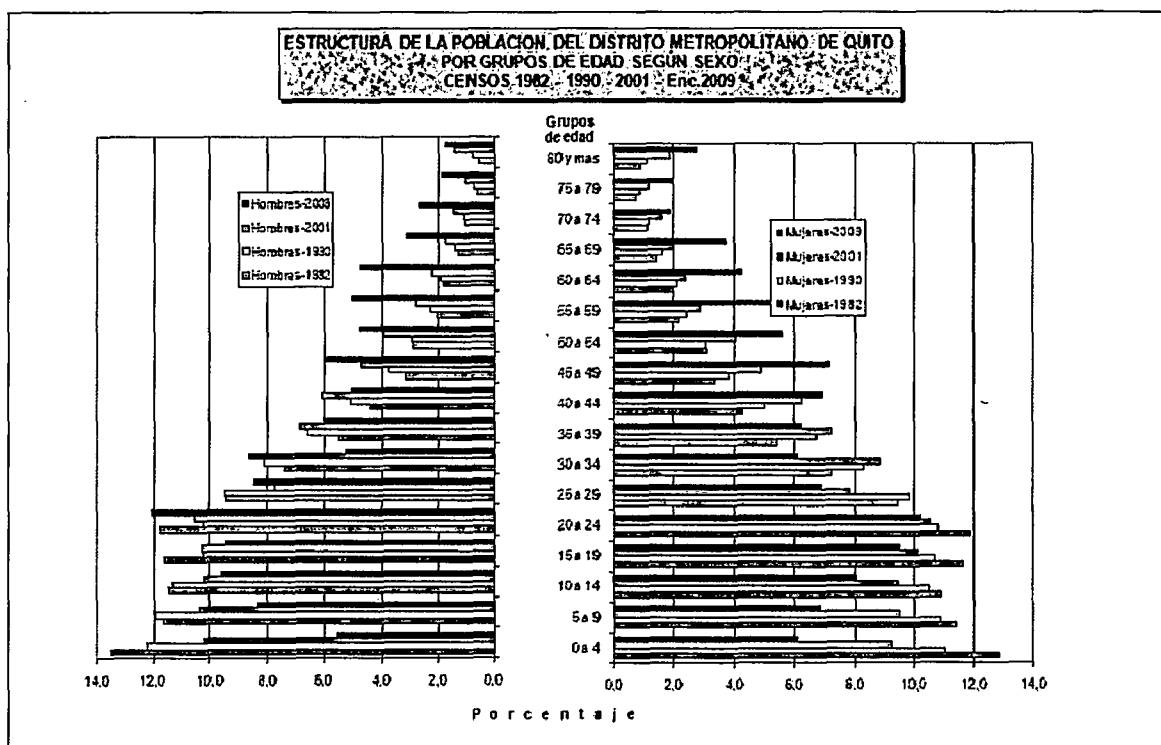


La población femenina representa el 51,4% de la población total, mientras que los hombres son el 48,6% restante. La edad promedio de la población quiteña es de 29,48 años, siendo el promedio para hombres de 28,73 años y el de las mujeres 30,18 años. La población del DMQ observa un crecimiento de los grupos de población de más de 40 años en mujeres y de 45 en hombres en lo que empieza a configurar una estructura etaria que implicara una reducción de la población

⁸Correspondiente a las parroquias urbanas y las áreas urbanas de las parroquias rurales

dependiente⁹ — y que reconfigurara en el mediano plazo la demanda de equipamientos y servicios sociales que deberán reorientarse a los nuevos grupos predominantes.

Grafico No.4 Estructura de la población del DMQ por grupo de edad y sexo 1982-1990-2001-2009



Considerando un nivel micro regional correspondiente a la unidad geográfica que en la provincia de Pichincha pertenece a la cuenca del Río Guayllabamba y a la que corresponden los cantones DMQ, Cayambe, Mejía, Pedro Moncayo y Rumiñahui, esta micro región contaría al 2010 con una población de 2'650.546 habitantes, de los cuales 1860.702 (70%) viven en áreas urbanas y 789.884 en áreas rurales. Respecto a esta jurisdicción el DMQ concentra el 90% de la población y la ciudad el 72.7%. Esta importante concentración poblacional ratifica el carácter central de Quito y el DMQ en la estructura del espacio nacional y en su contexto inmediato micro regional y provincial, que se entiende en correspondencia con su rol de "capital" y la dinámica y escala de su economía.

Con 1.619.146 habitantes en el área urbana y 620.045 habitantes en el área rural, se registra una disminución relativa de la población de las parroquias urbanas del 76,6% en el 2001 al 72,3% en el 2010, mientras que la población de las parroquias rurales aumentó en 4.3 puntos porcentuales. Esto evidencia una tendencia de la población a establecerse en el territorio periférico de la ciudad consolidada y los valles circundantes.

En el 2010, menos de la mitad de los Quiteños residen en la ciudad consolidada (zonas administrativas Eloy Alfaro/Sur, Manuela Sáenz/Centro, Eugenio Espejo/Norte), frente al 56,5% en el año 2001. En el periodo analizado, la zona Manuela Sáenz/Centro ha perdido población

⁹ Aunque actualmente la población menor a 20 años todavía representa el 27.6% y por grupos la mayor concentración de la población se presenta en el rango de edad entre 20 y 24 años de edad, es decir el 9,6%, y el segundo grupo más numeroso lo conforma la población entre 25 y 29 años con el 9,4%. Censo 2010

residente, las zonas Eloy Alfaro/Sur y Eugenio Espejo/Norte han experimentado incrementos muy reducidos, en tanto que el incremento poblacional mayor se ha producido en las zonas periféricas y en los valles suburbanos, en donde se ha asentado el 45,6 y el 39,5% del incremento poblacional total del Distrito en el período intercensal.

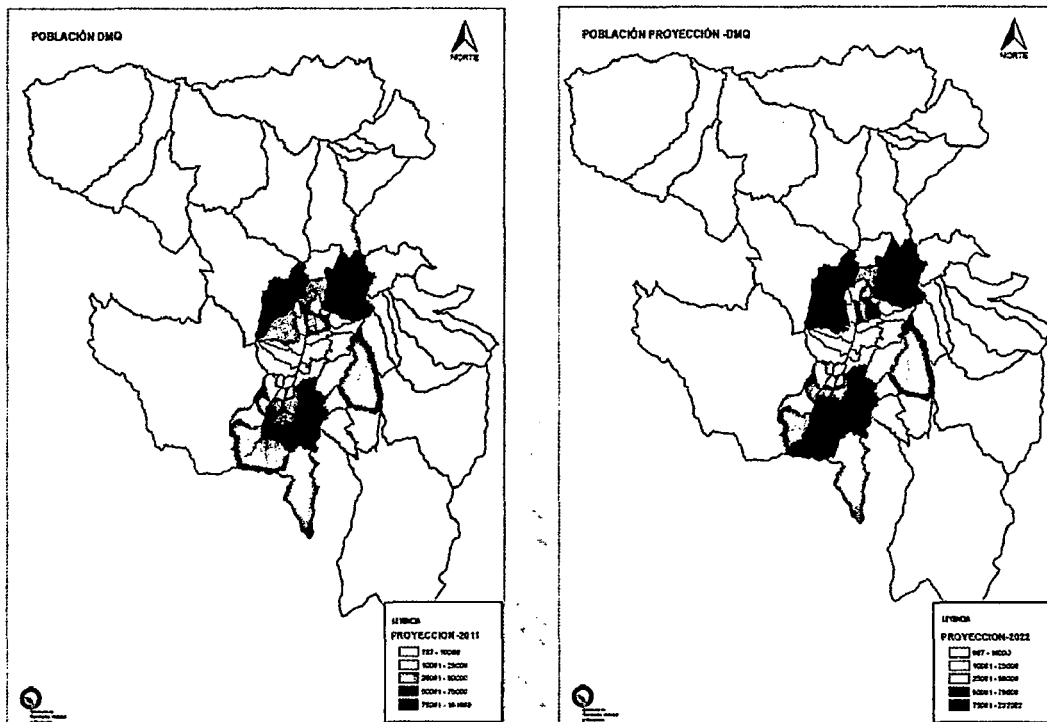
Cuadro No. 5 Población del DMQ por años censales recientes, según áreas consideradas, valores absolutos y relativos

Administración Zonal	2010		2001 ¹⁰		Aumento/ Disminución 2001-2010 %
	Población	%	Población	%	
CIUDAD CONSOLIDADA	1.099.482	49.1	1.040.423	56.5	-2,5
Eloy Alfaro	453.092	20.2	412.297	22.4	- 2.2
Eugenio Espejo	421.782	18.9	394.005	21.4	- 2.5
Manuela Sáenz	224.608	10.0	234.121	12.7	- 2.7
PERIFERIA URBANA	652.624	29,2	471.702	25,6	+ 1,8
La Delicia	364.104	16.3	274.368	14.9	+ 1.4
Quitumbe	288.520	12.9	197.334	10.7	+ 2.2
AREA RURAL	487.085	22	330.076	18	+ 1,3
Los Chillos	166.812	7.4	116.946	6.3	+ 1.1
Calderón	162.915	7.3	93.989	5.1	+ 2.2
Tumbaco	157.358	7.0	119.141	6.5	+ 0.5

Las proyecciones hacia el 2022, con la tendencia de crecimiento actual en cada parroquia, anuncian que, esta situación mantendría a los mismos sectores como aquellos de mayor poblamiento, exacerbando la localización de la población particularmente en las parroquias de Guamaní y Turubamba al sur y Ponceano al norte.

¹⁰ Censo de Población y Vivienda 2001, INEC

Mapa No. 1 Distribución territorial de la población 2011 - 2022.



Fuente: STHV, Censo 2010

Según el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), en el DMQ las parroquias con el mayor porcentaje de pobreza en hogares (48 a 76%) están principalmente al occidente (Delegación Noroccidental, Nono y Lloa), además de algunas parroquias de la delegación Norcentral (San José de Minas, Atahualpa y Puéllaro). Les siguen las parroquias orientales de la Zona Nuevo Aeropuerto, excepto Puenbo, junto con La Merced, Píntag, Guangopolo y Amaguaña, con un porcentaje de familias con NBI de entre 24 y 48%. Contrastando a esta realidad, las parroquias urbanas y algunas parroquias periféricas a las urbanas tienen un menor porcentaje de familias pobres (bajo el 24%), lo cual afirma una importante diferencia entre campo y ciudad, y evidencia la mejor atención que tiene en la segunda.

3.3 El DMQ en la estructura territorial nacional y regional

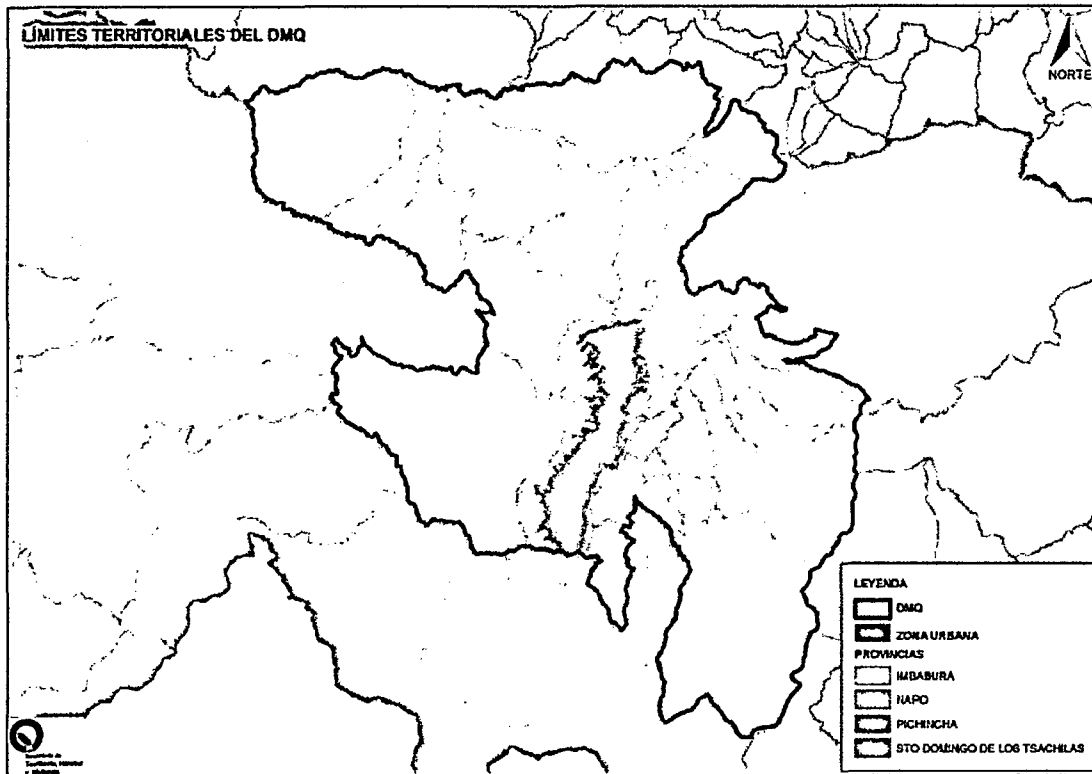
En la estructura actual del espacio nacional el DMQ es uno de los nodos que determinan la "bipolaridad actual del sistema de centralidades en el país, marcada por Quito y Guayaquil"¹¹. Sus especiales condiciones -demográficas, de capital política administrativa, de economía y conectividad- se expresan en un específico desarrollo regional, que se caracteriza por la interdependencia, en la que el consumo cotidiano laboral, de servicios, abastecimientos y movilidad entre el Distrito y las jurisdicciones de los cantones limítrofes, la provincia de Pichincha

¹¹ Plan Nacional del Buen Vivir 2009-2013. SENPLADES 2008, Pág. 379.

y las provincias vecinas¹² le confieren un rol y relevancia de escala regional en el centro norte del país, lo cual se manifiesta, en términos territoriales, en un desbordamiento de sus límites físicos y administrativos y en procesos de conurbación con los cantones vecinos.

El DMQ ocupa el 44,6% de la superficie de la provincia de Pichincha y por su ubicación la divide en cuatro partes, limita hacia el norte con los cantones Otavalo y Cotacachi de la Provincia de Imbabura, hacia el norte y noreste con los cantones Cayambe y Pedro Moncayo de la Provincia de Pichincha, igual que con el cantón Quijos de la Provincia del Napo, hacia el sur con los cantones Mejía y Rumiñahui pertenecientes a la provincia de Pichincha y hacia el noroccidente con los cantones San Miguel de los Bancos y Pedro Vicente Maldonado de la provincia de Pichincha así como con el cantón Santo Domingo, de la provincia Santo Domingo de los Tsáchilas. La importancia del DMQ para la Provincia de Pichincha, tanto en términos de superficie como de continuidad territorial.

Mapa No. 2 DMQ: Límites territoriales con las provincias Pichincha, Imbabura y Santo Domingo de los Colorados.



Fuente: STHV 2011

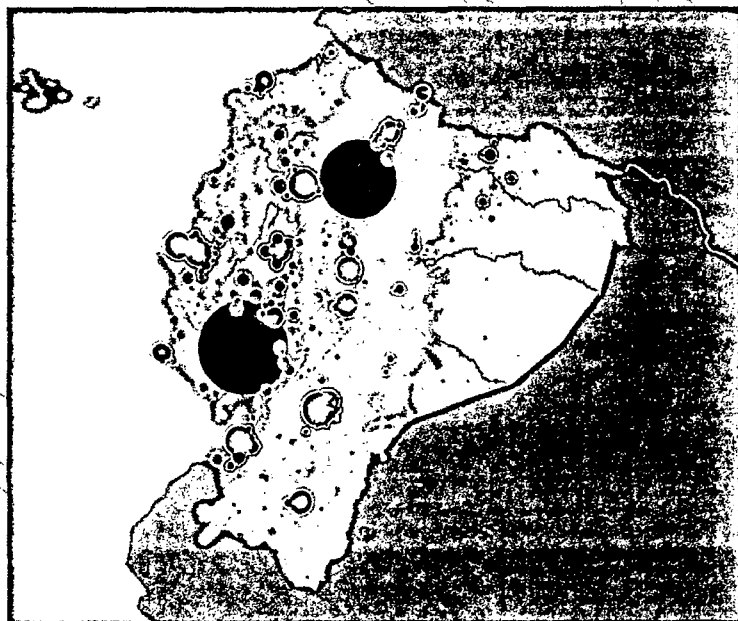
¹² Algunas, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas como el caso Ibarra-Otavalo, pueden jugar roles importantes en la estructura regional.

Ejes de desarrollo, interdependencia y conurbación

Frente a la lectura "bipolar2 de la estructura nacional, la ETN¹³ plantea una alternativa de la estructura de asentamientos humanos y resalta la presencia de agrupaciones de ciudades de diferente escala, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas y considera que el fortalecimiento de estas aglomeraciones urbanas intermedias y pequeñas representa un potencial estratégico para lograr un mayor equilibrio en el desarrollo económico y social del país.

En el entorno regional del DMQ, la estructura territorial evidencia tres ejes de desarrollo: un eje norte en el que destacan Cayambe, el nodo Ibarra-Otavalo y el nodo Tulcán-Ipiales; el eje sur Latacunga-Salcedo-Ambato, y al oeste el nodo Santo Domingo de los Tsáchilas, que constituyen aglomeraciones urbanas intermedias que han adquirido roles de soporte local y cuyo fortalecimiento representa un potencial estratégico, para lograr un mayor equilibrio económico y social regional y del país.

Mapa No. 3 Grupos de ciudades contiguas o áreas conglomeradas con fuertes relaciones funcionales (PNBV, ETN).



Fuente: PNBV.ETN

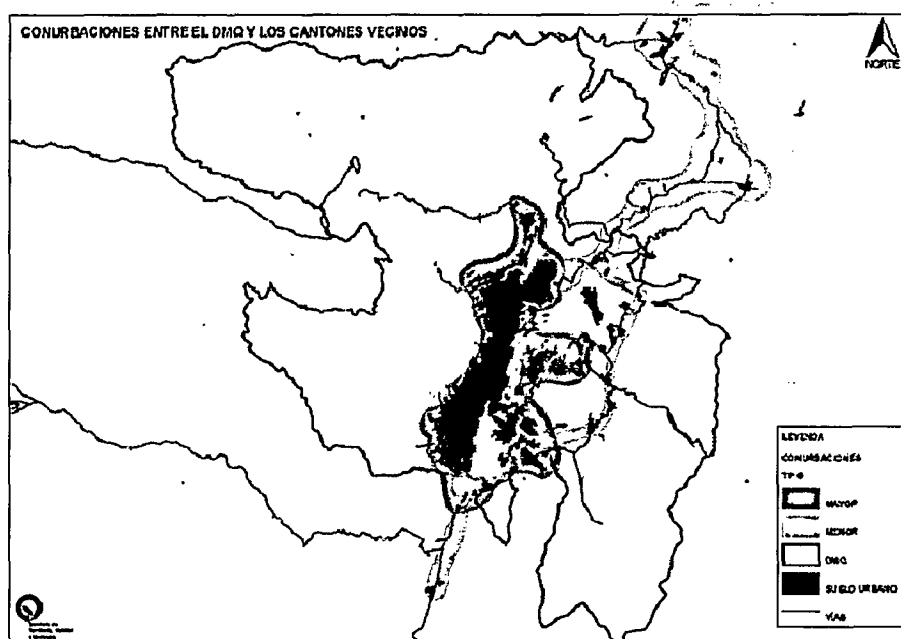
Entre el DMQ y estos conglomerados urbanos existen relaciones funcionales que se manifiestan en flujos de personas, bienes y servicios articulados con los sectores productivos y reproductivos: el abastecimiento y procesamiento de alimentos, el suministro de materia prima y partes para la producción manufacturera, los sistemas de comercialización de bienes nacionales e importados. Por su lado, el DMQ brinda a la región servicios administrativos relacionados con las dependencias

¹³ Estrategia Territorial Nacional del Plan del Buen Vivir

del gobierno nacional, genera empleo y provee equipamientos comerciales, logísticos, educativos, de salud, recreativos y culturales de nivel regional, nacional e internacional.

En la actualidad evidencia una clara tendencia a la conurbación con los cantones vecinos de Rumiñahui y Mejía y a la configuración de corredores urbanos a lo largo de la vía Panamericana, entre Alóag y la cabecera del cantón Mejía, en el sur y hacia los cantones Cayambe y Tabacundo, en el norte. El conglomerado conformado por estos cantones suma 2.525.345 habitantes¹⁴, de los cuales el 90% reside en el DMQ.

Mapa No. 4 Conurbaciones entre el DMQ y los cantones vecinos.



Fuente: SENPLADES - STHV

Los recursos naturales y sus aptitudes

El territorio del DMQ ocupa una depresión estrecha de menos de 20 kilómetros de ancho asentada en medio de un complejo volcánico y marcada por fuertes irregularidades en su relieve, ocupando en su mayor parte la cuenca del río Guayllabamba, que a su vez forma parte de la cuenca alta del río Esmeraldas que desemboca en el Océano Pacífico. El sistema hidrográfico del DMQ está conformado por diferentes ríos de montaña, todos ellos afluentes al Río Guayllabamba¹⁵, que nacen en las estribaciones de los volcanes Atacazo, Illinizas, Rucu y Guagua Pichincha, Cotopaxi y Sincholagua, así como de las laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental y Occidental.¹⁶

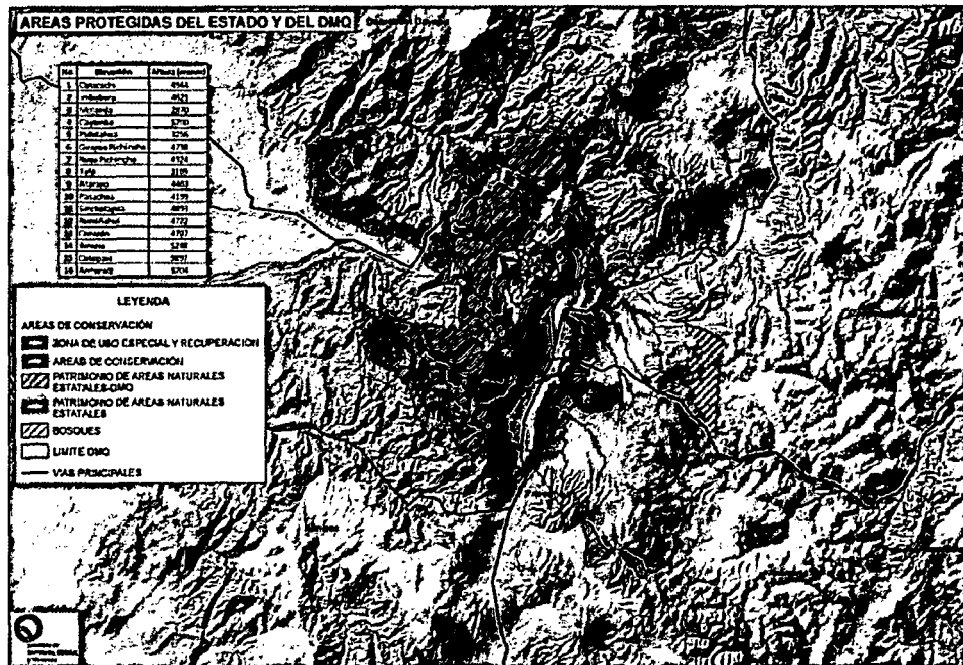
¹⁴ DMQ (2.239.191 habitantes), Mejía (81.335 habitantes), Rumiñahui (85.852 habitantes), Pedro Moncayo (33.172 habitantes) y Cayambe (85.795 habitantes)

¹⁵ El Machángara, San Pedro, Monjas, Cinto, Mindo, Saloya, Blanco

¹⁶ Volcán Atacazo: Machángara; Illinizas: San Pedro; Rucu Pichincha: Monjas; Guagua Pichincha: Cinto-Mindo-Saloya-Blanco; Cotopaxi y Sincholagua: Río Pita; Laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental: Ríos Guambi, Urvía, Goyago, Pisque, Cubi, Bravía; Noroccidental: Ríos Alambí, Pachijal.

En este medio las bastas áreas de protección ecológica metropolitana y las áreas con potencialidades agropecuarias¹⁷ conforman escalones de conexión entre los macro-sistemas ecológicos y las áreas protegidas del PANE del oriente y la sierra y desarrollan importantes áreas de actividades agrícolas de escala regional, que atraviesan el territorio distrital de norte a sur con producción hortícola-frutícola que colindan con las áreas de producción lechero-florícola de Cayambe-Tabacundo; agrícola de Ibarra; cultivos tropicales y ganadería en el Noroccidente-San Miguel de los Bancos; y, lechero-hortícola en Mejía.¹⁸

Mapa No. 5 El DMQ y sus áreas protegidas en función del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), corredores agrícolas.



Fuente: STHV 2011

Accesibilidad y vialidad

El DMQ se integra con los ámbitos intercantonal, interprovincial e internacional a través de un sistema vial en optimización¹⁹ que tiene como eje principal la vía E35 (Panamericana) que lo articula en el norte con Otavalo, Ibarra, Tulcán y el sur de Colombia; hacia el noroeste a través de la Vía Calacalí – La Independencia con Esmeraldas y su puerto; hacia el oriente con la troncal amazónica y las provincias de Sucumbíos, Napo y Orellana; hacia el sur con la sierra centro y la costa con sus puertos de mayor escala (Guayaquil, Manta).

¹⁷ Más de 180.000 Has de protección ecológica y más de 180.000 Has de uso agrícola pecuario.

¹⁸ Mejía representa la zona de mayor procesamiento de leche en el país con el 20% de la producción nacional. Agenda Zonal, Zona 2, SENPLADES, 2008.

¹⁹ Ampliación del tramo Calderón-Guayllabamba, del tramo El Colibri-Cusubamba; ampliación de la Sto. Domingo-Quito

Al interior del DMQ la E35 conforma un eje de múltiples potencialidades para el desarrollo: un tramo agroindustrial e industrial entre Alóag, Amaguaña, Conocoto, Rumihahui, la zona industrial de Itulcachi, Pifo y el futuro aeropuerto internacional, y un tramo agroproductivo con potencialidad agroturística entre Yaruquí, Checa, el Quinche y Guayllabamba. Los proyectos viales programados y en ejecución Ruta Viva y Vía Collas que conectan el nororiente del DMQ y el futuro NAIQ con la ciudad de Quito, generan una articulación transversal adicional entre la Panamericana y la E 35.

La línea histórica de ferrocarril, rehabilitada por el gobierno nacional, contiene múltiples oportunidades para aumentar la eficiencia de las redes existentes de conexión vial y movilidad vehicular y diversificar los medios de transporte de personas y carga. Permite conectar la región vecina en el sur con la ciudad, tanto para el transporte de carga a las zonas industriales (PIT, Panamericana Sur) como de personas mediante una articulación entre el ferrocarril y el futuro Metro Quito.

A nivel de transportación por vías arteriales la E35 conecta con las terminales terrestres multimodales internacionales e interprovinciales del sur (TT Quitumbe), del norte (TT Carcelén) y Ofelia que integran los sistemas interparroquiales, intercantonales e interprovinciales con el sistema Metrobús. El actual y el nuevo aeropuerto internacional que posibilitan la conexión del DMQ y la región con el país y el exterior y potencian la dinámica producción de agro exportación de la región.

Las fuentes y flujos de la infraestructura de servicios

Algunos de los elementos infraestructurales que soportan el funcionamiento DMQ tienen sus fuentes, flujos, coberturas y gestión en el ámbito regional, lo que establece dependencias e interrelaciones que demandan una cogestión de los gobiernos circunvecinos.

Las principales fuentes que abastecen el sistema de captación, tratamiento y distribución de agua potable del DMQ se ubican en el callejón Interandino (Sistema Hidrográfico Guayllabamba-Esmeraldas) y en la cordillera Central o Real (Sistema Hidrográfico Río Napo-Amazonas) que proviene de las reservas naturales de Papallacta, Mica Quito Sur y Salve Faccha, que se nutren de nevados como el Antisana y Cotopaxi. Para satisfacer la demanda requerida para el año 2050 es necesario desarrollar el Proyecto Ríos Orientales que se localiza a 70 km al sur este de la ciudad de Quito, en la vertiente oriental de la cordillera Central, en el límite provincial entre Pichincha y Napo, que se inicia en los páramos orientales del volcán Cotopaxi y se extiende a lo largo de 116 km hasta llegar a Quito.²⁰

Las aguas residuales del DMQ, de origen industrial y doméstico, se descargan a los sistemas hidrológicos que atraviesan el territorio. Los ríos más presionados y afectados son el Machángara, el San Pedro y el Monjas; todos ellos son afluentes al Río Guayllabamba, que por ende "tiene un nivel apreciable de contaminación, sin embargo debido a que recibe caudales de otros cursos de agua como el Cubi, Alambí, Magdalena, Pachijal, Yurimaguas y San Dimas, su capacidad asimilativa es mayor".²¹

²⁰ En su recorrido, capta 31 ríos, cuyas aguas serán conducidas a gravedad. Entre sus mayores obras se destacan: tres embalses de regulación; 189 km de tubería de acero; 47 km de túneles (el mayor tiene una longitud de 20 km entre Papallacta y Paluguillo); plantas de tratamiento de agua potable en Paluguillo y en Calderón; ampliaciones de las plantas de Bellavista y Puengasí; líneas de transmisión y conducción; etc. EMAAP-Q, 2010, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011.

²¹ MDMQ, 2005, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011. Pág. 98

Más de la mitad de la energía eléctrica consumida en el DMQ proviene de la central de Paute. Junto a la de las centrales costeras de Termo-Esmeraldas y Electro-Guayas, cubre el 79% de las necesidades; tan solo el 21% es producido localmente.

En contraste con esa dependencia de los sistemas de agua, saneamiento y energía del DMQ de otras jurisdicciones, los sistemas de abastecimiento de agua potable y de tratamiento de los residuos urbanos del DMQ solventan parcialmente la demanda del sector urbanizado norte del cantón Mejía y del cantón Rumiñahui, respectivamente, lo que indica un nivel de interacciones y complementariedades que puede ser aprovechada en el ámbito regional para potenciar las capacidades de los sistemas. La gestión de la energía eléctrica la realiza una empresa pública de alcance regional.

3.4 Crecimiento y expansión urbana

El marco normativo actual del desarrollo y la gestión territorial²² prevén la incorporación programada del suelo urbano y la planificación sectorial como alternativa de regulación y control de la expansión urbana. Sin embargo la existencia de una amplia "reserva del suelo urbano sin construcción", la ocupación y la construcción espontánea e informal de suelo y vivienda, la baja densidad de algunos sectores del MDMQ, el deterioro de los recursos naturales producto en algunos casos de la ampliación de la frontera urbana, evidencian la persistencia de una forma de crecimiento urbano expansiva con baja densidad, discontinua e inequitativa que atenta contra la equidad territorial, el derecho a la ciudad, la soberanía alimentaria y el desarrollo sustentable del DMQ.

Expansión urbana y reservas de suelo urbano sin construcción

El Plan General de Desarrollo Territorial vigente define el Sistema de Clasificación del Suelo a partir de tres elementos: suelo urbano²³, urbanizable y rural. Según las asignaciones de este Plan el DMQ cuenta con 38.492 Has de suelo urbano (área urbana de la ciudad y parroquias), 5.692 Has de suelo urbanizable que se prevé incorporarse como urbanas a partir del 2016 y 378.855 Has de suelo no urbanizable.

Cuadro No. 6 Clasificación del suelo según PGDT vigente.

Etapas	Clasificación	Ha	% Área Total
2006 - 2015	Suelo urbano	38.492	9,1
2016 - 2020	Suelo urbanizable	5.692	1,3
Sin Etapa SNU	No urbanizable	378.855	89,6
TOTAL		423.039	100,0

Fuente: STHV. 2011

²² Ordenanza del Régimen del Suelo No. 255 y el Plan General de Desarrollo Territorial vigentes.

²³ Aprobado en agosto del 2006. Hasta el año 2010 el suelo urbano era de 33.618,2 Has y se previó la incorporación de 4.831.12 Has para el quinquenio 2011-2015

De acuerdo al análisis de la información sobre la ocupación de los predios²⁴ se ha establecido que en el DMQ al interior de las áreas definidas como urbanas existen 86.448 predios sin construcción²⁵ que corresponden a 7.932 Has que significan el 21% de las áreas urbanas. De este total de áreas vacantes el 48% corresponden al área de la ciudad central y el 52% se encuentran en las áreas urbanas correspondientes a las parroquias rurales.

Cuadro No. 7 Área urbana 2010-2015 y superficie sin construcción por unidad

Unidad/área	No. predios	Área urbana 2015 Ha.	Superficie sin construcción Ha.	% respecto a la unidad	% respecto al área sin construcción
TOTAL DMQ	86.448	39.317	7.932	21	100
QUITO URBANO	63.990	21.511	3.834	18	48
SUBURBANO	22.458	17.807	4.257	24	52

Fuente STHV 2011

Estas áreas urbanas sin construcción observan características específicas en función de la existencia de servicios, de los usos asignados, del tamaño de lotes, de la propiedad que se manifiestan en los siguientes aspectos:

- El 83% de los lotes tienen servicio de agua, alcantarillado y energía eléctrica, el 15% cuentan con uno o dos servicios y solo el 2% no accede a ningún servicio.
- Según las asignaciones del PUOS el 79% del suelo está destinado a vivienda, el 6% a uso múltiple; el 3% a industria; el 2% a áreas de promoción; y, el 11% a agrícola residencial.
- Predominan los lotes con tamaños mayores a 5.000 m² que constituyen el 42%, el 26% de los lotes tienen superficies entre 1.501 y 5.000 m² y el 33% son lotes menores a 1.500 m².
- Propiedad pública 401 Has que representan el 6% de la reserva.
- 485 has se encuentran en asentamientos regularizados cuyo proceso no concluye por falta de obtención de escrituras.
- Los lotes menores de 300m² -que significan el 11%-predominan en las zonas urbanas Quitumbe y la Delicia.

²⁴ De acuerdo al estudio "Levantamiento cuantitativo y cualitativo de terrenos vacantes en áreas urbanas y urbanizables del DMQ". Vargas. O. Septiembre 2011. Este estudio no incorpora las parroquias noroccidentales y norcentrales

²⁵ Lotes con construcciones menores al 10% del área total de los mismos, que tienen asignaciones de uso residencial, múltiple, agrícola residencial, áreas de promoción industrial y tienen pendientes menores a 30°. Las áreas resultado del estudio han ajustado por trabajo de campo la información base proporcionada por la Dirección de Catastro. Este estudio no incorpora las parroquias rurales de las zonas Noroccidental y Norcentral.

- Los lotes entre 301 y 800m² están mayormente disponibles en las zonas Los Chillos y Quitumbe. Los lotes entre 801 y 1.500m² se localizan en mayor proporción en Los Chillos.
- Los lotes entre 1.501 y 5.000m² se encuentran en gran proporción en Los Chillos, Tumbaco, el área suburbana de la Delicia y Calderón.
- Los lotes mayores a 5.000m² en los Chillos, Quitumbe, Tumbaco, La Delicia (suburbana) y Calderón.

La disposición y características del suelo urbano sin construcción, si bien guarda relación con el desarrollo físico histórico de la ciudad, en el que se evidencia que el área central²⁶ observa un alto nivel de consolidación, ocupación del suelo y densificación en la que el suelo urbano sin construcción no supera el 13%, muestra también inconsistencias de la planificación del crecimiento de la ciudad que se observa en la amplia incorporación de suelo urbano en el sur, en el norte y en los valles adyacentes de la ciudad²⁷, en algunas bajas asignaciones de ocupación del suelo, en los procesos de conurbación intra parroquiales, en la existencia de mecanismos restrictivos que dificultan el proceso legal de urbanización; y, en la falta de políticas e intervenciones que regulen el mercado y atiendan la demanda de suelo y vivienda para sectores populares, que han debido resolver esos requerimientos a través de la informalidad. En este contexto se entiende la importante existencia de suelo urbano sin construcción respecto a las áreas urbanas definidas en cada zona como son los casos de: el 35.5% en Quitumbe²⁸, un 30.8% en Tumbaco, el 30% en Los Chillos, 24.5% en Calderón, un 22.8% en la Delegación Noroccidental y el 19,6% en La Delicia²⁹. Esta manifestación de escasa consolidación se explica en gran parte por el tiempo relativamente corto que tiene el proceso de urbanización de esas zonas.

El modelo de desarrollo nucleado de las parroquias pertenecientes a las Zonas Aeropuerto y la Delegación Norcentral explica la baja existencia de suelo urbano no construido en estas zonas.

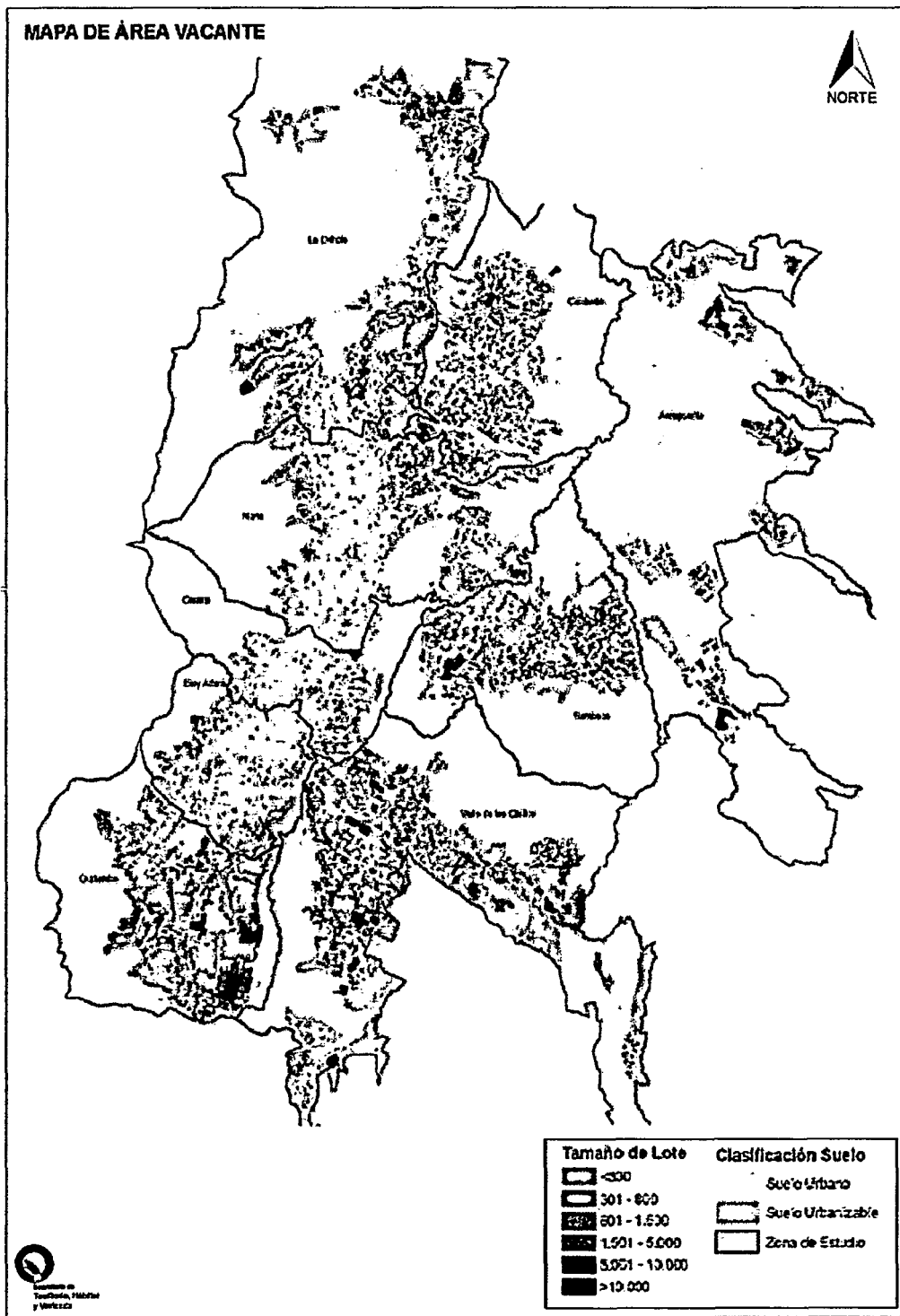
²⁶ Que geográficamente corresponde a las zonas Eloy Alfaro, Manuela Sáenz y Eugenio Espejo.

²⁷ Esta zona fue incorporada al límite urbano de la ciudad en 1993 a través del Plan de Estructura Espacial Metropolitana, significó la ampliación del límite urbano en más 4.000 Has.

²⁸ Que con el 21.11% es la que mayor suelo urbano sin construcción tiene en el DMQ.

²⁹ Aunque esta zona está compuesta también con tres parroquias rurales que suman más de 2500 has de suelo urbano

Mapa No. 6 Área Vacante por clasificación del suelo y tamaño de lote



Fuente STHV. 2011

Cuadro No.8 Área urbana y superficie sin construcción por Zona Administrativa

Zona Administrativa/área	No. predios	Área urbana	Superficie sin construcción SsC Ha.	% respecto al área de la zona	% respecto al área total
QUITUMBE	32.353	4.717,69	1.674,95	35,50	21,11
ELOY ALFARO	6.338	3.284,26	319,26	9,72	4,02
MANUELA SAENZ	3.216	2.212,84	169,14	7,64	2,13
EUGENIO ESPEJO	6.000	5.738,44	580,74	10,12	7,40
LA DELICIA	16.083	5.557,53	1.090,32	19,61	13,74
CALDERON	6.001	3.874,02	950,37	24,53	11,98
TUMBACO	3.868	3036,75	935,18	30,79	11,78
LOS CHILLOS	10.600	5207,94	1.558,63	29,92	19,65
AEROPUERTO	2.171	3.988,35	540,90	13,56	6,82
NOROCCIDENTAL ³⁰		149,09	34,02	22,82	0,43
NORCENTRAL ³¹		725,42	78,52	10,82	0,99
Total	86.448	39.317,38	7.932,03	20,58	100

Fuente: STHV

Poblamiento y suelo urbano sin construcción

En general la distribución de población, el nivel de consolidación y densificación, muestran en la ciudad central la mayor concentración de habitantes (82-18%), una mayor densidad poblacional pese a su menor velocidad del crecimiento demográfico y oferta de suelo disponible. En contraste con las áreas urbanas en parroquias rurales, que disponiendo de mayor suelo urbano sin construcción y observando un crecimiento demográfico mucho mayor al de la ciudad central, tienen densidades bajas.

³⁰ En la zona Noroccidental no se ha podido establecer el número de lotes.

³¹ En la zona Norcentral no se ha podido establecer el número de lotes.

Cuadro No. 9 Área urbana, crecimiento demográfico y densidad por unidad.

Unidad/área	Superficie urbana	% superficie urbana ocupada	Tasa crecimiento demográfico 2001-2010	Población 2010	% población	Densidad áreas urbanas 2010
TOTAL DMQ	39.317	79	2.2	2.239.191	100	57
QUITO URBANO ³²	17.554	82	1.5	1.616.447	73	92
AREAS URBANAS EN PARROQUIAS RURALES	21.575	76	4.1	622.744	27	29

Fuente: STHV. 2011

Estas relaciones inversas de ocupación y urbanización y la perspectiva de su desarrollo pueden entenderse en las opciones que la planificación urbana y el mercado ofrecen en función de externalidades positivas o negativas³³. En la ciudad central con mayores dificultades de tráfico, contaminación; parcelarios menores y ubicados mayoritariamente en sus periferias; falta de legalización de la propiedad del suelo y vivienda, en tanto que la caracterización suburbana se explicaría por un modelo de urbanización que privilegia la individualización a través de un parcelario mayor, con buena accesibilidad local y buenas condiciones climáticas.

El análisis de la distribución poblacional y el cálculo de densidades³⁴ corroboran el nivel de subocupación de los suelos urbanos. La mayor concentración de población y las densidades más altas corresponden a las zonas con menor disposición de suelos urbanos sin construcción y en algunos casos en procesos de renovación urbana, es decir, las áreas urbanas de las zonas centrales de la ciudad: Eloy Alfaro, Manuela Saenz, Eugenio Espejo y el área urbana de la Zona La Delicia con densidades mayores a 83 Hab/Ha.

En las zonas suburbanas los procesos de densificación y consolidación corresponden a las áreas más cercanas a la ciudad central: Calderón, Tumbaco, Los Chillos y las parroquias de Nayón, Zámbriza y Pomasqui observan densidades mayores a 26 Hab/Ha evidenciando su carácter de "expansión inmediata". Las zonas Aeropuerto, Norcentral y Noroccidental y las parroquias Lloa y Nono más alejadas de la ciudad y consecuentes con su rol rural observan bajas concentraciones demográficas³⁵.

³² Excluye áreas de parroquias suburbanas pertenecientes a zonas administrativas urbanas.

³³ Relacionadas con la accesibilidad, el comportamiento del tráfico, los índices de contaminación, el lugar de la disponibilidad del suelo, el acceso a los servicios y equipamientos; a los que se suman el nivel de ingresos, las condiciones de fraccionamiento, uso y ocupación de los lotes; el precio del suelo y el estado legal de la propiedad.

³⁴ En el que se incluye la diferenciación entre áreas urbanas y suburbanas al interior de las zonas que tienen este tipo de composición

³⁵ Aunque algunas parroquias de estas zonas por su carácter rural y baja previsión de expansión observan densidades altas: Lloa, Nono, Gualea y Pacto

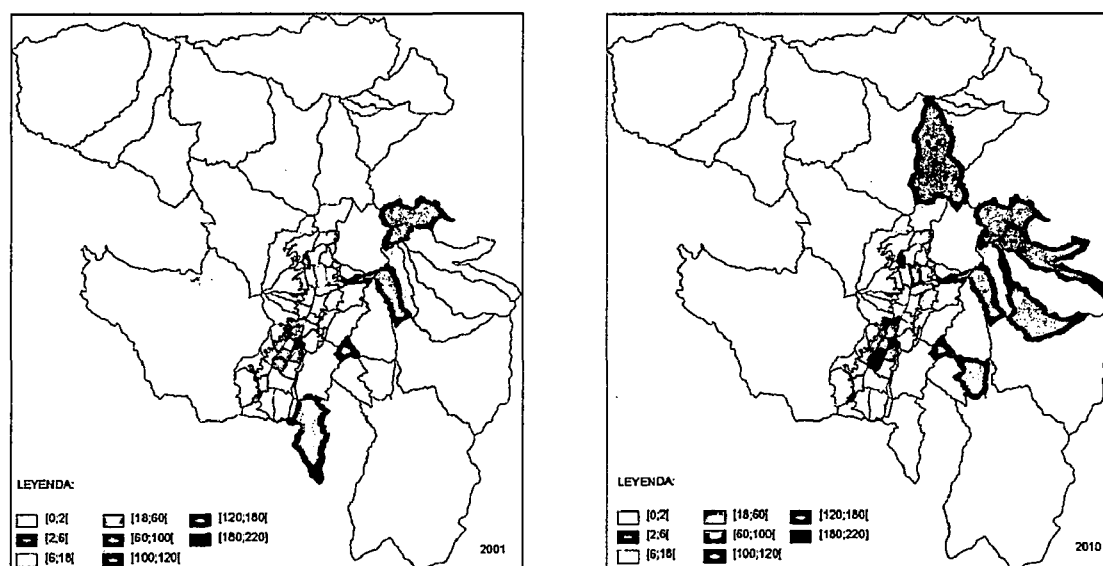
Cuadro No. 10 Densidad 2001-2015 por Zona Administrativa

Zona Administrativa/área	Superficie urbana Has	Población 2010	Densidad 2010
QUITUMBE	4.718	319.857	68
ELOY ALFARO urbana	3.267	429.115	131
ELOY ALFARO rural	17	1494	89
MANUELA SAENZ	2.213	217.517	98
EUGENIO ESPEJO urbana	4.468	374.155	84
EUGENIO ESPEJO Nayón, Zábiza	1.271	15.652	12
LA DELICIA urbana	2.888	275.803	95
LA DELICIA San Antonio, Pomasqui	2670	65.162	24
CALDERON	3.874	162.915	42
TUMBACO	3.037	81.407	27
LOS CHILLOS	5.208	166.812	32
AEROPUERTO	3.988	92.164	23
NOROCCIDENTAL	149	12.485	77
NORCENTRAL	725	16.222	20
Total*	39.317	2.239.191	57

Fuente: STHV.2011

La existencia de esta importante cantidad de suelo urbano construido con provisión de servicios y asignaciones constituye una importante reserva de suelo que en el marco del PMDOT posibilita la racionalización y sustentabilidad del crecimiento físico del DMQ a través de dos procesos: la limitación del crecimiento expansivo y la densificación y optimización de las estructuras urbanas.

Mapa No.7 Densidad poblacional DMQ 2001 - 2010



Fuente: STHV

Expansión urbana y deterioro de los recursos naturales

El territorio del DMQ, por su condición geográfica así como su variedad de climas y microclimas posee una gran variedad biológica, que lo hace megadiverso. Sin embargo la persistencia del actual modelo de crecimiento urbano expansivo amenaza los hábitats; reduce la biodiversidad y limita la regeneración de los procesos naturales al cambiar los usos del suelo, extender la mancha urbana y la infraestructura de servicios, a la vez que se reduce la frontera agrícola, se amplían los monocultivos; se otorgan concesiones mineras y se autoriza la explotación de canteras dentro de ecosistemas con alta biodiversidad; se incrementa la contaminación industrial y domiciliaria sobre cuerpos de agua, se aumenta la presión sobre acuíferos, cauces hídricos y suelo; reduciendo en general la superficie destinada a la ruralidad y a la conservación natural en el entorno.

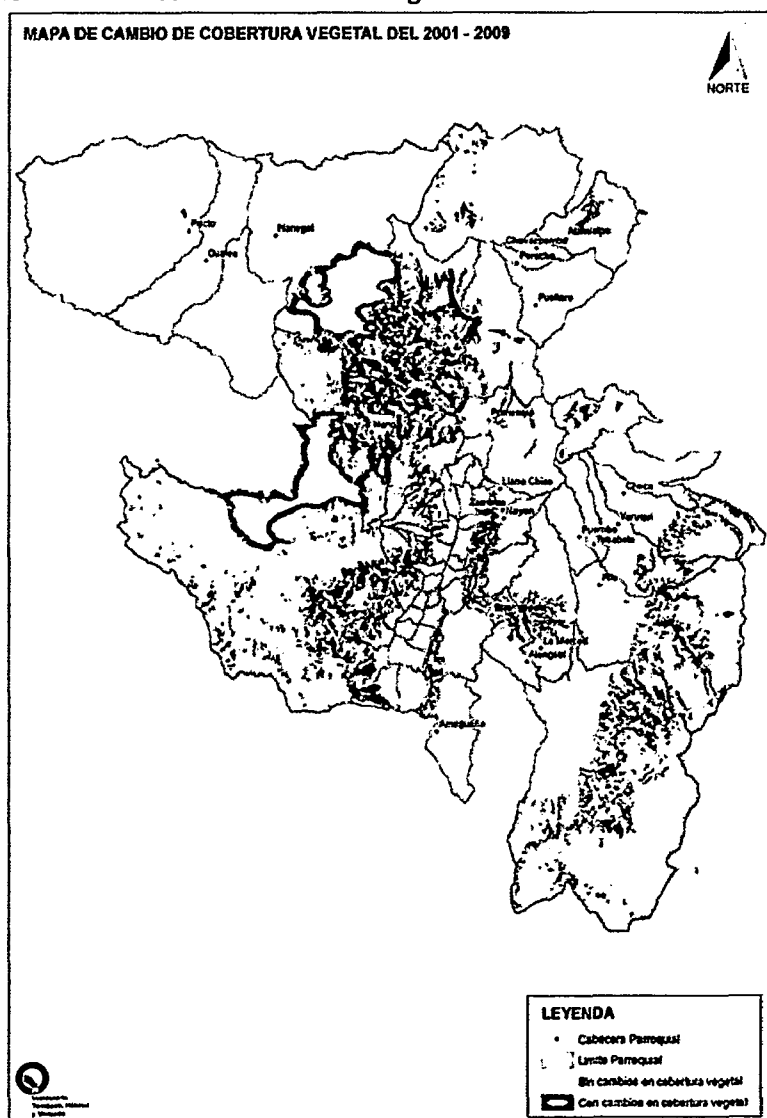
La persistencia expansiva en la última década ha producido:

- La disminución de 395 Has de protección ecológica por la ampliación de la frontera urbana y la regularización de barrios y asentamientos, especialmente en la Delicia, Quitumbe y los Chillos;
- La pérdida de 10.754 Ha de cobertura vegetal -boscosa y áreas seminaturales que representa una tasa de deforestación del 7.1% anual; el incremento de 6.413 has cultivadas en áreas de protección;
- Explotación y gestión ilegal de minas y canteras especialmente en San Antonio de Pichincha donde existen 9 canteras informales operando y 13 canteras abandonadas;
- Alta dependencia de fuentes hídricas extraterritoriales que se nutren de los nevados como el Antisana y Cotopaxi; altos índices de agua no contabilizada en áreas urbanas especialmente de las parroquias (49%) y alto consumo de agua por habitante (240 litros/día);

- Contaminación del agua, aire y acústica: Cauces hídricos contaminados en los ríos Machángara, Monjas y San Pedro; ligero incremento en las concentraciones promedio anuales de partículas sedimentables, material particulado grueso, material particulado fino y ozono en el aire entre los años 2008 y 2009; altos niveles de presión sonora se reporta en la AZ Norte con 92,5 dB(A) seguido de la AZ Quitumbe y Eloy Alfaro con 90 dB(A); AZ Calderón con 81,1 y AZ los Chillos con 81,4.

Esta situación es especialmente preocupante por el incremento de nodos de desarrollo urbano como el Nuevo Aeropuerto; las conurbaciones entre los cantones vecinos, las parroquias suburbanas y el área central de Quito; la informalidad de la urbanización que en adversas condiciones topográficas generan un importante factor de deterioro ambiental y riesgos antropogénicos; infraestructura construida en ecosistemas frágiles.

Mapa No.8 Cambios de la cobertura vegetal 2001-2009

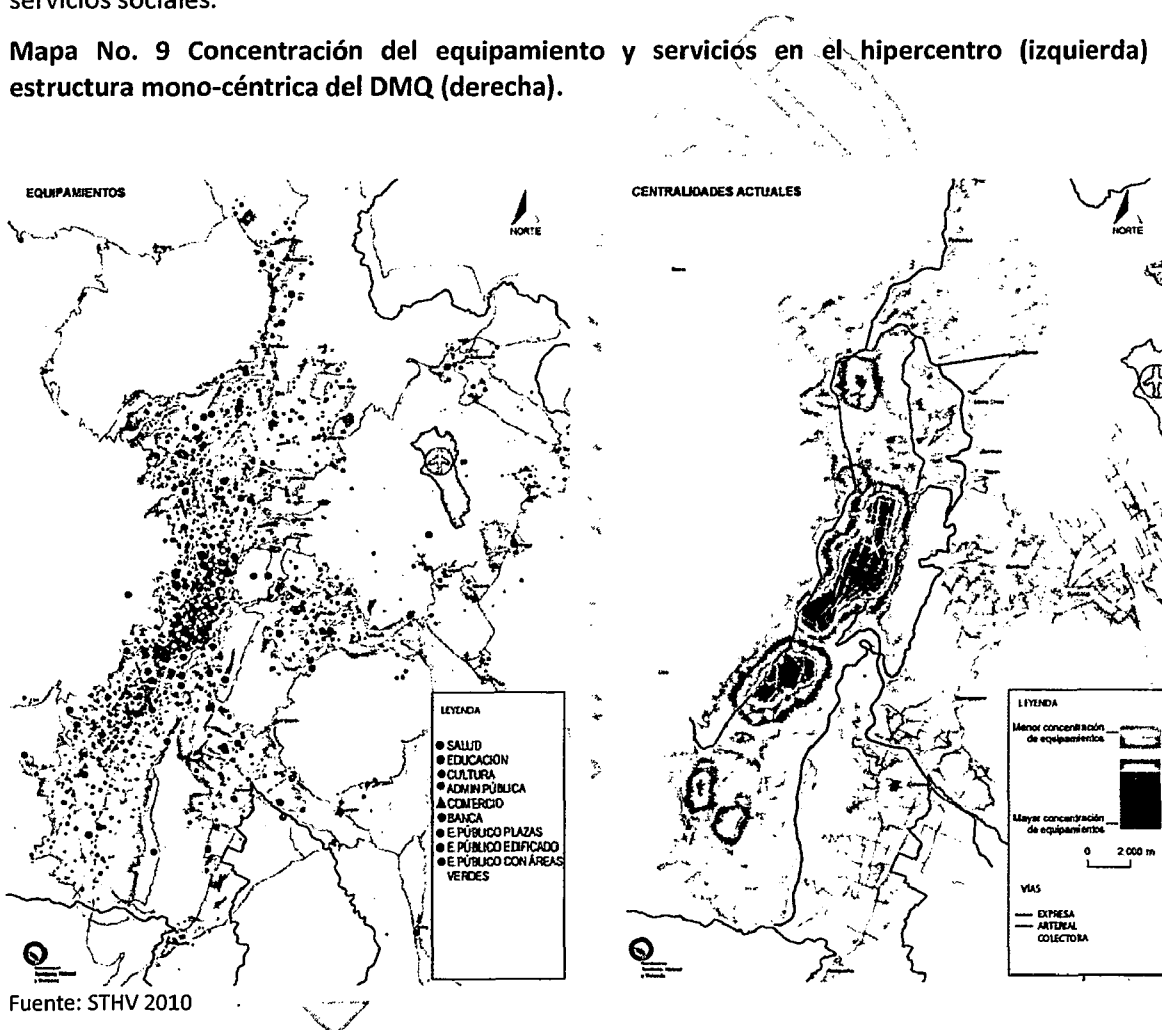


Fuente: STHV

3.5 La concentración disfuncional: equipamientos y servicios

El territorio actual del DMQ mantiene una estructura que concentra los equipamientos y los servicios en el hipercentro³⁶ de la ciudad de Quito. A la vez se constata una tendencia en la distribución de la población residencial en el territorio que favorece la periferia urbana y los valles de Calderón, Tumbaco y Los Chillos. Esta discrepancia entre la localización de los equipamientos y servicios por un lado, y la distribución de la población en el territorio por el otro, denota la necesidad de impulsar la configuración de una estructura poli-céntrica que acerque los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y equilibre la dotación del territorio con servicios sociales.

Mapa No. 9 Concentración del equipamiento y servicios en el hipercentro (izquierda) y estructura mono-céntrica del DMQ (derecha).



La normativa de usos y de morfología urbana actual³⁷ ha generado centralidades lineales a lo largo de los ejes viales arteriales, a través de la asignación de usos múltiples y mayores alturas de edificación. Sin embargo, esto ha provocado una forma lineal de macrocentralidad, que se

³⁶Su delimitación estimada encierra el área que se extiende entre los ejes Tomás de Berlanga al Norte; Alonso de Angulo, al Sur, América, Universitaria y Mariscal Sucre, al Oeste; y, 6 de Diciembre, Gran Colombia, Maldonado, al Oriente; sin ser estricta, sino referencial.

³⁷ La Normativa vigente al respecto es la determinada por la Ord. 0031 del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).

disuelve hacia el norte y hacia el sur, con excepciones y de carácter sectorial como Cotocollao, Chillogallo y el Centro Sur (Villa Flora). En los valles, la conformación de áreas activas, con componentes de centralidad, se han estructurado alrededor de las plazas centrales de las cabeceras parroquiales y las de nueva centralidad como el acceso a Cumbayá se ha originado de manera espontánea y a merced de las oportunidades para intervenciones fundamentalmente privadas.

La concentración de los establecimientos de educación³⁸ en el hipercentro confirma este análisis, mostrando un desbalance que favorece más el norte que el sur de la ciudad de Quito. Los colegios (nivel medio) principalmente están ubicados en las cercanías de las centralidades existentes en las áreas fuera de la meseta de Quito, tal es el caso de Cumbayá, San Rafael-Sangolquí, Calderón y Pomasqui. Similar situación ocurre con la ubicación de los establecimientos de sostenimiento particular, periféricamente a estas concentraciones están los de sostenimiento fiscal, que también son los principales en las parroquias rurales más alejadas.

En comparación con lo anterior, las poblaciones en edad preescolar (3-4 años) se ubican en su mayor parte en Calderón. Las poblaciones de edad escolar básica (5-11 años) también en Calderón, seguido de los sectores Solanda y La Ferroviaria, además de la mayoría de parroquias urbanas, excluyendo las del hipercentro norte; y, se añaden a estas las de Tumbaco y Conocoto. Por último, las poblaciones correspondientes a estudios de nivel medio (12-18 años) se distribuyen de manera similar a las de edad escolar básica, con una importante participación adicional de El Condado y Kennedy.

De esta comparación se concluye que sectores como Calderón, El Condado, y del extremo sur de Quito son los mayores deficitarias de instituciones de educación media, principalmente. No obstante, se ratifica la necesidad de instituciones de este nivel para el sector rural en general.

La distribución de equipamientos de salud, particularmente de sostenimiento público, reitera la concentración en el hipercentro, con ligeras tendencias de ubicación principalmente hacia el norte. Los valles y las zonas rurales más alejadas son las áreas menos equipadas. En contraste, la demanda de más alta prioridad la tiene precisamente el extremo sur de la ciudad de Quito, donde se encuentra la mayor carencia en la oferta, de igual manera sucede con el noroccidente de la ciudad. Calderón, es la zona que le sigue en demanda de atención, además de tener necesidades de atención a adultos mayores, niños y adolescentes, cáncer de mamas y de útero, cuya satisfacción aún no es atendida con la oferta existente, que se limita a centros de salud, solamente. Otros sectores internos de la ciudad, además de Conocoto requieren también atención para los casos citados.

En contraste a la repartición de la pobreza, los equipamientos de bienestar social indican un claro desbalance. Siendo las parroquias orientales del DMQ, y las occidentales, las más carentes de equipamientos de bienestar social, seguido de muchas parroquias periféricas, particularmente en los costados oriental, occidental y sur de la ciudad; en contraste, parroquias con el menor porcentaje de pobreza tienen un mayor número de equipamientos de bienestar social, como es el caso de Conocoto.

Si bien es cierto que la ciudad de Quito está dotada de un importante número de equipamientos de recreación y deporte, existe una necesidad de articular a estos equipamientos con una red de espacios públicos comunicantes, además de dotarlos de la calidad adecuada. Por otro lado, es en

³⁸ Ver mapas sobre equipamiento escolar, de salud, etc. en el anexo.

las parroquias rurales, incluyendo los valles principales cercanos a Quito, en donde existe una importante demanda de nuevos espacios de este tipo.

La mayoría de la oferta cultural en la ciudad, se concentra también en el hipercentro. Apenas algunos puntos vinculados a antiguas parroquias rurales como Cotocollao y Chillogallo poseen plazas y ciertas edificaciones como antiguas casas de hacienda, hoy convertidas en museos o bibliotecas. Otro tipo de puntos de atracción cultural son aquellos vinculados a La Mitad del Mundo en San Antonio de Pichincha, u otros contemporáneos como la Capilla del Hombre, muy cercana al hipercentro, en Bellavista. Es evidente que la periferia urbana norte y sur de la ciudad no poseen ofertas culturales de significación.

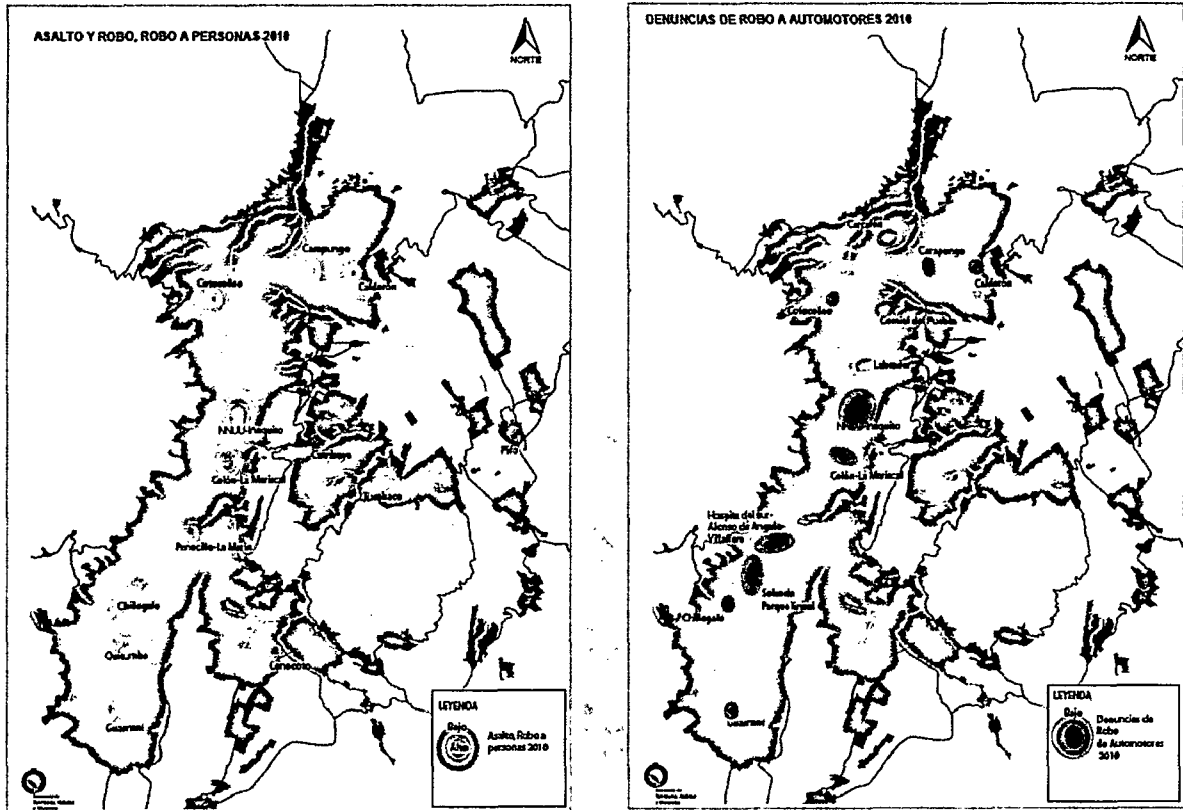
Al representar política y administrativamente a la nación, por ser la capital, el Distrito Metropolitano de Quito posee ciertas condiciones que ventajosas porque le permiten visibilizarse internacionalmente y relacionarse con el mundo, al ser la puerta principal de entrada al país. Entre los elementos que participan en la capitalidad de Quito, están aquellos vinculados directamente a la capital política y administrativa (funciones del Estado, principalmente), las instituciones y organismos internacionales relacionados con la capital política y administrativa (NNUU, BID, Agencias de Cooperación Extranjeras, etc.); los organismos nacionales atraídos por ser la capital política y capital de un país centralizado (Asociaciones Nacionales, Sedes Principales de Bancos Privados, Sedes Centralizadas de Instituciones Públicas Nacionales, etc.); y, aquellos elementos de apoyo a la capitalidad (servicios de transporte, servicios comerciales, centros de turismo y alojamiento, representaciones de comunidades internacionales, etc.).³⁹

Los esfuerzos por la dotación de espacio público a través de proyectos de recreación activa y pasiva y de recuperación de áreas verdes y a la recuperación y puesta en valor de edificaciones y espacios públicos del Centro Histórico y de otros puntos de interés en todo el DMQ durante las últimas décadas. No obstante, se precisa reformular las intervenciones programáticas en el espacio público. La estructura de ciudad en función de sus espacios públicos abiertos requiere reforzarse con intervenciones que integren la arquitectura, las actividades y el paisaje.

Los mapas a continuación, sobre los eventos de inseguridad acontecidos en el DMQ, y principalmente en el 2010, muestran que los principales núcleos del hipercentro (Carolina y Mariscal), y varios puntos coincidentes con otras centralidades existentes son las áreas más afectadas, lo cual evidencia la necesidad de reforzar esas centralidades con espacios públicos seguros, bien iluminados y accesibles, con un buen control visual, enmarcado usos para asegurar la presencia y circulación permanente de la población.

³⁹ Según lo describen D'Ercole y Metzger en "Los Lugares Esenciales del Distrito Metropolitano de Quito", 2002

Mapa No.10 Localización de los sitios de mayor concentración de delincuencia. Asalto y robo a personas (izquierda), robo a automotores (derecha)



Fuente: STHV, SGSyG 2011

3.6 Movilidad y conectividad

Los problemas de movilidad que enfrenta actualmente el Distrito Metropolitano de Quito se entienden en gran parte por el modelo de estructuración y ocupación que ha experimentado el territorio, caracterizado por una dispersión horizontal de la mancha urbana, que consume suelos con otra vocación y ha propiciado un proceso de conurbación con las parroquias rurales que circundan la ciudad consolidada y los cantones vecinos de Mejía y Rumiñahui, la pérdida de densidad residencial en las áreas más consolidadas y servidas de la ciudad, la distribución no consecuente de los equipamientos o servicios urbanos, que siguen concentrados en el hipercentro que se extiende desde la cabecera sur del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre hasta la Villa Flora y con un débil desarrollo de centralidades adicionales.

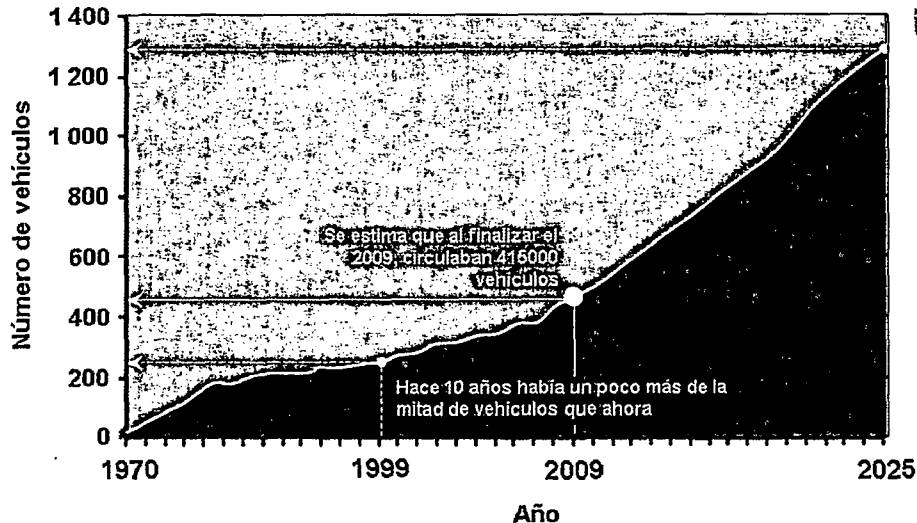
De esta manera pese a las intervenciones realizadas en algunos elementos del sistema de movilidad como son el transporte, la gestión del tráfico y la vialidad la movilidad en el DMQ se desarrolla en condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría ciudadana, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la prevención de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población.

Transporte

El transporte público es el modo mayoritario de movilización de alrededor del 77% de las personas, sin embargo, en general los niveles de servicio tanto del sistema convencional como del integrado son aún relativamente bajos, en lo relacionado con el confort y la confiabilidad de los itinerarios de los servicios. La débil estructura organizativa y los modelos de gestión de los operadores de transporte público no responden a los requerimientos definidos para el sistema integrado Metrobús-Q, lo que incide en la calidad de la prestación del servicio; esta situación se ve agravada por el limitado control de la operación.

La tendencia creciente del uso del vehículo particular como modo preferido de transportación, que incrementa los conflictos relacionados con el mal uso del espacio público, la congestión y la contaminación ambiental, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes del Distrito y constituye un factor que requiere definiciones de límites a este comportamiento.

Evolución del parque vehicular en el DMO



Fuente: (MDMQ, PMM 2009:33)

La distribución territorial de los equipamientos de educación y la falta de una regulación sobre la asignación poblacional para su uso, genera un 32.5% de viajes que ha propiciado el incremento de la flota del transporte escolar, cuyo número es similar al de la flota del transporte público.

El servicio de taxis acusa una presencia notoria de unidades no legalizadas que operan fundamentalmente en sectores y horarios en que el transporte público no presta servicio.

La logística del transporte de bienes, con la aplicación de la ordenanza No. 0147, ha evidenciado mejoras en su operación, sin embargo se hace urgente la implementación de la infraestructura de apoyo a la operación del transporte de carga.

Gestión del tráfico

El análisis de la situación de la gestión de tráfico evidencia que los problemas principales identificados en las congestiones de tráfico se relacionan con la falta de gestión eficiente de los

flujos de tráfico (semaforización), señalización horizontal y vertical, lugares de estacionamiento y accidentabilidad; y, sus efectos colaterales, como la contaminación, el ruido, la inseguridad vial, presentan tendencias difíciles de manejar por lo que las políticas y las estrategias deben orientarse de manera decidida a procurar cambios y revertir estas tendencias, a través de la racionalización del uso del vehículo privado ya que su incidencia es mayoritaria y creciente con relación a los otros medios de transporte motorizados y la promoción de formas alternativas de desplazamiento, dentro de las cuales el transporte público juega un papel fundamental.

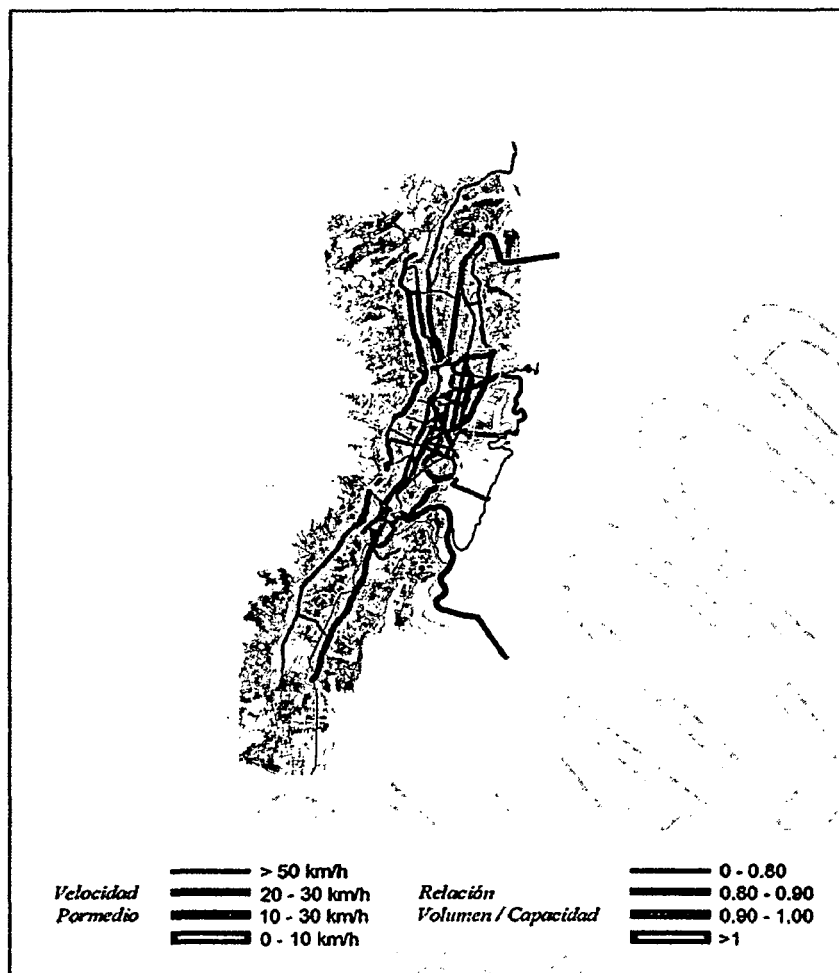
Vialidad

La falta de eficiencia del sistema vial se debe no sólo a una falta de capacidad y conectividad de la red que se encuentra saturada en el 32%⁴⁰ o el estado de vulnerabilidad de algunos de sus tramos críticos. Lo que más incide en esta situación deficitaria – mala conectividad – se origina en los procesos incontrolados de uso y ocupación del suelo que mantienen una dinámica de mayor intensidad que la capacidad de respuesta municipal. El modelo de ordenamiento territorial ha sido superado por la forma ciudadana de acceder y ocupar el suelo.

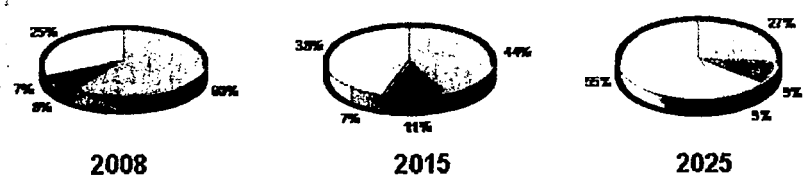
Las demandas de inversión que exige el Sistema Vial en su funcionamiento eficiente son de por sí muy altas y se incrementan aún más cuando deben superar dificultades originadas en un orden y funcionamiento urbanos innecesariamente complejos, por lo que se requiere de una adecuada priorización y gestión para el financiamiento.

⁴⁰ PMM

Mapa No. 11 Capacidad y velocidad de la red vial principal del DMQ 2008



Proyección de las condiciones de saturación de la red vial principal



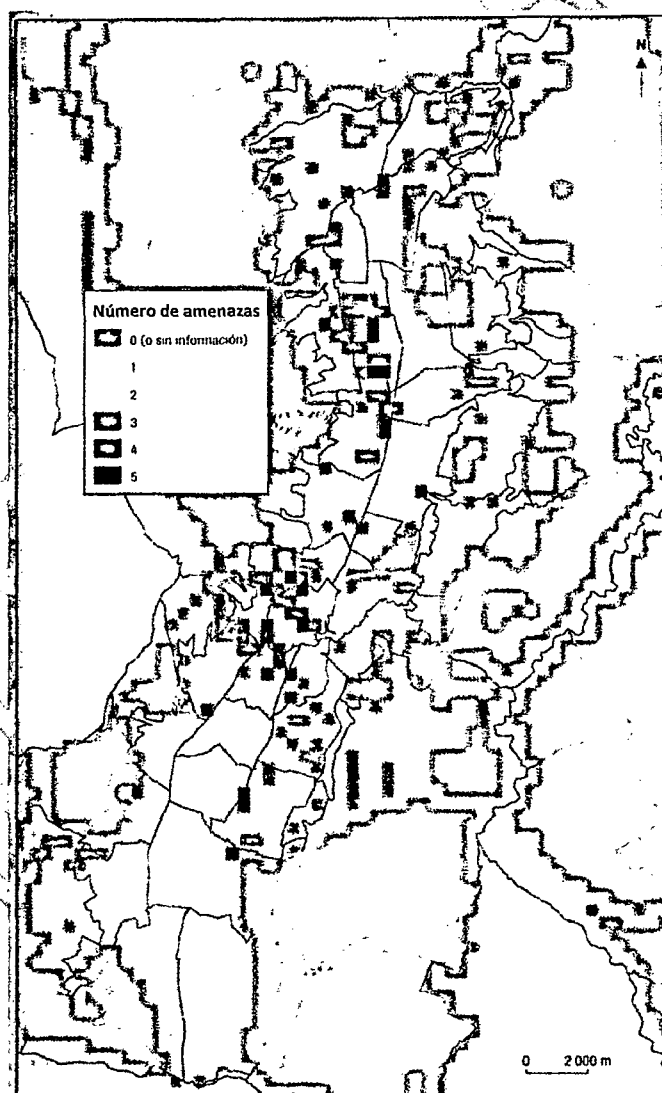
Color	Volumen/capacidad	Velocidad de operación (km/h)	Condición general de operación
■	0 - 0.80	> 50	Flujo estable sin detenciones (flujo normal)
■	0.81 - 0.90	30 - 49	Flujo con restricciones (flujo medio)
■	0.91 - 1.0	10 - 29	Flujo inestable con congestión (flujo crítico)
■	> 1.0	< 9	Flujo con detenciones prolongadas (flujo saturado)

Fuente (MDMQ, PMM 2009:38-39)

3.7 Exposición a las amenazas, vulnerabilidad y riesgos en el DMQ

El DMQ es un territorio altamente vulnerable ante desastres. Su vulnerabilidad radica en su alta exposición a amenazas de origen natural (volcánicas, sísmicas, hidroclimáticas, geomorfológicas) y antrópico (tecnológicas, incendios), en la existencia de altas densidades de población, alta concentración de bienes y servicios, poca preparación de la población para hacer frente a desastres, en las debilidades institucionales, los problemas de accesibilidad, entre otros.

Mapa No.12 Exposición de Quito a amenazas de origen natural y antrópico (alto nivel de peligro)



Fuente: Vulnerabilidad del DMQ (D'Ercole y Metzger, 2004)

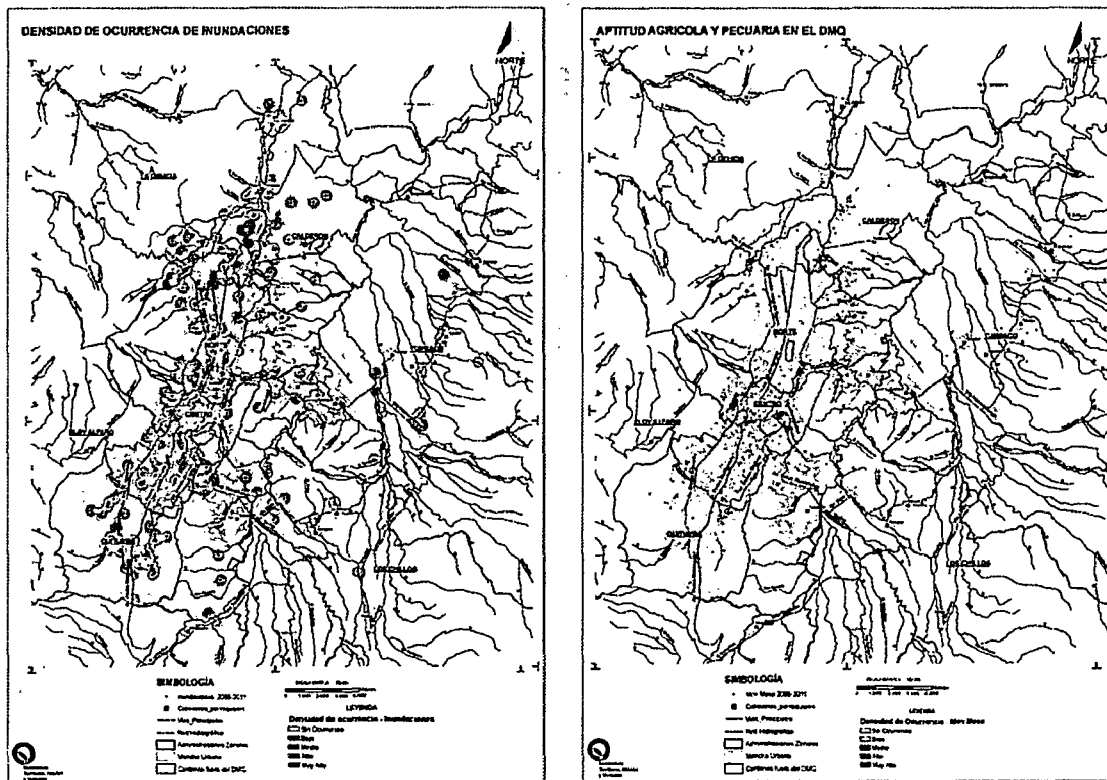
Respecto a la amenaza, prácticamente todo el territorio metropolitano está expuesto a algún tipo de peligro. Espacialmente, el casco urbano es el más vulnerable por su alta exposición a varias amenazas naturales y antrópicas (entre 2 a 3 tipo de amenazas) de nivel elevado de peligro, en especial los sectores situados al oeste del actual aeropuerto (parroquias La Concepción y Cochapamba), el centro histórico y sus alrededores (especialmente San Juan y La Libertad) (D’Ercole y Metzger, 2004). En superficie, aproximadamente el 72% del territorio metropolitano presenta condiciones de susceptibilidad (topografía, naturaleza de los terrenos, sistemas de drenaje, ocupación del suelo propicia a la erosión, entre otras) a movimientos en masa.

En el DMQ, los eventos más recurrentes entre el período 1970 – 2007, han sido aquellos ligados a fenómenos hidromorfológicos (lluvias torrenciales, inundaciones, flujos de lodo y movimientos en masa), como lo indica el siguiente cuadro. El mapa de densidad de ocurrencia de inundaciones entre el período 2005 – 2011 muestra una alta densidad de eventos en el centro, centro-sur, norte y nororiente de la ciudad, mientras que el mapa de densidad de movimientos en masa, indica una concentración de eventos sobre todo en el centro de la ciudad, en los sectores de San Juan y Puengasí.

Mapa No. 13 Densidad de ocurrencia: inundaciones (izquierda) movimientos en masa (derecha)

DENSIDAD DE OCURRENCIA DE INUNDACIONES

DENSIDAD DE OCURRENCIA DE MOVIMIENTOS EN MASA



Fuente: DGR – SSG (2011)

Cuadro No.11 Tipo de eventos ocurridos por origen 1970-2007

Origen	Eventos ligados a	Número	%
NATURAL	Fenómenos hidromorfológicos	214	38,3
	Fenómenos climáticos	39	7,0
	Erupciones volcánicas	15	2,5
	Sismos	5	0,9
ANTROPICO	Accidentes de transporte	110	19,7
	Incendios/Explosiones	62	11,1
	Incendios forestales	50	8,9
	Fenómenos tecnológicos	30	5,4
	Contaminaciones	14	2,5
	Otros accidentes urbanos	12	2,1
	Otros fenómenos de origen antrópico	9	1,6
Total		559	100

Fuente: Base Desinventar modificada⁴¹

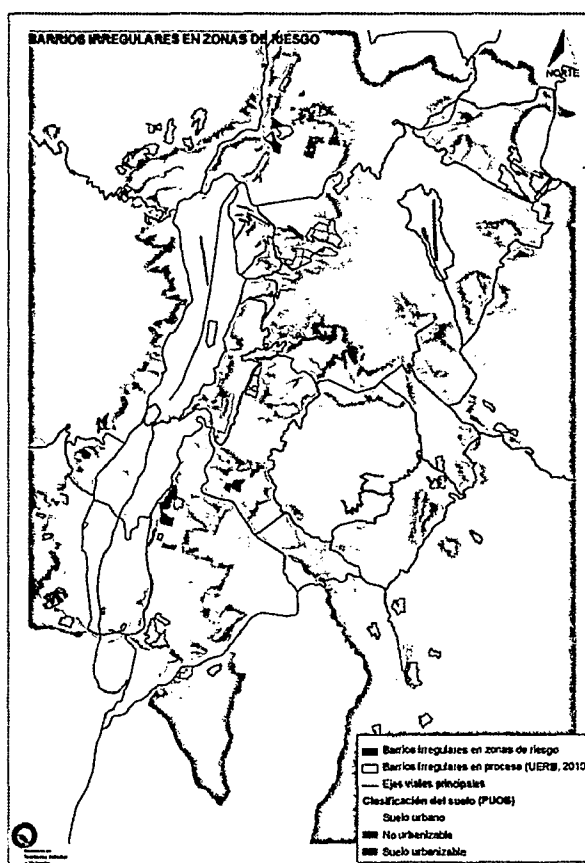
Sobre estos espacios amenazados, se ha asentado la población desde tiempos históricos. La tendencia de ocupación de zonas centrales planas que se mantuvo hasta la década de los 70 y cambió posteriormente a una dinámica de crecimiento físico expansivo, sobre todo, hacia los valles orientales y las laderas, incrementando la vulnerabilidad de la población y creando nuevos espacios marginales de riesgo. Estos espacios marginales informales están configurados como barrios, y se los conoce actualmente como "asentamientos humanos irregulares".

Entre el período de 1988 – 1998, el número de asentamientos humanos irregulares se incrementó considerablemente, pasando de 120 a 400, ocupando una superficie aproximada de 3.900 Ha⁴². Este crecimiento fue menor para los siguientes años. Para el 2010, la Unidad Regula tu Barrio, identificó alrededor de 172 asentamientos humanos irregulares, de los cuales, 66% se localizan fuera de los límites urbanos, en zonas de protección ecológica o de recursos naturales renovables y no renovables. Estos asentamientos están expuestos a varias amenazas de origen natural o antrópico; solamente aquellos expuestos a amenazas de tipo morfoclimático (movimientos de masa e inundaciones), suman alrededor de 29 (STHV, 2010).

⁴¹ Tomado de: D'Ercole *et al.* (2009). Balances de los accidentes y desastres ocurridos en La Paz, Lima y Quito (1970 – 2007). En: *Vulnerabilidades urbanas en los países andinos (Bolivia, Ecuador y Perú)* (R. D'Ercole, S. Hardy, P. Metzger & J. Robert, eds.): 433-465; Lima: IFEA. Tomo 38, N°3.

⁴² Mena Alexandra. *Asentamientos informales en el DMQ: acceso al suelo urbano y políticas de legalización 1978 – 2008*. Tesis previa a la obtención del título de maestría en Ciencias Sociales. FLACSO. Quito. 2010.

Mapa No. 14 Barrios irregulares en zonas de riesgo a movimientos en masa



Fuente: STHV, 2011

Finalmente, otro factor de vulnerabilidad es la alta concentración de bienes y servicios en zonas altamente expuestas a varias amenazas, como es el hiper-centro de la ciudad. La alta densidad de equipamientos en este sector, vuelve vulnerable a la población que acude diariamente a hacer uso de los servicios que éstos prestan, en el caso de presentarse algún fenómeno natural o antrópico. Asimismo, los equipamientos necesarios para el manejo de emergencias tales como hospitales, centros de salud, bomberos son más vulnerables al estar localizados en mayor número en este sector, lo que dificultaría las acciones de atención de desastres.

3.8 La conservación del patrimonio edificado

El MDMQ ha concebido el Sistema Patrimonial vinculado con el ordenamiento territorial al conjunto de ámbitos territoriales que contengan o que constituyan en sí, bienes tangibles que son los elementos producto de los procesos de conformación y desarrollo de los asentamientos humanos y que han adquirido tal significado social, que los hace representativos de su tiempo y de la creatividad humana y los estructura para su gestión a través de dos componentes: urbanístico – arquitectónico y arqueológico.

El patrimonio urbanístico y arquitectónico, constituido por:

Conformaciones Urbanas y Suburbanas: que constituyen sectores de la ciudad o de las cabeceras parroquiales y núcleos barriales que tienen una estructuración definida mediante procesos de conformación físico-social de significación histórica y cultural como el Centro Histórico de Quito, núcleos históricos parroquiales (urbanos y suburbanos) de Guápulo, Cotacollao, La Ronda, Puenbo, Nono, Pomasqui, Gualea, etc. .

Estas conformaciones en general enfrentan problemas de articulación y accesibilidad respecto a sus entornos; de seguridad ciudadana en sus espacios públicos y en las edificaciones debido a los sistemas constructivos espontáneos y al deterioro de los mismos; de imagen urbana y falta de aseo; y, de gestión y control de usos y actividades. En estas áreas la Municipalidad ha realizado importantes intervenciones-por parte del IMP exFonsal- de recuperación, rehabilitación, iluminación y mantenimiento de los elementos monumentales y espacio público.

Hitos: que corresponden a elementos y unidades arquitectónicas urbanas, monumentos arquitectónicos, casas inventariadas, casas de hacienda, plazas, plazoletas, rincones urbanos y elementos destacados del entorno, que requieren acciones de protección para su conservación y mantenimiento. Estos elementos constituyeron originalmente la prioridad para las intervenciones de conservación entre los que se destaca las iglesias, edificios y equipamientos públicos y el mantenimiento de monumentos.

Vinculaciones: Caminos, chaquiñanes, senderos culuncos, líneas férreas, que vinculan los otros componentes, tanto conformaciones, como hitos, así como las vinculaciones naturales que relacionan los mismos elementos (ríos, laderas, quebradas, etc.). En estos elementos no se ha intervenido significativamente en parte por falta de una adecuada intervención.

El patrimonio arqueológico: constituido por sitios y bienes arqueológicos, con su entorno ambiental y de paisaje sujetos de protección de conformidad con la Ley de Patrimonio Cultural y su Reglamento General y en el cual se ha profundizado la investigación y se han logrado recuperar sitios especiales como Tulipe, Rumipamba, Florida, Bicentenario.

Deterioro del patrimonio edificado del CHQ: A pesar de la inversión y programas que ha realizado el MDMQ para la conservación y rehabilitación del patrimonio edificado, este y especialmente el particular mantiene un constante deterioro debido a factores ambientales, urbanos y constructivos que afectan directamente a los bienes inmuebles patrimoniales, ya que generan condiciones negativas para el mantenimiento de los mismos. Los principales factores que influyen negativamente en el patrimonio edificado son:

El Ambiente:

- A pesar de las inversiones realizadas y de su valor como Patrimonio Cultural de la Humanidad, parte de la población identifica al CHQ como un entorno peligroso y ambientalmente deteriorado;
- Gran parte de sus habitantes (73%) lo consideran como un hábitat transitorio (incluidos parte de propietarios). Solamente el 27% piensa seguir viviendo en el CHQ;
- Se lo identifica en forma predominante con el pasado, poco con el futuro;
- Se conoce poco su real dimensión como un ámbito patrimonial de trascendencia mundial y un recurso importante para el desarrollo económico de la ciudad y del propio centro;
- La diversidad de valores es la característica de su identidad cultural, pero no suficientemente utilizada para su conservación y desarrollo;

- Existen desequilibrios ambientales producidos, por la sobre o la subutilización de los espacios, especialmente públicos, debido a frecuencias e intensidades muy diferentes de las actividades urbanas en el espacio y en el tiempo;
- La apropiación colectiva del espacio ha cedido a la apropiación segmentada (parqueo y obstrucción en aceras, comercio semi-ambulante, concentraciones y manifestaciones espontáneas no autorizadas y eventos no programados);
- La recuperación ambiental es limitada, , debido a la aplicación parcial de medidas como el sistema de transporte público, suspensión de programas de ayuda (Pon a Punto Tu Casa y Quinta Fachada), control urbano de construcciones;
- Hay deficiencia de formas alternativas de vegetación urbana,
- Persisten formas poco efectivas de gestión para la recuperación y conservación ambiental;
- La acción de agentes naturales: lluvia, humedad, erosión y deslaves que ante las características constructivas originales y la falta de mantenimiento evidencian una alta vulnerabilidad.

Lo Urbano:

- El CHQ presenta relaciones de población – usos de suelo altamente diferenciados ya que existen áreas de planeamiento que presentan: mayor población residente en las que hay deficiencia de equipamiento y servicios, especialmente de salud, bienestar social, recreación y cultura, mientras que en las áreas de menor población residente hay concentración y exceso de equipamiento, tanto educacional como de abastecimientos de productos de consumo permanente.
- El cambio de usos ha ido modificando la estructura edificada, sus condiciones de ocupación, la morfología y las relaciones funcionales entre los elementos del espacio urbano, y consecuentemente, su calidad, carácter y lectura.
- Las múltiples funciones en el horario convencional de trabajo, entre las 8:00 y las 17:00 produce flujos de gran concentración, con graves problemas de fricción entre las actividades más intensas, mientras que en horas de la noche hay abandono, apareciendo actividades que son problemáticas en términos sociales, y por ende generan problemas de funcionalidad urbana.
- La conectividad del CHQ con el resto de la ciudad es limitada por la falta de continuidad y fluidez pues hay más accesos que salidas (no se ha actuado sobre varias rupturas urbanas).
- El 55% de usuarios del transporte público sólo está de paso y aun subsisten alrededor de 30 líneas de transporte público que cruzan por el CHQ.
- Presencia de un gran cerco edificado y comercial que aísla el núcleo de los barrios residenciales del CHQ.
- Subsisten 3 grandes núcleos o nodos de actividad, receptores de presión y generadores de disfuncionalidad urbana: La Marín, La Ipiales-Tejar y San Roque.

La Vivienda:

- De la situación actual de usos del suelo en el área patrimonial, se deduce que los de vivienda son aún mayoritarios (47%), a pesar de haber sido desplazados en buena parte por

actividades rentables (comercio, bodegas y servicios). Mientras en unas áreas el porcentaje de vivienda es alto (entre 62% y 73%) en sectores como Aguarico, La Tola, San Sebastián, en otras, la vivienda es minoritaria (entre 24% y 39%) en sectores como González Suárez, Tejar Bajo, La Chilena. El inventario patrimonial de arquitectura realizado en el año 1990 señala que un 92% de las edificaciones residenciales se usan como tales. Un diagnóstico actualizado de catalogación, el estado de conservación y uso de todos los inmuebles se encuentra en ejecución:

- La relación global de volumen edificado entre la vivienda y otros usos (47%-53%) presenta déficit como zona de residencia, pues apenas una cuarta parte del 53% de usos múltiples, son realmente usos complementarios al residencial inmediato (equipamientos, servicios y comercio sectorial), mientras que las 3/4 partes (aprox. 40 del 53%) son usos que responden a una demanda externa al CHQ.
- Una causa para el deterioro de las viviendas es la deficiente adaptación de viviendas inicialmente unifamiliares al uso multifamiliar. Es común que aún se instalen servicios higiénicos y lavanderías en patios y corredores, cocinas en dormitorios, así como la ocupación habitable de galerías y espacios de circulación.
- Las casas unifamiliares y bifamiliares son 1.680 (36%) ubicándose predominantemente en la Alameda (21.40%), San Marcos (19.53%) y la Loma (15.69%); el restante 43.38% de estas 1.680 casas se distribuyen en los otros barrios del CHQ. El 42.5% de ellas están habitadas por sus propietarios.
- Las casas con vivienda multifamiliar representan el 64% (2.994 edificaciones); de éstas, 2.322 alojan entre 3 y 8 familias, en 311 casas habitan más de 8 familias; en 277 entre 10 y 15 familias y en 84 más de 15, por lo cual se produce índices de hacinamiento altos en el 18% de las edificaciones de vivienda.
- El 80.93% de casas de vivienda se encuentran en estado bueno o regular, el 10.47% está en mal estado y el 8.6% en pésimo estado, lo que suma el 19.07% de casas que requieren de intervención emergente (890 edificaciones).
- Un elevado número de residentes carece de vivienda propia con problemas de inestabilidad e inseguridad de residencia; persisten bajas condiciones de habitabilidad, funcionalidad poco adecuada a los actuales requerimientos, estructura de propiedad que limita la rehabilitación, baja rentabilidad de las edificaciones de vivienda, mal estado de las instalaciones y de las conexiones domiciliarias y pérdida de tradiciones constructivas.

El Patrimonio edificado

- El deterioro de la edificación está directamente vinculado con la intensidad de usos y actividades; la excesiva habitabilidad; el déficit de infraestructuras, servicios, equipamientos y los problemas de contaminación ambiental del área. El detrimento del uso habitacional en unos sectores y la densificación en otros, produce el desequilibrio funcional que genera problemas de uso, ocupación, servicios, equipamientos e infraestructura; pero fundamentalmente, el patrimonio edificado ha sido afectado por intervenciones inconsultas y anti técnicas.
- La fuerte incidencia de otros usos, especialmente comerciales (incluye bodegas).

- El poco interés de los propietarios, sobre todo de aquellos que ya no habitan sus viviendas -y la imposibilidad legal, tanto de herederos como de inquilinos- para realizar mejoras o por lo menos reparaciones en los ambientes que poseen u ocupan.
- Los altos costos que representan las intervenciones en sus varias escalas, desde las de mantenimiento hasta las de restauración y la desproporción con la rentabilidad de las edificaciones que hace demasiado extenso el período de posible recuperación de inversiones.
- La frecuencia de intervenciones clandestinas, existiendo una ausencia de control de las edificaciones, que hace totalmente inoportuna la acción institucional, generalmente cuando los hechos han sido consumados, agregándose que el poco control carece de soporte técnico especializado. Las edificaciones del CHQ han sufrido intervenciones de todo tipo, desde aquellas que reemplazan elementos básicos del repertorio arquitectónico y que aparentemente son secundarias, hasta otras que, en gran parte de casos, alteran las condiciones esenciales del inmueble.
- El desconocimiento de los procedimientos para la aprobación de planos y licencias de construcción y la imagen de una gran complejidad y demora en tales trámites.
- Intervenciones agresivas, mediante la inclusión de columnas, muros, vigas y otros elementos de hormigón, que desvirtúan naturaleza constructiva y morfológica de las edificaciones y que son realizadas con el fin de adecuarlas a las necesidades de rentabilidad, desarticulando su caracterización estructural, funcional y formal, es decir alterando su tipología arquitectónica y llegando en ocasiones, a vaciar y a reemplazar completamente el interior de la casa dejando únicamente los muros perimetrales y las fachadas.
- La falta generalizada de mantenimiento, sobre todo cuando el propietario no habita en la edificación (57.5%) o aparenta que se encuentra en estado de ruina para justificar su derrocamiento y sustitución con formas constructivas que incrementen la rentabilidad, sin importar la calidad espacial, funcional y de seguridad.
- En el repertorio de daños estructurales, las fallas en cubierta son las más comunes y luego los daños en entrepisos. En ambos casos el defecto más común es el apolillado de la madera producido por la edad del material, la falta de mantenimiento, la humedad y sobre todo por el mal estado del recubrimiento cerámico de las cubiertas. Así mismo el deterioro de las instalaciones de agua potable y desagües que producen filtraciones afectan significativamente a los muros y carpinterías. Las rajaduras en muros, especialmente de adobe, son producidas en la mayoría de casos (45%) por asentamientos y hundimientos del suelo, por malas cimentaciones (18%), por movimientos sísmicos (16%), por incompatibilidad de los materiales en intervenciones recientes (12%) y por otras causas (7%). El adobe y el hormigón no son compatibles en elasticidad, peso, saturación a la humedad y PH; en suma, tienen comportamientos totalmente diferentes y opuestos.

En síntesis, la intensificación del uso del espacio público y de los inmuebles del CHQ, ha generado el desgaste de los bienes patrimoniales y el deterioro ambiental del área; afectando la percepción que se tiene de éste y disminuyendo las posibilidades de desarrollo que se puedan presentar. Así, la inversión privada se ha concentrado en intervenciones rentables en inmuebles que han dejado de ser utilizados como vivienda, y al mismo tiempo, las edificaciones que aún mantienen

residentes no tienen condiciones funcionales, ambientales, estructurales y/o legales para garantizar su estabilidad (esto a pesar de los programas y proyectos llevados a cabo por el MDMQ), empeorando a un más la percepción y la calidad ambiental de estos sectores.

BORRADOR

4. Un nuevo Modelo Territorial para el DMQ

Acorde al marco legal, el ordenamiento territorial debe asegurar la racionalidad y sostenibilidad de las intervenciones públicas, privadas o municipales sobre el territorio, en función de los objetivos de la planificación económica, social y ambiental determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo. El análisis de las tendencias actuales del desarrollo territorial realizado en función de estos objetivos de desarrollo, permite formular planteamientos estratégicos para el ordenamiento territorial del DMQ que potencializan las oportunidades del territorio en consideración de las restricciones y vulnerabilidades del mismo.

Los OBJETIVOS ESTRATEGICOS formulados para el ordenamiento territorial del DMQ son los siguientes:

- Promover la integralidad regional del DMQ mediante el planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno;
- Consolidar la estructura ambiental principal del DMQ a través del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos;
- Regular y gestionar un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro;
- Consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios;
- Fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

La relación entre estos objetivos del ordenamiento territorial, y los objetivos de los ejes estratégicos planteados en el Plan Metropolitano de Desarrollo se documenta en el anexo 1.

Los objetivos estratégicos de ordenamiento territorial están asociados a componentes del nuevo modelo territorial para el DMQ, y a políticas y programas para su implementación, que se presentan en los siguientes capítulos.

4.1 Integralidad regional del DMQ y gestión territorial coordinada

4.1.1 Modelo territorial

Reconocer y potenciar las interdependencias territoriales

El Distrito enfrenta múltiples desafíos en el desarrollo y ordenamiento territorial: lograr un crecimiento urbano sostenible y ordenado, promover la protección ambiental y utilización sustentable de los recursos naturales, impulsar la adaptación y mitigación del cambio climático, fomentar el desarrollo productivo y el turismo, consolidar la economía social y solidaria, generar empleo digno, incentivar el desarrollo productivo rural y la soberanía alimentaria, aumentar la eficiencia, seguridad y calidad de los sistemas de movilidad y transporte público, mejorar la dotación y calidad de los servicios y equipamientos educativos, recreación y deporte, bienestar social y salud, consolidar la cobertura y calidad de redes y servicios de agua, saneamiento ambiental y desechos sólidos, y finalmente institucionalizar una gestión de riesgos eficiente.

Por otro lado, los diagnósticos presentados en el Plan Metropolitano de Desarrollo y en el Plan de Ordenamiento Territorial evidencian las interrelaciones e interdependencias sociales, económicas

y ambientales entre el Distrito y el territorio circundante, el grado de conurbación con algunos cantones vecinos y las relaciones funcionales existentes con los núcleos urbanos; las áreas agro-productivas y los sistemas ecológicos de la región.

A partir de ello, la Ciudad-Capital y el Distrito-Región se concibe como una aglomeración urbana compuesta por una ciudad central y municipios vecinos más un área rural que se caracteriza por estrechas relaciones de orden físico, económico y social y por los importantes desplazamientos de la población para trabajar en el núcleo urbano central. El centro urbano principal atrae, por su oferta laboral o educativa, a personas que residen en los municipios aledaños. Por otro lado, personas que originalmente residen o trabajan en el centro urbano principal se asientan en zonas rurales o en los municipios aledaños buscando condiciones de vida diferentes a la de la ciudad. La conformación de este tipo de área metropolitana es resultado de las tendencias a la industrialización y crecimiento urbano de las últimas décadas donde se invirtió la relación entre la población urbana y rural.

La Ciudad-Capital y el Distrito-Región así entendidos, asumen un rol de motor para el desarrollo social y económico de la región y del país, basado en la proximidad territorial, unidad económica, social y cultural con los cantones vecinos, y cumplen varias funciones esenciales en el sistema de centralidades urbanas del país:

- **La función de decisión y control** relacionada con la alta concentración de equipamientos y servicios políticos y económicos de nivel nacional, como dependencias del gobierno nacional (Gobierno, parlamento, ministerios, entidades públicas financieras, de control y justicia), sedes matrices de empresas nacionales y sucursales importantes de empresas internacionales, representaciones diplomáticas y de organizaciones internacionales;
- **La función de innovación y competitividad**, debido a su rol como motor del desarrollo social, cultural y tecnológico individual y colectivo. Para ello es vital la presencia de entidades de investigación y ciencias así como la disponibilidad de equipamientos e instalaciones para la presentación de eventos culturales y deportivos de escala nacional e internacional;
- **La función de interface o bisagra** para facilitar el intercambio de conocimientos e información por su proximidad, conectividad y accesibilidad desde otras metrópolis nacionales e internacionales. Aquí cuentan la presencia y el estándar de equipamientos de logística y transporte como el aeropuerto internacional, nodos intermodales de transporte de personas y carga, redes TIC, instalaciones para ferias y convenciones, etc.;
- **La función simbólica** debida al alto grado de significado histórico, político, cultural y urbanístico reconocido nacional e internacionalmente, concentrado en la imagen urbana, el centro histórico Patrimonio Cultural de la Humanidad y las edificaciones y áreas que albergan las funciones mencionadas anteriormente.

Por otro lado, las tendencias a la conurbación y dispersión urbana, las crecientes interdependencias funcionales y ambientales entre el DMQ y su entorno regional, y los desequilibrios territoriales existentes en el DMQ y la región colindante, representan un desafío al ordenamiento territorial que supera la gobernabilidad individual de los gobiernos autónomos descentralizados - Gobiernos parroquiales, cantones vecinos, Concejo Provincial - y requieren de agendas compartidas basadas en los principios de consenso, corresponsabilidad, solidaridad y reciprocidad.

Enfrentar el ordenamiento del desarrollo y crecimiento del DMQ de forma sustentable supone reconocer principalmente las potencialidades físicas, ambientales, culturales y económicas del territorio metropolitano y de su entorno regional inmediato; y, asumir con responsabilidad las determinaciones constitucionales para instrumentar el “Buen Vivir”⁴³ en la planificación y gestión territorial de manera coordinada con otros niveles de gobierno y cantones vecinos.

A escala del DMQ y su entorno inmediato se plantean los siguientes elementos estructurantes de las interrelaciones territoriales:

- Las centralidades de capitalidad y productivas de escala metropolitana-regional: Epiclachima/Presidencia de la República, Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina, Parque Mariscal Sucre y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE);
- Las conurbaciones con los cantones de Mejía-Machachi y Rumiñahui-Sangolquí;
- La red vial de conectividad inter-cantonal compuesta por la Panamericana, la Av. Simón Bolívar y la E35 como ejes viales de escala nacional, el anillo vial urbano de conexión entre la ciudad de Quito, Tumbaco, el NAIQ y Calderón conformado por la Ruta Viva y la Ruta Collas, la autopista Rumiñahui como conexión transversal entre la Panamericana-Autopista Simón Bolívar y la E35, y finalmente el anillo agro-productivo de la E35 entre Yaruquí-El Quinche-Guayllabamba;
- La Red Regional de Corredores Ecológicos, compuesta por áreas protegidas pertenecientes al Patrimonio Natural del Estado (PANE) en la región y las áreas protegidas distritales, que genera la interrelación de ecosistemas distritales y regionales.

La Estrategia Territorial Nacional (ETN) del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) determina un sistema nacional de nodos y centralidades urbanas a diferente escala, dentro del cual los componentes se complementan mutuamente a partir de funciones específicas. Dentro de esta visión, el DMQ y los cantones vecinos al sur asumen el rol de nodo de articulación internacional cuya área de impacto se entrelaza con los nodos de estructuración regional –Santo Domingo de los Tsáchilas, Otavalo-Ibarra, Ambato– y con nodos de vinculación regional en el sur (Latacunga, Riobamba) en el norte (Tulcán), pero también en el oriente (Tena, Archidona, Lago Agrio).

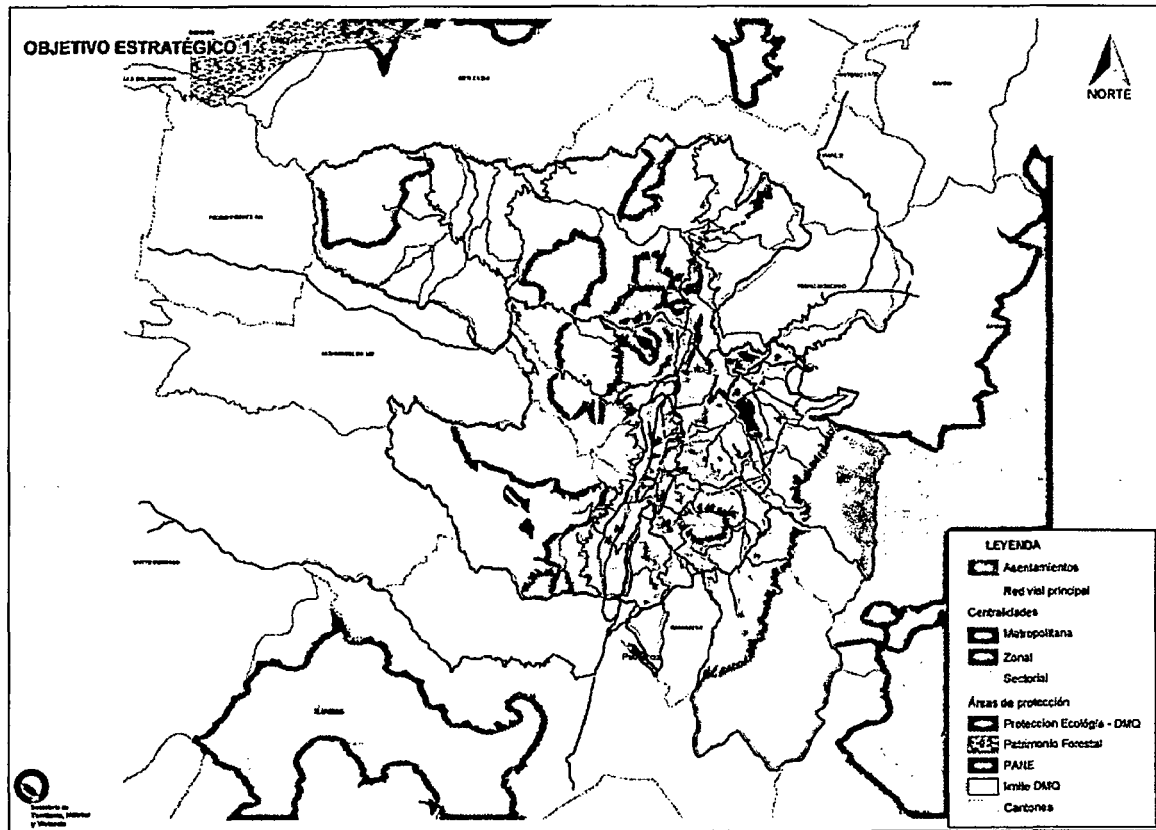
La interrelación entre el DMQ como nodo de articulación internacional con los otros nodos con funciones propias de escala nacional, regional y local se transmite básicamente a través de la red de conectividad interregional. Es evidente la importancia del eje norte-sur definido por la Panamericana y la E35 que articulan al DMQ con las ciudades de la Sierra Norte y Centro, el paso fronterizo hacia Colombia y más hacia el sur y suroeste con los puertos internacionales de Guayaquil y Manta y la frontera con el Perú. De manera complementaria actúa el eje este-oeste que conecta con la región amazónica-petrolera, que a la vez es fuente hídrica y energética del DMQ, así como con la zona agrícola-ganadera de Santo Domingo y el puerto de Esmeraldas.

Este sistema regional de nodos y conexiones en el que se inserta el DMQ cubre áreas de vocación agro-productiva que abastecen la demanda de alimentos del Distrito y generan materia prima para la industria de procesamiento de alimentos y manufacturera.

⁴³ El buen vivir presupone que las libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades reales de los individuos se amplíen de modo que permitan lograr simultáneamente aquello que la sociedad, los territorios, las diversas identidades colectivas y cada uno -visto como un ser humano universal y particular a la vez- valora como objetivo de vida deseable. Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013, SENPLADES.

Sobre esta red de nodos, conexiones y áreas productivas a nivel regional se sobrepone el PANE, con el área protegida Cotacachi-Cayapa, Coca-Cayambe, Antisana e Illinizas. El sistema municipal de áreas protegidas compuesto básicamente por las laderas de la cordillera oriental, del Pichincha y la zona de Mashpi en el noroccidente, configura Corredores Ecológicos y escalones de conexión entre los componentes del PANE.

Mapa No. 15 Elementos estructurantes para la integración regional del DMQ



4.1.2 Políticas

Para potencializar el rol del DMQ como Ciudad-Capital y Distrito-Región y consolidar su interrelación con los cantones vecinos, la región, el país y el mundo, se implementarán mecanismos y espacios de planeamiento y gestión territorial coordinada, de ejecución de programas y proyectos corresponsables y de gestión mancomunada de servicios o equipamientos, bajo criterios de coordinación y co-responsabilidad, dirigidos a asegurar la racionalidad en la planificación e implementación de intervenciones en el territorio.

Al 2022 se pondrán en operación agendas y convenios con los cantones vecinos de Mejía y Rumifahui así como con dependencias del gobierno nacional (Educación, Salud) dirigidos a coordinar y consensuar las actuaciones públicas sobre programas y proyectos cuya prioridad haya sido consensuada entre los actores. Abarcarán un amplio abanico de mecanismos y espacios de cooperación intercantonales e intergubernamentales, que incluyen formas de cooperación informal como pueden ser una mesa de alcaldes, el intercambio de experiencias, el establecimiento de redes o mesas redondas de carácter consultivo con expertos o actores claves, o formas de

cooperación basadas en el derecho público Aunque para ello precise de una reestructuración más integral, que incluya el ensanche de la vía y la rectificación de su trazado, como son la mancomunidad con personalidad jurídica, las empresas públicas o mixtas, o los convenios de cooperación.

Este enfoque sugiere incorporar mecanismos y espacios de planeamiento y gestión territorial coordinada, la ejecución de programas y proyectos corresponsables o la gestión mancomunada de servicios o equipamientos, dirigidos a lograr los siguientes objetivos:

- **Planeación y gestión territorial coordinada** entre el DMQ y los municipios vecinos que asegure un crecimiento ordenado y sustentable basado en las potencialidades y fortalezas del territorio en su conjunto;
- **Integración económica**, proyección y planeación para el desarrollo sistémico del sector productivo en los municipios conurbados o que comparten la zona geográfica;
- **Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad**, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- **Consensos sobre indicadores y metas ambientales** así como regulación coordinada de áreas protegidas en red para la conservación del patrimonio natural, de la calidad ambiental y del acceso y de la apropiación de recursos naturales limitados;
- **Eficiencia y eficacia de los servicios básicos**, monitoreo y seguimiento coordinado de la cobertura y calidad con criterio de sostenibilidad ambiental, social y económica.

Los mecanismos de cooperación y corresponsabilidad serán acordados e implementados de manera gradual acorde a los desafíos concretos, prioridades compartidas y voluntades políticas de los diferentes gobiernos autónomos descentralizados o instancias del gobierno nacional. De acuerdo a ello podrán incorporar diferentes alcances en la planificación, sostenimiento/financiamiento y ejecución de proyectos y programas.

Con ello, para el 2022 se propone implementar una estrategia dirigida a lograr acuerdos intercantonales e intergubernamentales sobre los siguientes temas:

- Acuerdos sobre la planeación y gestión territorial firmados entre cantones y la región que orientan el crecimiento ordenado y sustentable basado en las potencialidades y fortalezas del territorio en su conjunto, con énfasis en el fortalecimiento de centralidades circundantes y una normativa urbana y ambiental unificada;
- Acuerdos sobre la integración económica firmados entre cantones y la región, relacionados con el desarrollo sistémico del sector productivo en los municipios conurbados o que comparten la zona geográfica, con enfoque de calidad ambiental y para promover a la región como destino turístico nacional e internacional;
- Acuerdos sobre la integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Acuerdos entre el DMQ, cantones vecinos y la región sobre la conservación y recuperación del patrimonio natural regional, los sistemas hídricos regionales y la contaminación de los ríos.

4.1.3 Programas

Agendas intercantionales e intergubernamentales de ordenamiento territorial para:

- Establecer los mecanismos de coordinación, planificación y gestión orientada a resolver la articulación y potenciación del desarrollo integral de la región;
- Prever un crecimiento ordenado y sustentable de la región basado en las potencialidades y fortalezas del conjunto territorial;
- Propiciar la conformación de clústeres y encadenamientos productivos que contribuyan al desarrollo del sector productivo y la soberanía alimentaria;
- Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, transporte público, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Conservar coordinadamente el patrimonio natural regional;
- Controlar la contaminación de los ríos;
- Articular y potenciar los recursos naturales y culturales tangibles e intangibles.

4.1.4 Metas al 2022

- Integración y funcionamiento de la mesa regional de coordinación, planificación y gestión regional DMQ, Mejía, Rumiñahui, Cayambe y Tabacundo;
- Plan Regional en aplicación;
- Cinco áreas industriales y agroindustriales especializadas y en funcionamiento;
- Acuerdos sobre la integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Tres ríos recuperados San Pedro, Guayllabamba;
- Tres corredores regionales protegidos con Plan de Manejo;
- Tres circuitos turísticos en operación: Sur-Haciendas, Norte-Flores y Noroccidental-Ecológico;
- Ordenanzas regionales en aplicación.

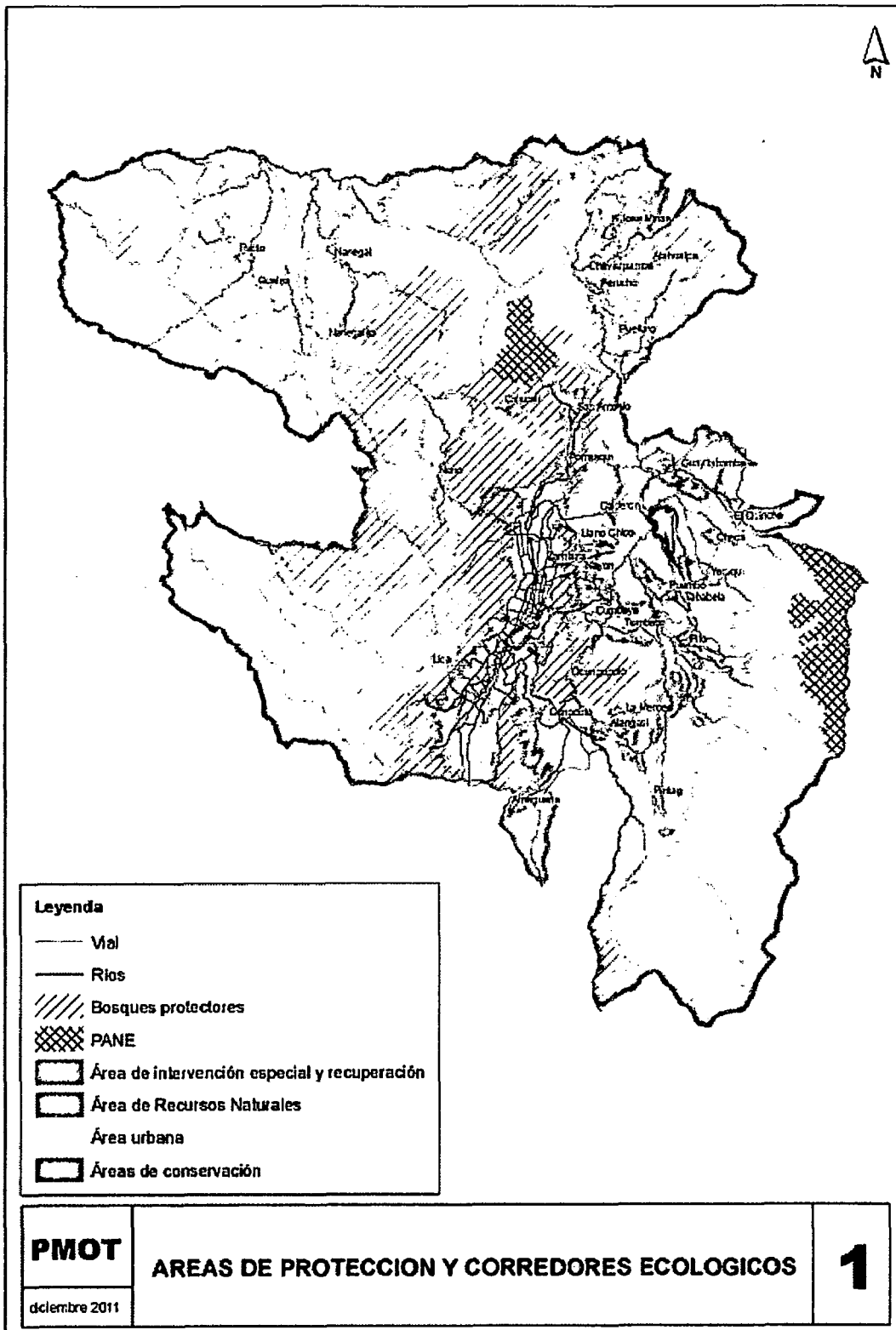
4.2 Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos

4.2.1 Modelo territorial

Durante el levantamiento de datos para la elaboración del Mapa de Cobertura Vegetal del Distrito Metropolitano de Quito, se identificó la existencia de 17 distintos ecosistemas en el territorio. Algunos de ellos se encuentran bajo amenaza de desaparición al interior de los límites del Distrito. Se considera, entonces, necesario establecer nueva red de áreas de conservación que preserve el paisaje ecológico del Distrito, puesto que no todos los ecosistemas amenazados se encuentran representados en las áreas designadas por las Áreas de Patrimonio natural del Estado (PANE).

Por otra parte, se pretende que estas nuevas áreas a declarar no tengan un carácter de conservación estricto, sino que puedan ser manejadas por la misma comunidad asentada dentro de sus límites o en sus alrededores bajo un Plan específico que haya sido sancionado previamente por la Secretaría de Ambiente y que permita el uso sustentable de los recursos existentes.

Mapa No. 16 Áreas protegidas y corredores ecológicos



En este orden de ideas se han definido los siguientes componentes del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos:

- **Áreas del Patrimonio Natural del Estado (PANE):**

Son las áreas protegidas oficialmente declaradas por el Ministerio del Ambiente a nivel Nacional, que se destacan por su valor protector, científico, escénico, educacional, turístico y recreacional. Son administradas por el MAE o mediante convenios de co-manejo con otras organizaciones locales. Estas áreas son:

- Reserva Geobotánica Pululahua,
- Parque Nacional Cayambe-Coca.

Bosques y Vegetación Protectora.- Formaciones vegetales naturales o cultivadas, que tengan como función principal la conservación del suelo y la vida silvestre; están situados en áreas que permitan controlar fenómenos pluviales torrenciales o la preservación de cuencas hidrográficas, especialmente en las zonas de escasa precipitación pluvial. Ocupan cejas de montaña o áreas contiguas a las fuentes o depósitos de agua. Constituyen cortinas rompevientos o de protección del equilibrio del ambiente. Están localizados en zonas estratégicas y de interés nacional. Actualmente existen 25 bosques protectores en el Distrito Metropolitano de Quito.

- **Áreas de conservación o Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas:**

Velan por la representatividad ecológica y conectividad de los ecosistemas y la diversidad biológica asociada y presente en el territorio y los servicios ambientales que prestan. Están conformadas por:

- **Santuarios de Vida Silvestre:** áreas con atributos sobresalientes en términos de biodiversidad e intangibilidad patrimonial. Sujetas a alta protección y restricciones de uso;

Áreas de protección de humedales: Son áreas que constituyen fuentes de agua como arroyos, ciénagas, ojos de agua, manantiales, bofedales, pantanos, glaciares, así como sus ecosistemas asociados aportantes o estabilizadores de cuencas hidrográficas y del ciclo hídrico en general, los cuales son esenciales para la estabilización ambiental, reproducción o de importancia temporal para aves migratorias y de uso recreacional;

- **Áreas de Conservación y Uso Sustentable (ACUS).** Son áreas que incluyen una zona núcleo de protección estricta, una zona de recuperación y una de uso sustentable. El área permitirá la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, de manera que estas aporten al mantenimiento de la viabilidad ecológica, así como a la provisión de bienes y servicios ambientales para las comunidades involucradas. En algunos casos, protegerá muestras significativas del patrimonio cultural.

- **Áreas de Intervención Especial y Recuperación:**

Son áreas de propiedad pública, privada o comunitaria que por sus condiciones biofísicas y socioeconómicas, previenen desastres naturales, tienen connotaciones histórico-culturales, disminuyen la presión hacia las Áreas de Conservación, posibilitan o permiten la funcionalidad, integridad y conectividad con la Red de Áreas Protegidas y la Red Verde Urbana (corredores

verdes) y constituyen referentes para la ciudad. Por sus características deben ser objeto de un manejo especial.

Estas áreas son:

- Ilaló,
- Laderas (Pichincha-Atacazo)
- Casitagua
- Catequilla
- Lumbisí
- Turubamba (Parque Metropolitano del Sur)
- Amaguaña (Conectividad con Pasochoa)
- Quebradas Vivas

4.2.2 Políticas

El ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable debe basarse por lo tanto en una práctica de la planificación y el ordenamiento territorial que priorice la búsqueda de la eficiencia ambiental⁴⁴ y la equidad social, en una gestión colectiva para garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural y en la que se reconozca la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad.

Desde esta perspectiva es necesario que el DMQ, poseedor de alrededor del 68% de su territorio como patrimonio natural y de amplias aptitudes y zonas agro-productivas, impulse políticas para garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural; promover el buen vivir y la soberanía alimentaria en sus territorios rurales; revisar el modelo de ocupación del territorio y su crecimiento físico; y, potenciar la diversidad y el patrimonio cultural.

La sustentabilidad del patrimonio natural metropolitano implica bajo los preceptos de la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad formular y desarrollar un conjunto de políticas y acciones que auspicien la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio natural del DMQ mediante el uso racional y responsable de los recursos naturales renovables y no renovables.

La promoción del buen vivir y de la soberanía alimentaria en las áreas rurales del DMQ supone políticas públicas de redistribución y sustentabilidad para que la inversión pública, los servicios básicos, infraestructuras, las vías, los establecimientos educativos, de salud y de protección social se distribuyan equitativamente en el territorio y generen nuevas centralidades que potencien el desarrollo y la integración a través de la recuperación de la producción local de alimentos; del fomento de un modelo de agro-producción sobre la base de la asociatividad que procure adicionalmente adecuado financiamiento y comercialización.

Para la implementación del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos se proponen las siguientes políticas:

⁴⁴ Entendida en el marco de la ciudad como la que "que no degrada el medio ambiente, es decir que produce y consume bienes comunes sin provocar riesgos para la población actual y futura, asegurando la perennidad en la posibilidad de producir y consumir bienes comunes" identificando los riesgos a los que está expuesta la población y trabajando para prevenirlos y mitigarlos, en busca de una comprensión integral de los fenómenos urbano-ambientales Metzger, P. Bermúdez, N. El Medio Ambiente Urbano en Quito, MDMQ, 1996.

- Delimitar, regular y gestionar la conservación, protección, recuperación y uso sustentable de las áreas de protección ecológica, como garantía del cumplimiento de los derechos de la naturaleza y el desarrollo humano con equidad social;
- Reducción de la vulnerabilidad al cambio climático y contribuir a la reducción de sus causas y consecuencias a través de una respuesta efectiva frente a sus impactos en sectores estratégicos como: el abastecimiento de agua potable, el manejo y conservación de cuencas hídricas, la gestión integral de riesgos climáticos, los programas de biodiversidad, infraestructura y seguridad alimentaria.

Corredores ecológicos distritales son franjas de alto valor ambiental que utilizan los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos del territorio para conectar macro sistemas ecológicos, preservar la biodiversidad urbana y frenar la ocupación dispersa del suelo.

Esta red comprende el establecimiento de tres tipos de corredores según el ámbito de su impacto: regional, metropolitano y urbano, diferenciándose este último en dos entramados: con potencial ecológico y recreativo-ornamental.

A través del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, los corredores ecológicos regionales articulan las áreas de reserva natural de importancia nacional establecidas en la región. Así, la Reserva Geobotánica Pululahua, ubicada dentro de los límites del DMQ, quedará vinculada con las Reservas Ecológicas Cotacachi-Cayapas y Cayambe Coca. Esta medida permitirá preservar el hábitat de especies en peligro de extinción, tales como el oso de anteojos. La implementación de este proyecto deberá realizarse en coordinación con los gobiernos provinciales y locales con jurisdicción sobre el territorio.

Los corredores ecológicos metropolitanos articulan las áreas naturales de protección establecidas al interior del Distrito, mayormente a través de las redes hidrológicas conformadas por ríos y quebradas abiertas que aún conservan la vegetación nativa de cada zona de vida, y por tanto, también se constituyen en refugios de la fauna silvestre. A esta trama se suman áreas con importancia ecológica tales como el cerro del Llalo, que no necesariamente cuentan con una declaratoria explícita de área de protección natural, pero que contribuyen a la conformación de una superficie articulada y significativamente extensa que permita conservar la biodiversidad del Distrito.

4.2.3 Programas

Planeamiento territorial y gestión ambiental del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos, a través de:

- La actualización y articulación de la normativa de régimen de suelo y ambiental para delimitar y normar el uso y la ocupación del suelo en el Sistema Metropolitano de Áreas de conservación y ecosistemas frágiles a fin de implementar acciones de uso sustentable de los recursos naturales con las poblaciones locales por medio de planes de gestión ambiental;
- Acuerdos sobre agendas ambientales intercantonales y intergubernamentales dirigidos a consolidar el Sistema Regional de Corredores Ecológicos y promover la gestión integral y mancomunada de cuencas hidrográficas en base a esquemas de corresponsabilidad ciudadana;
- El levantamiento de inventarios y monitoreo de la situación actual de los ecosistemas para sustentar y precisar las delimitaciones y regulaciones correspondientes;

4.2.4 Metas

- Planes de Gestión Ambiental formulados participativamente y aprobados para las ACUS determinadas en el PMOT;
- 290.000 Ha se conservan en el DMQ como áreas de protección ecológica;
- 20.000 Ha de vegetación recuperadas en el DMQ;
- Se protegen y manejan las micro cuencas del Antisana, Pita, Papallacta, Oyacachi y San Pedro;
- La huella ecológica de quiteños y quiteñas ha disminuido en 20%.

4.3 Desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro

4.3.1 Modelo territorial

El modelo territorial para el desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro cuenta con los siguientes componentes:

- La clasificación de suelo urbano y rural, para los cuales se definen tratamientos de uso y ocupación;
- Las zonas y sectores priorizados para la mitigación de riesgos por movimientos de masas e inundaciones;
- Las zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda;
- Las áreas patrimoniales;
- Los ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC;
- El sistema principal de soporte y áreas priorizadas para la ampliación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, alcantarillado y saneamiento ambiental.

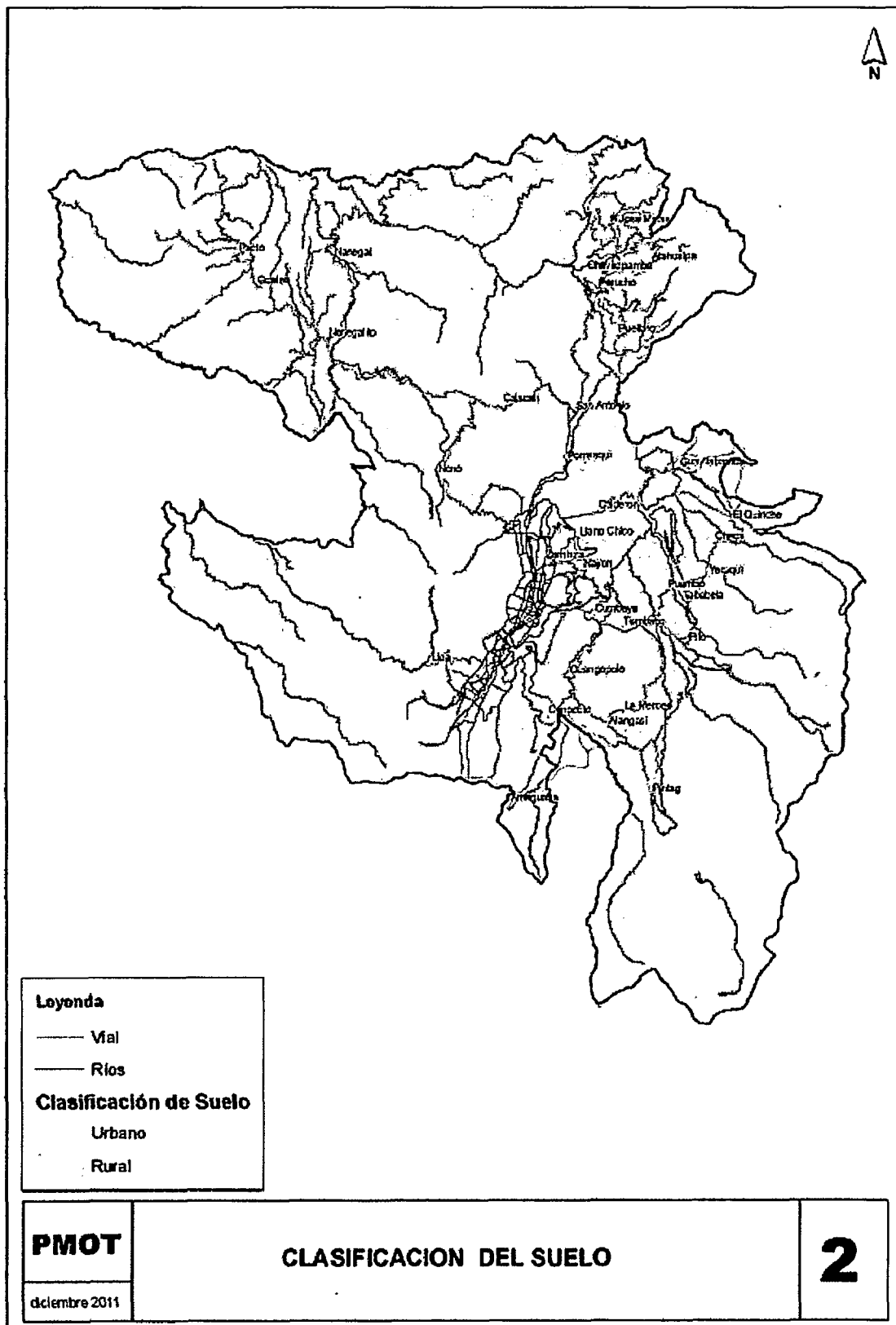
4.3.2 Políticas

Para conseguir un Régimen de Buen Vivir, la actual Constitución de la República establece entre los derechos ciudadanos, el de acceder a un hábitat seguro y saludable y a una vivienda adecuada y digna con independencia de su situación social y económica. De esta manera se garantiza el derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

El ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable requiere de instrumentos y procedimientos de planificación y gestión territorial orientados en la sostenibilidad⁴⁵ y la equidad social, inter-generacional y de género, que garantice la sustentabilidad del patrimonio natural y en la que se reconozca la función social de la ciudad.

⁴⁵ Entendida en el marco de la ciudad como la que “que no degrada el medio ambiente, es decir que produce y consume bienes comunes sin provocar riesgos para la población actual y futura, asegurando la perennidad en la posibilidad de producir y consumir bienes comunes” identificando los riesgos a los que está expuesta la población y trabajando para prevenirlos y mitigarlos, en busca de una comprensión integral de los fenómenos urbano-ambientales Metzger, P. Bermúdez, N. El Medio Ambiente Urbano en Quito, MDMQ, 1996.

Mapa No. 17 Clasificación del suelo



Consolidar el uso y ocupación de las reservas de suelo, compactar y densificar sectores seleccionados con capacidad de carga apropiada y bajo criterios de calidad de hábitat urbano, contener el crecimiento disperso de los bordes de la ciudad, planificación integral de la dotación con servicios básicos en función del modelo territorial PMDOT

La revisión del modelo de ocupación y crecimiento físico expansivo del DMQ para erigir una ciudad compacta supone impulsar una ocupación y utilización eco sostenible del territorio que posibilite racionalizar el uso del suelo (frenar expansión, reciclar suelo usado), optimizar las dotaciones de servicios e infraestructuras construidas, evitar los costos de ampliación de redes, mejorar la cobertura y calidad del sistema de transporte público, reducir la incidencia de los costos del suelo y urbanismo, reducir los costos de construcción, disminuir los desplazamientos, acercar los servicios y equipamientos, facilitar el comercio distribuido, que favorezca el contacto e intercambio entre personas, que genere una cultura de valores relacionados con la convivencia y la tolerancia; y que defina nuevas pautas de relación persona-naturaleza. El asumir este nuevo modelo de desarrollo territorial deberá sin embargo garantizar la preservación de la población frente a riesgos socio-naturales y antrópicos existentes y solventar los problemas de contaminación ambiental y ruido.

Para esta reconfiguración es necesario implementar desde la planificación y gestión territorial dos procesos complementarios: la limitación del crecimiento y la consolidación- densificación de la ciudad construida: la limitación del crecimiento urbano a partir de la redefinición de las limitaciones urbanas que se sustentan en el (de)crecimiento de la población⁴⁶, en la disponibilidad de suelo urbano, en las limitaciones provenientes de los riesgos y vulnerabilidad y en el modelo de organización y distribución de la población; y, la consolidación y densificación a través de intervenciones urbanísticas, normativas que a la vez que preserven la morfología, el paisaje, la imagen urbana y la adecuada articulación con el espacio público, optimicen las asignaciones edilicias y las dotaciones de servicios.

Esta política se articula con las del objetivo relacionado al crecimiento de las redes de servicios, supeditado a la planificación del crecimiento de las áreas urbanas, de manera ordenada, racional y óptima. Se busca evitar que la dotación de servicios básicos acelere la concentración de asentamientos humanos más allá de las áreas planificadas para éstos.

Ajustar la clasificación de suelo urbano y rural

En aplicación del objetivo de avanzar hacia un desarrollo urbano y rural sustentable del Distrito que reduce los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en el territorio inmediato y regional, se plantea una clasificación del suelo urbano y rural definiendo claras restricciones en el crecimiento de la mancha urbana al 2022, promoviendo la ocupación de reservas de suelo urbano y la compactación de áreas urbanas con capacidad de carga, así como regulando el uso y ocupación sustentable del suelo rural.

Para la clasificación de suelo regirán los siguientes principios:

- Suelo urbano: es aquel que se halla predominantemente destinado a las actividades residenciales, productivas secundarias, comerciales, de servicios y de administración o que tiene las aptitudes para ello y cuenta servicios de agua, alcantarillado y energía, accesos viales y recolección de desechos sólidos, y muestra grados de consolidación de mínimo 30%;

⁴⁶ De 4.8 en 1982 a.....

- Suelo rural: es aquel predominantemente orientado a las actividades productivas primarias (agrícolas, pecuarias, forestales, mineras), a la protección ambiental y del patrimonio social y cultural (comunales).

Acorde a esta clasificación, hasta el 2022 se contará con las siguientes áreas:

- Suelo urbano: 41.211 Has
- Suelo rural: 381.203Has.

A partir de reconocer la amplia disponibilidad de áreas urbanas sin construcción, de áreas que cuentan con servicios (agua, alcantarillado, electricidad, alumbrado público) se establece una categorización del suelo que atiende los requerimientos del COOTAD: área urbana, de expansión y rural. La propuesta de suelo urbano amplía el límite de su vigencia hasta el año 2022 y pospone futuras incorporaciones para después de la vigencia del PMODT.

Ordenar el territorio en función de tratamientos para un desarrollo urbano y rural sustentable

Las clasificaciones de suelo urbano y rural se complementan con propuestas para tratamientos urbanísticos y de uso y ocupación del suelo rural que incorporan criterios generales del desarrollo urbano y rural sustentable, apuntando a promover y regular la contención del crecimiento urbano, la consolidación y compactación de suelo servido, la ocupación de reservas de suelo urbano no subutilizadas, la mezcla de usos acorde a criterios de compatibilidad y la localización de usos productivos acorde a la vocación del territorio urbano y rural, con enfoque de sustentabilidad ambiental, social y económica.

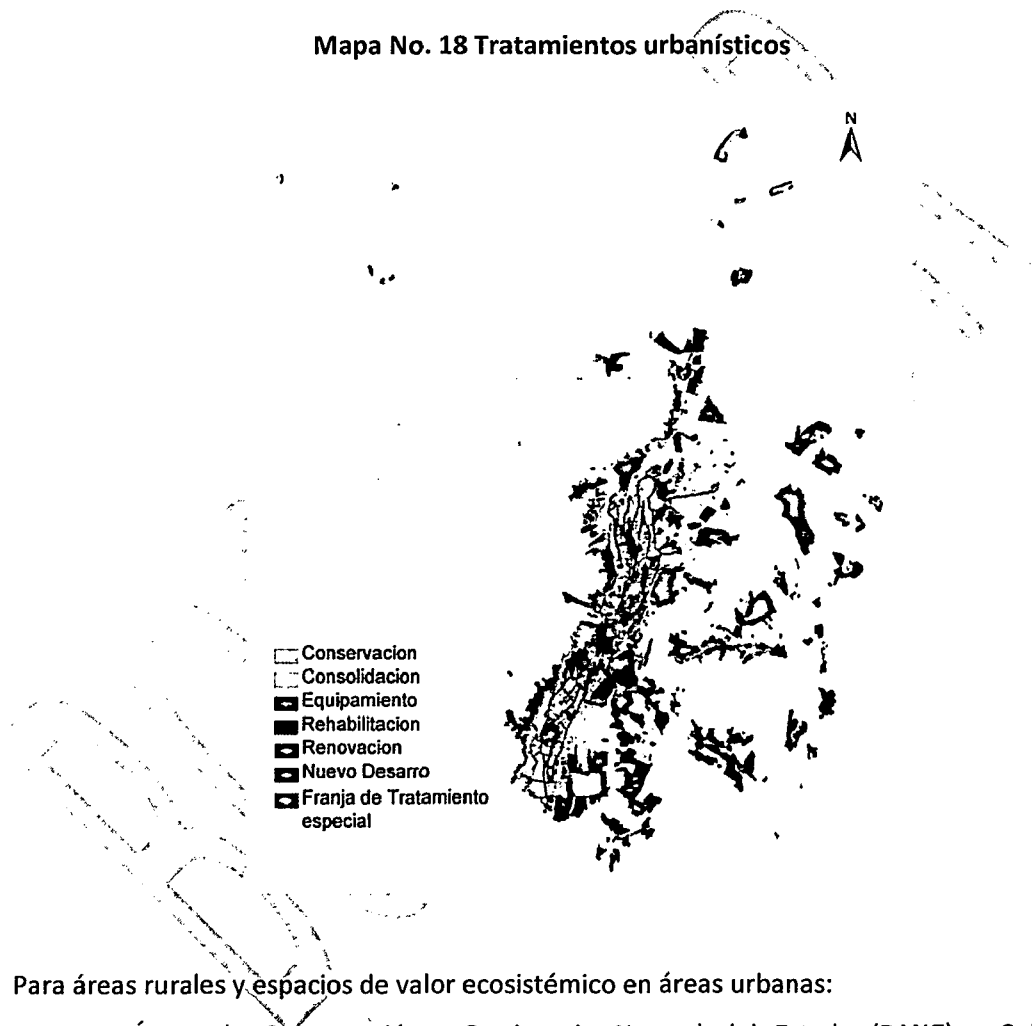
Los tratamientos propuestos serán desarrollados en el marco de la actualización del Plan de Usos y Ocupación del Suelo (PUOS) y serán los siguientes:

- Para el área urbana:
 - **Nuevo desarrollo:** que consiste en el diseño de nuevas estructuras urbanas con características de unidad y homogeneidad tipomorfológica. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;
 - **Consolidación:** que consiste en la ocupación del suelo en correspondencia a las características tipológicas y morfológicas de las estructuras y la normativa existentes para aquellas estructuras que mantienen una homogeneidad morfológica, coherencia entre el uso con la edificación y cierta calidad del espacio público. Podrán ser manejados mediante desarrollo lote por lote;
 - **Consolidación en función de las áreas de intervención especial y recuperación:** Este tratamiento responde a las características específicas de sectores urbanos de borde que limitan con áreas de valor ecosistémico, que requieren de un manejo orientado a la contención del crecimiento urbano y al mejoramiento integral de barrios. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios;
 - **Redesarrollo y renovación:** para aquellas estructuras que por su estado de deterioro y la pérdida de unidad morfológica determinan la necesidad de su reemplazo por una nueva estructura que se integre físicamente y socialmente al conjunto urbano. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial

aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;

- **Rehabilitación patrimonial:** para aquellas estructuras en las que existe contradicción entre el uso y la tipología de la edificación, lo que ha generado un proceso de deterioro de esta estructura. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios, e incentivos que respondan a los requerimientos específicos de áreas y edificaciones inventariadas.

Mapa No. 18 Tratamientos urbanísticos

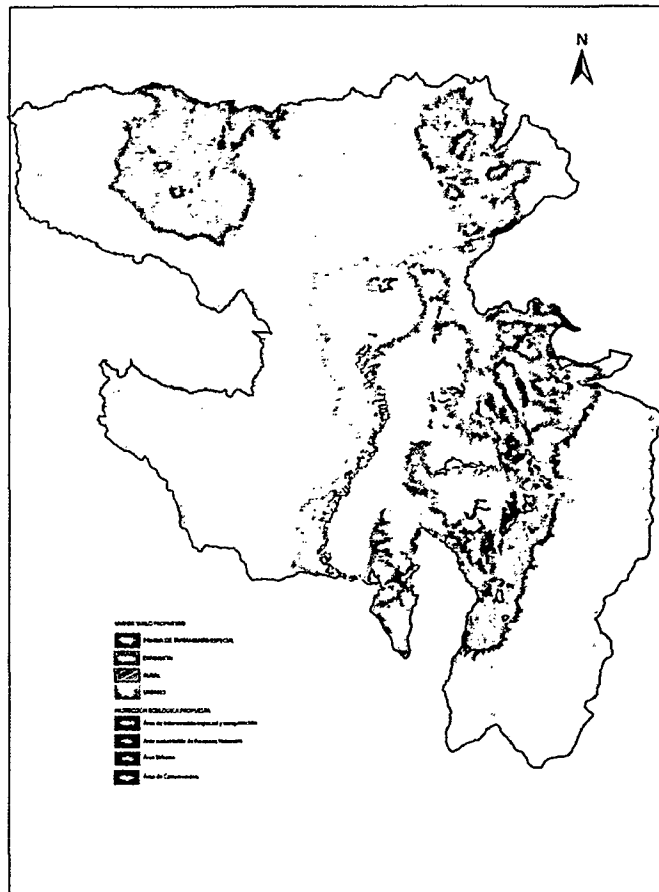


- Para áreas rurales y espacios de valor ecosistémico en áreas urbanas:
 - **Áreas de Conservación - Patrimonio Natural del Estado (PANE) y Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas:** Están sujetas a alta protección y restricciones de uso, esenciales para la estabilización ambiental, reproducción o de importancia temporal para aves migratorias y de uso recreacional. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
 - **ACUS: Áreas de Conservación y Uso Sustentable:** Son áreas que incluyen una zona núcleo de protección estricta, una zona de recuperación y una de uso sustentable, que permitirán la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable

de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, así como a la provisión de bienes y servicios ambientales para las comunidades involucradas.

- **Áreas de Intervención Especial y recuperación:** Por sus características ecosistémicas serán objeto de un manejo especial para la conservación, recuperación y uso sustentable. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
- **Áreas sustentables de recursos naturales:** Son áreas rurales para la explotación sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables acorde a la legislación ambiental nacional y local y los objetivos de soberanía alimentaria.
- **Planeamiento, gestión territorial y control del uso, ocupación y control de áreas agrícola-residenciales en función de criterios de auto-sustentabilidad ambiental, impidiendo su crecimiento y densificación, y bajo esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios. Revisión de las determinaciones del PUOS para las áreas agrícola-residenciales, bajo un enfoque de consolidación con sustentabilidad ambiental y social, excluyendo su expansión y densificación.**
- **Aplicación de instrumentos de planificación y gestión territorial para la consolidación de áreas agrícola-residenciales, bajo criterios de sustentabilidad ambiental y social, y mediante esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios.**

Mapa No. 19 Tratamientos de suelo rural



Gestión de riesgos naturales: Asegurar un hábitat urbano seguro, reducir la población en condiciones de riesgo natural y antrópico

Mediante la gestión prospectiva del riesgo prevé aquellos que podrían generarse debido a nuevos procesos de desarrollo e inversión, por lo cual es un componente integral de la planificación del desarrollo y del ciclo de planificación de nuevos proyectos. Su objetivo principal es evitar la generación de nuevos riesgos, garantizar adecuados niveles de sostenibilidad de las inversiones, y evitar medidas costosas de gestión correctiva en el futuro (Lavell, 2003)⁴⁷.

La gestión prospectiva del riesgo es un elemento fundamental dentro de la gestión territorial y se cumple al identificar y normar las zonas de exposición a amenazas de origen natural (movimientos en masa, inundaciones, sismos, erupciones volcánicas) y de origen antrópico (químicos peligrosos, incendios). Incluye el programa de relocalización de familias asentadas en zonas de riesgo no mitigable. Asimismo, en el programa de regularización de barrios prevalece el análisis de riesgos y se procura la no regularización de sectores en zonas de alto riesgo natural o antrópico.

Planeamiento y gestión territorial para reducir el número de habitantes expuestos a riesgos naturales y antrópicos. Revisión del PUOS acorde a la microzonificación de riesgo según desastres y emergencias recurrentes por tipo de desastre.

Las políticas de ordenamiento territoriales dirigidas a atender la problemática de riesgos naturales enfatizan en los siguientes aspectos:

- Generar información y conocimiento sobre las amenazas naturales y antrópicas en el Distrito a fin de disponer de bases técnicas actualizadas que permitan proyecciones y estimaciones certeras de los riesgos, localizar los sectores afectados por riesgos mitigables y no mitigables y priorizar las intervenciones adecuadas;
- Actualizar el marco normativo para el uso de suelo y construcciones dentro del DMQ en función de la variable riesgo para todas las etapas de la planificación y ejecución de planes y proyectos de intervención municipal, especialmente para responder a los requerimientos de regulación urbanística en sectores en condiciones de riesgo mitigable y no mitigable, así como aumentar la eficiencia del control urbano;
- Intervenciones de reforzamiento, aseguramiento y protección en los equipamientos e infraestructuras esenciales de soporte para reducir la vulnerabilidad existente.

Promover la generación de una oferta de vivienda segura y saludable para grupos poblacionales no atendidos adecuadamente por el mercado mediante zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda

En articulación con la Política Metropolitana de Hábitat y Vivienda (PMHV), se promueve la generación de oferta de Vivienda de Interés Social (VIS) en condiciones dignas, y en un hábitat seguro y saludable. Se busca también que la vivienda ofertada promueva la inclusión social y evite la segregación social territorializada. El componente vivienda es de particular interés para el SMC por cuanto fortalece la combinación de usos en las centralidades y articula el territorio aledaño o inmediato.

⁴⁷ Lavell, A., et. al. (2003). La gestión local del riesgo: nociones y precisiones en torno al concepto y la práctica. Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres Naturales en América Central (CEPRENAC), Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Las políticas de ordenamiento dirigidas a generar las condiciones territoriales para la implementación de la política municipal de vivienda con enfoque de corresponsabilidad público-privada incorporan los siguientes aspectos:

- Delimitar y regular áreas prioritarias para la generación de una oferta de hábitat y vivienda segura, sana y asequible dirigida a hogares priorizados, bajo esquemas de corresponsabilidad público-privada y mecanismos de la economía social y solidaria;
- Garantizar que los proyectos de vivienda en el DMQ, ya sea de oferta pública o privada ofrezcan calidad de vida, a través de configuraciones urbanas que generen comunidad, que garanticen la equidad y la inclusión social el acceso a equipamiento, espacio público e impulsen la sostenibilidad ambiental;
- Generar reserva de suelo y promover su oferta para el desarrollo de vivienda de interés social desde la óptica del ordenamiento territorial para una ciudad inclusiva, eficiente y sustentable;
- Controlar la proliferación de más asentamientos informales, y promover el crecimiento de la zona urbana en las áreas definidas para ello;
- Definir mecanismos de gestión y financiamiento que coadyuven al acceso de vivienda de interés social, recuperación de vivienda precaria y la residencialidad del CHQ;
- Planeamiento y gestión territorial para la generación de oferta de vivienda. Parámetros y lineamientos para planes y proyectos municipales de vivienda en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial PMDOT;
- Seguimiento a la implementación de la política municipal de vivienda. Mecanismos de seguimiento y monitoreo a la gestión municipal en la implementación de la política municipal de vivienda, que incluyan elementos de co-responsabilidad ciudadana;
- Parámetros y lineamientos para planes y proyectos para la ampliación y adecuación de las redes de servicios en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial. Identificación de la demanda y cualificación de la oferta de servicios de agua y alcantarillado acorde al modelo territorial PMDOT.

Áreas de protección patrimonial: el CHQ y su entorno

El Centro Histórico de Quito y sus sectores vecinos son espacios que responden a una dinámica de una época, que contienen elementos urbanos y arquitectónicos representativos para el patrimonio cultural de la ciudad. Son espacios que responden a una dinámica y que dan continuidad a la ciudad dentro de su crecimiento de la misma.

Los sectores al sur del Centro Histórico responden a la dinámica que la Ferroviaria impulsó con el desarrollo de la zona industrial y de barrios obreros, en la cual se mezcla la traza de damero con la traza del predio de la Ferroviaria y su patio de maniobras, que rompe con la traza urbana tradicional, pero que con sus esquinas y sección de calles logra una integración espacial, que se han mantenido como parte de la respuesta de lo tradicional con lo nuevo de esa época.

En el norte el desarrollo del eje Hospitalario (Hospital Militar y Hospital Eugenio Espejo); del eje Universitario (Universidad Central, y Universidad Católica con la Politécnica Nacional) conjuntamente con el traslado y descentralización de instituciones públicas y financieras al sector norte del Centro Histórico, son las que concretarán el desarrollo de la actual centralidad que representa para Quito el sector de La Mariscal. La implementación e implantación de estos equipamientos se realiza respetando los caminos tradicionales de entrada y salida de la ciudad

(actualmente Centro Histórico), los cuales de acuerdo a las necesidades y en respuesta al urbanismo de la época (en el cual el vehículo toma cada vez mayor protagonismo), son ampliadas en avenidas como la Av. Colón, Av. Patria, Av. 10 de Agosto, Av. Gran Colombia, y otras que se conforman en espacios de transición por la mezcla de la arquitectura republicana, con las primeras muestras de arquitectura moderna de los años 20, con las primeras muestras de lo a arquitectura moderna en edificaciones residenciales, y con el desarrollo de edificios en altura (como el Banco Central) o conjuntos urbanos (como la Universidad Central).

Además están los elementos y referentes geográficos como el Panecillo, Itchimbia, las laderas del Pichincha, y las quebradas, que se mantienen como parte del paisaje urbano de la ciudad y los cuales son protegidos en un primer momento como parte del imaginario y de la composición de la ciudad a pesar del crecimiento urbano de la ciudad. Estos espacios como hitos y al igual que el Centro Histórico, la Mariscal, la Ferroviaria, son espacios que forman parte de la identidad y del patrimonio que se ha logrado conservar, ya que son los miradores naturales hacia la ciudad, y de la ciudad también son los espacios hacia donde se mira.

Es necesario que estos espacios patrimoniales, y los cuales mantienen estrechas relaciones espaciales e históricas con el Centro Histórico, sean conservadas y mantenidas en la importancia que estas tiene para el patrimonio cultural del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual se plantea la delimitación del Área de Protección Patrimonial, el cual tiene como fin el conservar la calidad espacial que estos espacios tiene así como los conjuntos urbanos e inmuebles patrimoniales inventariados, además de afianzar y fortalecer la relación que estos espacios mantiene con el Centro Histórico de Quito.

Esta área deberá ser tratada de la siguiente manera:

- Se respetará la normativa de usos de suelo y de ocupación que la ciudad exija de estos importantes sectores, y como centralidades que son;
- Se actualizará el inventario de edificaciones patrimoniales, que permita conservar los conjuntos y muestras de arquitectura en sus diferentes estilos y que responden al desarrollo urbano que tubo y tienen estos sectores;
- Mejoramiento recuperación de los espacios públicos, como espacios que relación entre estos sectores con la ciudad y el Centro Histórico, rescatando el simbolismo que estos tiene para la ciudad y para la nación.

Se propone cuatro ejes de actuación que se deberán implementar a largo plazo en el CHQ y las áreas patrimoniales:

El primer eje trata de mejorar la movilidad interna y de relación con otras áreas de la urbe que tiene el CHQ, como nodo de centralidad urbana que es el CHQ, mediante:

- El re-ordenamiento del sistema vial de circulación vehicular que mejore las condiciones de movilidad de los peatones en el Centro Histórico de Quito, de tal manera que se garantice una accesibilidad amable de todas y todos los que viven los lugares y espacios del Centro Histórico;
- La implementación de un sistema de transporte interno que permita mejorar la movilidad en el Centro Histórico, garantice una eficaz movilidad entre el Centro Histórico, el Distrito Metropolitano y la Región;

- La definición y diseño de recorridos de ciclo vía que permita comunicar al centro histórico con este medio de transporte con los espacios públicos existentes en los sectores norte y sur de la ciudad.

El segundo eje se enfocara en el mejoramiento y conservación de los espacios públicos y bienes inmuebles en las Áreas Patrimoniales del DMQ:

- La intervención en plazas y parques de aéreas patrimoniales de parroquias rurales, enfocados en el tratamiento de mejoramiento de recubrimiento, aéreas verdes, mobiliario urbano de recreación pasiva, iluminación;
- La rehabilitación de espacios públicos de área patrimoniales de parroquias rurales, con el mejoramiento, rediseño geométrico y de sección de calles con el fin de dar preferencial a la circulación peatonal, implementación de mobiliario urbano e iluminación, soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, y control de publicidad;
- La rehabilitación y mantenimiento de los espacios públicos del Centro Histórico, área de protección patrimonial y de los conjuntos urbanos de las áreas históricas del DMQ, con la implementación y mejoramiento de mobiliario urbano, iluminación, señalización, áreas verdes y soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, que permitan mejorar la calidad de la imagen urbana;
- La promoción de la implementación de vivienda nueva y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad, de las edificaciones patrimoniales de las áreas históricas del DMQ;
- El desarrollo de programas de asistencia y compensación municipal, enfocadas a la recuperación y conservación de edificios patrimoniales para vivienda;
- El desarrollo de programas de asistencia para el mantenimiento de fachadas (internas y externas), y cubiertas de bienes inmuebles inventariados como patrimonio del DMQ.

El tercer eje se enmarca en el mejoramiento y desarrollo de equipamiento que responda a las necesidades que las zonas residenciales requieren para impulsarlas como tal:

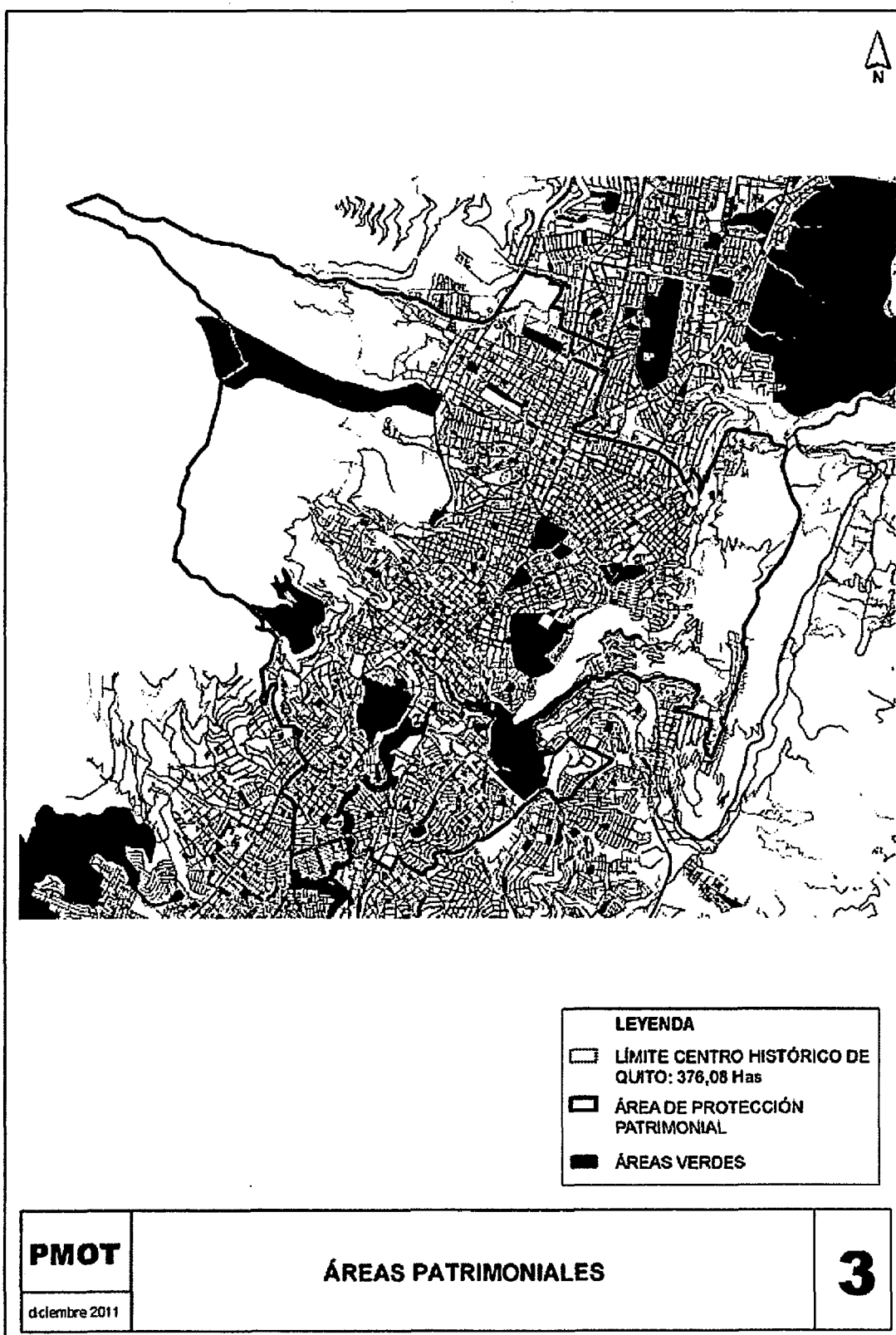
- La implementación de áreas para recreación activa y pasiva, que garantice la participación y disfrute de todos los segmentos de edades poblacionales predominantes en los diferentes sectores y áreas patrimoniales del DMQ;
- La recuperación y redimensionamiento del equipamiento educativo y de salud a nivel sectorial y zonal, priorizando la capacidad y calidad de servicios y espacios que estos espacios pueden brindar a los residentes de las áreas histórico patrimoniales del DMQ;
- La definición de usos de suelo que garanticen la heterogeneidad características de las áreas históricas patrimoniales, pero que a la vez se enfoquen y defiendan el uso residencial que han mantenido tradicionalmente estas áreas.

El cuarto eje se refiere al mejoramiento del medio ambiente y de la percepción que se tiene de las áreas históricas y de los bienes pertenecientes al inventario patrimonial:

- Implementar sistemas de seguridad comunitaria y vigilancia, promoviendo sobre todo el apoyo y la comunicación entre vecinos y la población residente en estos sectores;

- Regular y normar el mejoramiento y modernización de las redes internas de energía eléctrica, telecomunicaciones y sistemas contra incendios que contiene este tipo de edificaciones;
- Promover campañas para mejorar los hábitos y formas de comportamiento de los visitantes y residentes en los espacios públicos de las áreas históricas patrimoniales; con el

Mapa No. 20 Áreas Patrimoniales



- fin de aumentar el respeto, mejorar la convivencia pacífica y generar una apropiación sana de estos espacios públicos.

Ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC

La política de ordenamiento prevé la generación de condiciones territoriales adecuadas para incentivar y promover el desarrollo del DMQ en los sectores agro-productivos, de industria y manufactura, de comercio y servicios y de turismo, tanto para el sector empresarial como para los emprendimientos del sector social y solidario, mediante las siguientes políticas:

- Delimitar y regular áreas prioritarias para la generación de una oferta de suelo y equipamiento para usos y encadenamientos productivos orientados a constituir parques y zonas industriales cuya localización se definirá acorde a criterios de compatibilidad con otros usos aledaños;
- Gestión territorial y equipamiento con infraestructura y servicios mediante mecanismos gerenciales de coordinación interinstitucional entre dependencias municipales reguladoras y ejecutoras, bajo esquemas de corresponsabilidad público privada y reparto de cargas y beneficios;
- Garantizar que los parques y zonas industriales ofrezcan espacios públicos de calidad y estén dotados de equipamientos complementarios comerciales y de servicios;
- Impulsar la ocupación de reservas de suelo para el desarrollo de proyectos productivos, desde la óptica del ordenamiento territorial para una ciudad productiva, eficiente y sustentable;
- Controlar la proliferación de usos industriales y logísticos impulsados por el funcionamiento del NAIQ en zonas de alto valor agrícolas a fin de proteger los usos agro productivos en función de los objetivos de la soberanía alimentaria;
- Con la presencia del NAIQ en la parroquia de Tababela potenciar las actividades productivas industriales y manufactureras de los polígonos localizados en Turubamba, Itulcachi y Calacalí y las agrícola-pecuarias de áreas de explotación extensiva ubicadas al nororiente del NAIQ, al sur y suroriente (Valle de Los Chillos), en relación con la producción de los cantones vecinos y las áreas noroccidentales y norcentrales del DMQ; y las zonas de servicios, que con el SMC se desconcentren deben fortalecer en más puntos del distrito.

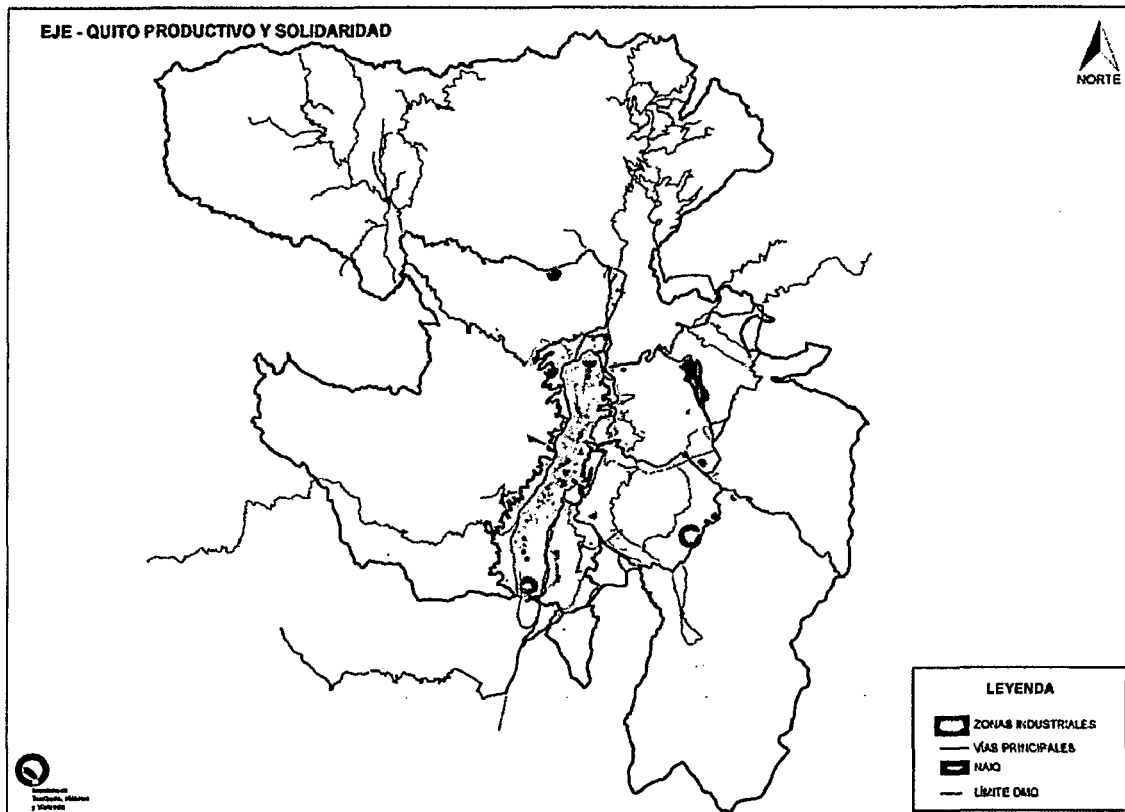
Sistema principal de soporte y áreas priorizadas para la ampliación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, alcantarillado y saneamiento ambiental

Las políticas de ordenamiento territorial relacionados con la cobertura, calidad y sustentabilidad de los sistemas principales de soporte están dirigidas a garantizar el acceso, disponibilidad y calidad de los servicios de agua potable y saneamiento a los ciudadanos del DMQ, alcanzar y mantener la sostenibilidad de los servicios de agua potable y saneamiento con equidad social y garantizar los servicios eficientes y oportunos de recolección de basura en todo el Distrito.

A partir de estos planteamientos, las políticas de ordenamiento territorial proponen:

- La ampliación y consolidación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, saneamiento y recolección de basuras en función de criterios de equidad territorial y énfasis en la población de atención prioritaria, que garantice el derecho humano al agua y la accesibilidad a los servicios;
- Guardar coherencia con el modelo territorial explicitado en la clasificación del suelo y con los objetivos generales de frenar el crecimiento y dispersión de la mancha urbana;

Mapa No. 21 Zonas y Parques industriales



Generación de una oferta de vivienda recuperada o nueva en áreas de conservación patrimonial, redesarrollo y renovación, planes integrales de mejoramiento del hábitat y la vivienda en barrios en proceso de consolidación; normar parámetros de hábitat y vivienda que aseguren la sustentabilidad ambiental de los proyectos de vivienda y aseguren la configuración de barrios con mezcla de usos y dotación de equipamientos y servicios de diferente escala;

- Productividad: Planeamiento, regulación y gestión territorial para diversificar la oferta de suelo, equipamiento e infraestructura requerida para potencializar los encadenamientos productivos con énfasis en industrias culturales, turísticas, artesanía, manufactura de pequeña escala y comercio; operaciones urbanísticas para la gestión territorial de zonas industriales NAIQ/ZEDE, Pifo, Itulcachi, PIT, Calacalí, Carcelén, Calderón, Solanda/Quitumbe/Turubamba así como para los corredores agro-productivos, corredores agro- y eco-turísticos.
- Áreas patrimoniales: Planeamiento y gestión territorial para promover la generación de oferta de vivienda en áreas patrimoniales, consolidar el espacio público seguro, conectado y de calidad, mejorar la conectividad y accesibilidad de las áreas patrimoniales con el entorno urbano y equilibrar la dotación de equipamientos y servicios a fin de asegurar la afluencia de usuarios diurnos y nocturnos y armonizar los requerimientos de centralidad con los del hábitat sano y saludable para la población residente.

4.3.4 Metas

Acorde a las políticas y programas planteados se definen las siguientes metas al 2022:

- Desarrollo urbano y rural sustentable: Actualización de la normativa de régimen, usos, ocupación del suelo y ambiental, mecanismos de reparto de cargas y beneficios y de participación en la plusvalía normados e implementados, modelo gerencial para la implementación de instrumentos y procedimientos de gestión territorial definido, normado e implementado, 90% del suelo urbano ocupado, 10% del área urbana con tratamiento de redesarrollo o renovación con planes y proyectos aprobados y en ejecución;
- Gestión de riesgos: Disponibilidad de una base de datos de desastres del DMQ con el mayor detalle posible, zonificación del territorio en base a los niveles de amenaza presentes (riesgo mitigable, no mitigable), Plan de Usos y Ocupación del Suelo actualizado con enfoque de riesgos, normativa municipal de usos, ocupación y construcciones actualizada, protocolos para el control del uso del suelo y de la construcción implementados, programas para la desconcentración territorial y el reforzamiento estructural de equipamientos e infraestructura esenciales definidos, financiados y en ejecución;
- Vivienda: Programas preventivos y coyunturales de relocalización de viviendas en condiciones de riesgo definidos, financiados y en ejecución, construcción de 10.000 viviendas nuevas dirigidas a los sectores de más bajos ingresos, de 2.000 viviendas nuevas dirigidas a familias que deben ser relocalizadas, 100 has de suelo adquiridas y ocupadas en proyectos urbanos integrales, 3000 unidades de vivienda en áreas patrimoniales habilitadas;
- Productividad: Operación urbanística con regulación y gestión urbanística para normar y equipar el nodo logístico regional e internacional NAIQ-ZEDE-Parque Tecnológico y 3 parques industriales, regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para asegurar la reubicación del 85% de industrias con incompatibilidad de usos en zonas y parques industriales implementados, regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para generar equipamiento e infraestructura dirigida al fortalecimiento de la economía popular y solidaria; regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para promover al Distrito como destino turístico sustentable de calidad a nivel nacional e internacional;
- Servicios: Incremento de capacidad de 1700 litros por segundo en captación, conducción y tratamiento para agua potable, 99% de cobertura de servicio de agua potable en el DMQ, 99% de cobertura de servicio de alcantarillado en el DMQ, solucionar 60 puntos críticos de inundaciones en el DMQ; 90% de cobertura de intercepción y tratamiento de aguas residuales en el DMQ; incremento de la cobertura de los servicios de recolección de basura en al menos al 94%, acopio de al menos el 40% del total de toneladas recolectadas por día, incremento en el número de toneladas días de RS recuperados y aprovechados, de 180 a 360.

4.4 Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad

4.4.1 Modelo territorial

La red de movilidad y transporte se compone de elementos específicos, de relevancia para la escala distrital y regional:

- El Sistema Integrado de Transporte Público reorganizado a partir de la puesta en funcionamiento del primer tramo del Metro Quito como eje central de transporte público;
- El sistema vial principal que articula el territorio distrital y regional intervenido por diversas obras para la adecuación y ampliación;
- Las terminales terrestres interprovinciales y equipamientos de transporte internacional (NAIQ).

4.4.2 Políticas

“Movilidad Sustentable es la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro”.⁴⁸

Se propone construir un nuevo modelo de movilidad, que corrija las tendencias del modelo pre-existente, por su alta dependencia del vehículo liviano, empleando alternativas socialmente más incluyentes, ambiental y energéticamente menos impactantes y económicamente más eficientes para todos los habitantes del Distrito Metropolitano, articulando los siguientes objetivos estratégicos.

Desde el ordenamiento territorial, este nuevo modelo de movilidad encuentra su eje estructurante y articulador en dos componentes esenciales del modelo territorial: la restricción del crecimiento urbano horizontal y disperso unido a la compactación y densificación selectiva del área urbana, y el fortalecimiento del sistema poli-céntrico que acerca los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y reduce el número y tiempo de desplazamientos.

El nuevo modelo de movilidad debe ser desarrollado en función del nuevo modelo territorial y sobre la base de una planificación participativa, de ejecución progresiva y socialmente evaluada, en donde la seguridad vial y la calidad ambiental prevelezcan en la toma de decisiones, promueva una nueva cultura ciudadana de respeto entre los usuarios del espacio público, priorice las intervenciones que recuperen la preferencia ciudadana por el transporte colectivo, fomenten la multimodalidad, desestimulen el uso del vehículo particular y contrarresten el uso inequitativo del espacio público.

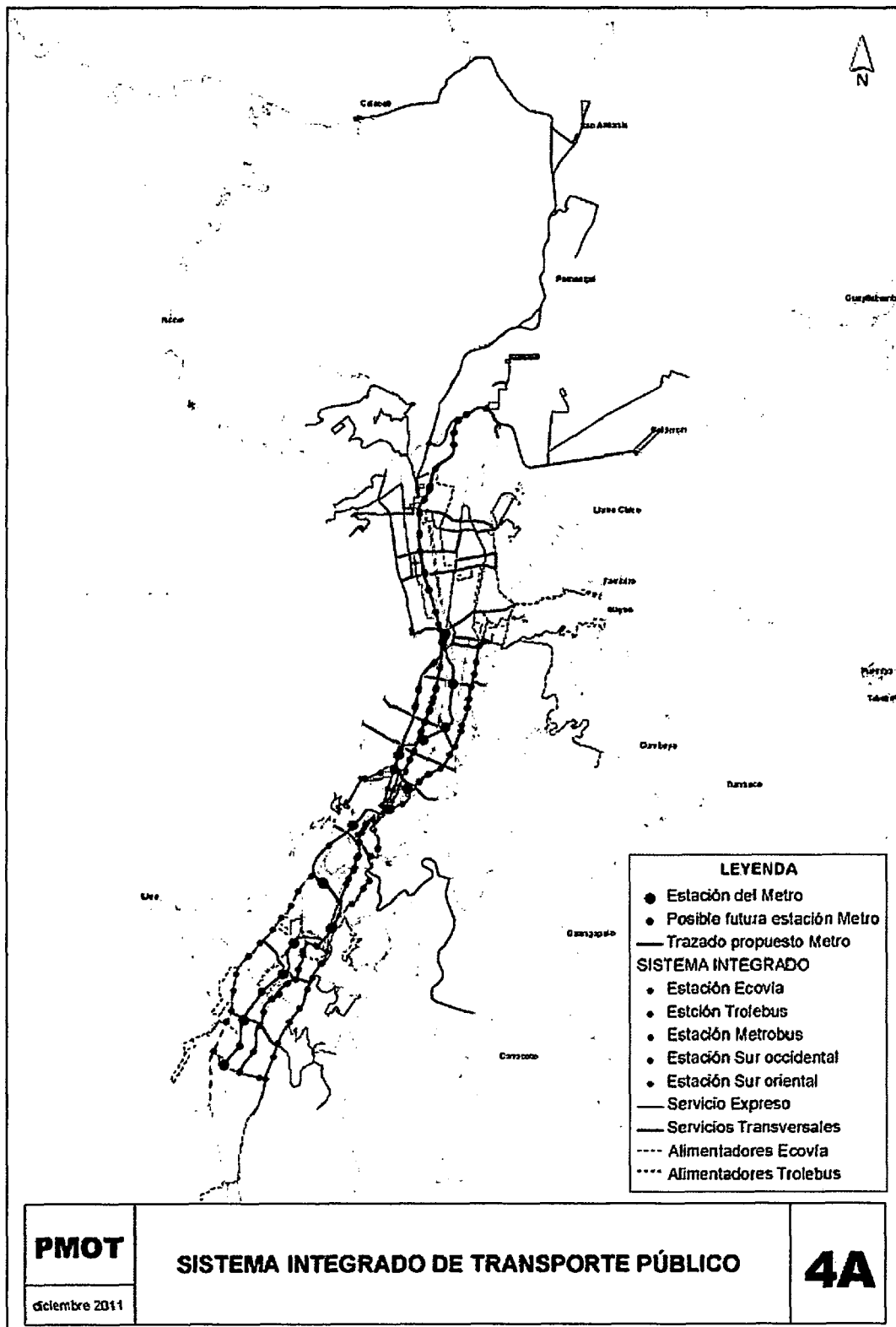
La modernización del sistema de transporte público mediante el Metro Quito y la reorganización de los sistemas BRT constituye un factor detonante para diversas centralidades urbanas, al igual que las obras viales previstas para la ampliación de la red vial principal que asumen una importante función de articular centralidades en áreas de borde de ciudad y rurales con la gran aglomeración urbana del valle alto.

Para configurar un territorio distrital accesible y conectado mediante sistemas de movilidad y transporte seguros, eficientes y eficaces se priorizan los siguientes objetivos:

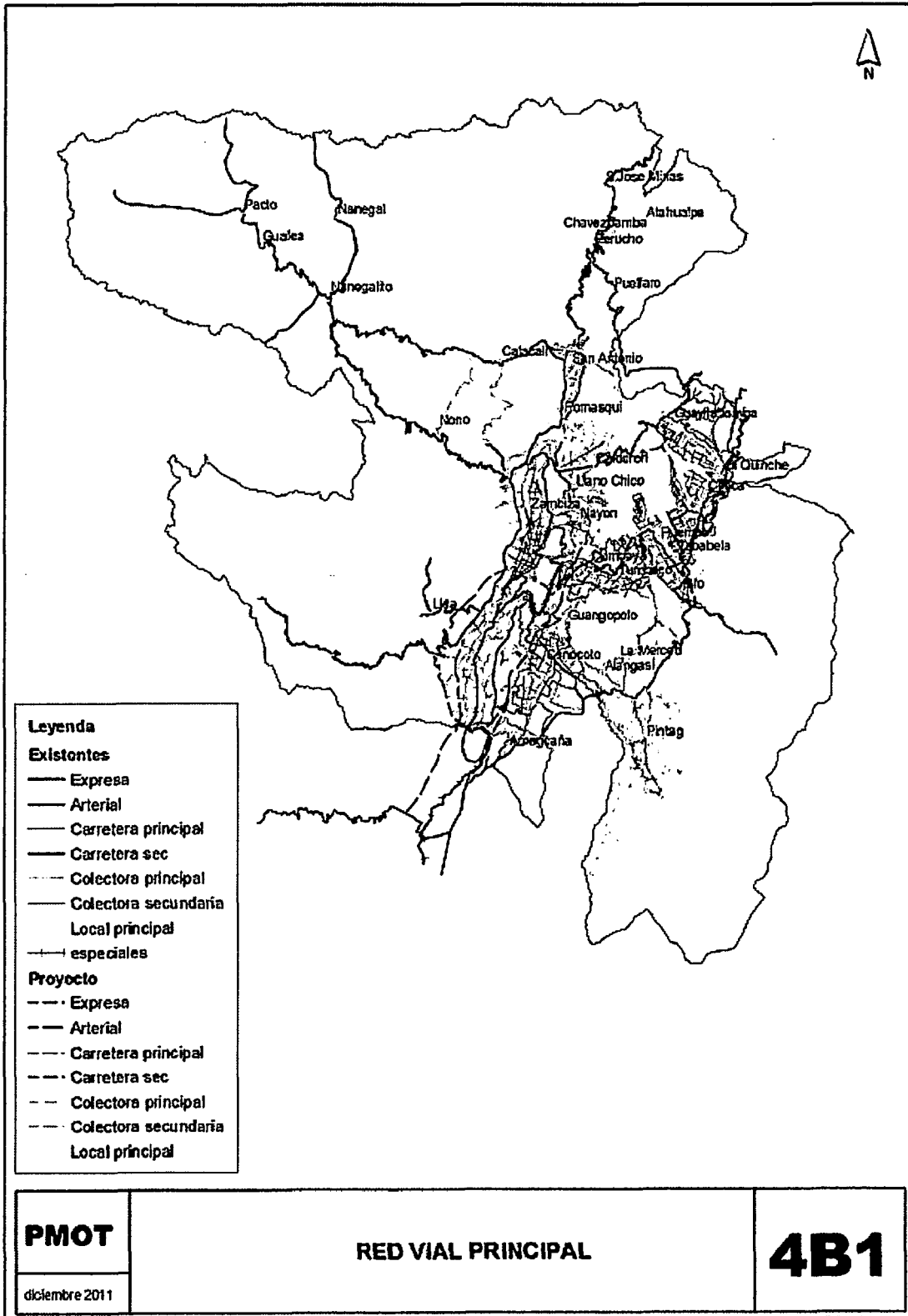
- Puesta en funcionamiento del NAIQ como nodo internacional y nacional de transporte de personas y carga;
- Puesta en funcionamiento del Metro Quito como eje central de transporte público masivo urbano, articulado con el sistema integrado de transporte compuesto por BRT, trole y alimentadores;

⁴⁸ World Business Council for Sustainable Development en Plan Maestro de Movilidad para el DMQ.

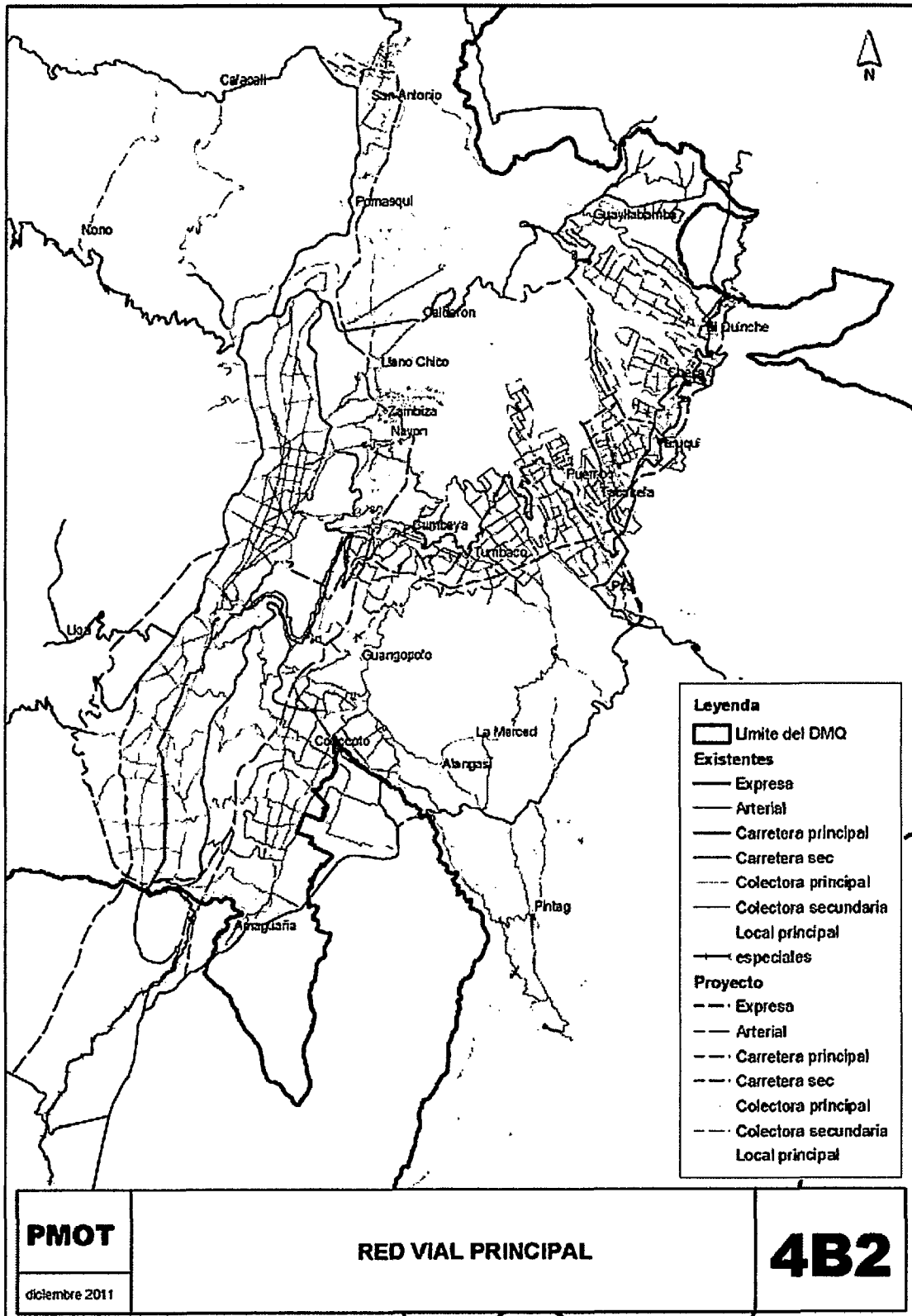
Mapa No. 22 Sistema integrado de transporte público



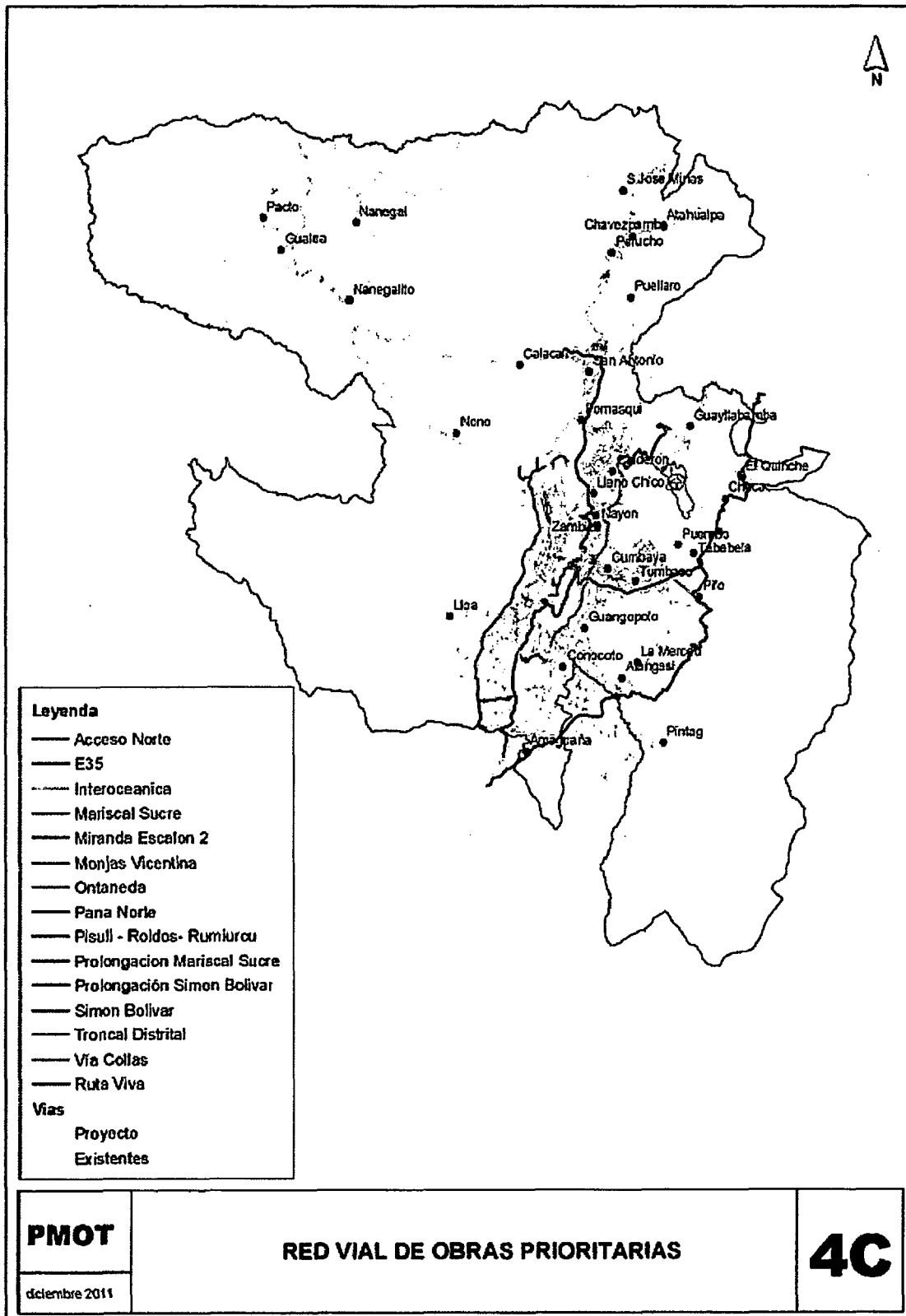
Mapa No. 23 Red Vial Principal - Distrito



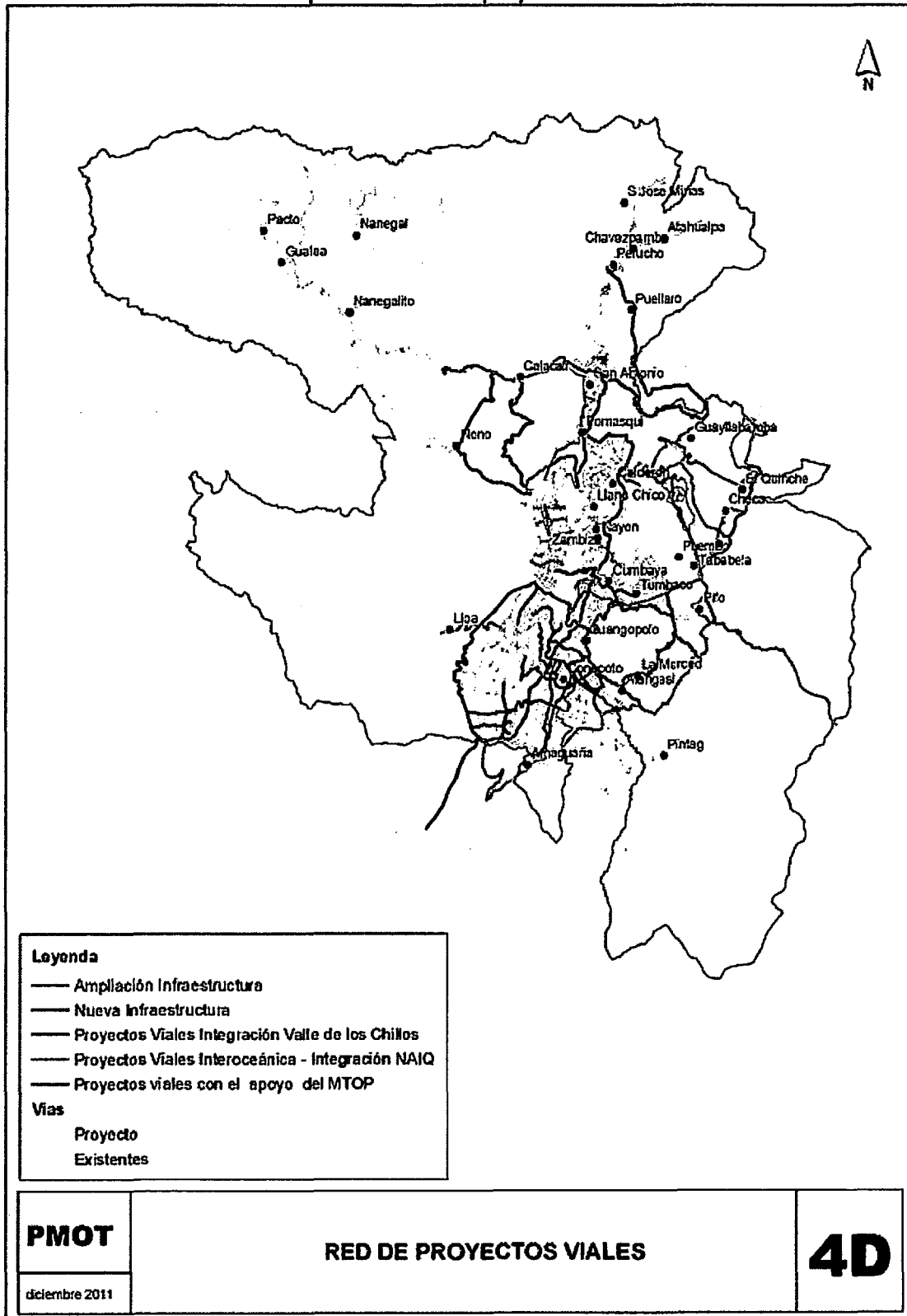
Mapa No. 24 Red vial principal – Ciudad



Mapa No. 25 Red vial – obras prioritarias



Mapa No. 26 Red de proyectos viales



- Optimización de la red vial arterial del DMQ, en función de la demanda de conectividad y accesibilidad a escala DMQ, regional y nacional;
- Mejorar las condiciones físicas para la movilidad no motorizada (peatonal, bicicleta, otros), especialmente mediante el fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades, la Red de Espacio Público y la Red Verde Urbana.

Conectividad y accesibilidad regional

La integralidad del territorio del DMQ en función de su rol como Ciudad-Capital y Distrito-Región y nodo de articulación internacional se manifiesta en la configuración de la red de movilidad y transporte de personas y carga que articula el territorio del DMQ con la región, el país y el mundo. Esto se relaciona con la infraestructura requerida para la provisión de bienes y servicios asociados a la estructura de centralidades, y principalmente a la promoción de los puntos neurálgicos de las centralidades metropolitanas y los sistemas de comercialización en el DMQ, regulados debidamente, considerando que deben estar articulados con una prioridad de la movilidad de ciudadanos respecto al transporte de carga.

La conectividad regional, interurbana y barrial garantizará la conectividad del DMQ mediante la atención a las zonas de crecimiento y dotación del urbano consolidado con vías arteriales, colectoras y locales que favorezcan las prioridades del sistema en cuanto a seguridad vial y transporte colectivo. Para ello se priorizarán intervenciones dirigidas a: optimizar la conectividad de Quito con la región y el país, a fin de profundizar su carácter de polo y fuente de desarrollo nacional; asegurar los desplazamientos que se realizan en los corredores periféricos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, así como en los escalones que cruzan la ciudad de occidente a oriente a lo largo de todo el trazado urbano; resolver las intersecciones urbanas con mayor congestión, particularmente aquellas que inciden en las velocidades de servicio del transporte colectivo; y, posibilitar los accesos y desplazamientos de los buses en los barrios periféricos.

A mediano y largo plazo, el Sistema Distrital de transporte público deberá ser integrado en un Sistema Regional de Transporte Público que deberá articular los medios de transporte colectivo que conectan al territorio del Distrito Metropolitano con los cantones vecinos que según la ETN hacen parte del nodo de articulación internacional: Mejía y Sangolquí (Buses intercantonales e interparroquiales) y con los nodos de estructuración nacional (Ibarra-Otavalo, Santo Domingo de los Tsáchilas, Ambato), nodos de vinculación regional (Latacunga) y nodos de sustento (Cayambe). Este sistema deberá responder a los flujos de bienes y servicios que se generan entre el DMQ y las ciudades mencionadas, y deberá incluir los aspectos de transporte de personas y de carga.

Las terminales terrestres interprovinciales e internacionales, Quitumbe en el sur y Carcelén en el norte, son de vital importancia tanto para el Sistema Metropolitano como para el Sistema Regional de Transporte. Sus condiciones actuales de funcionamiento deberán ser optimizadas, especialmente en términos de conectividad y accesibilidad desde el Metro Quito y el NAIQ. Nuevos centros de logística para el transporte de carga, asociados al NAIQ y a las zonas y parques industriales de escala regional podrán fortalecer la red de movilidad, conectividad y accesibilidad regional, nacional e internacional en lo que respecta al transporte de carga. Estos centros deberán estar localizados en los principales nodos de articulación entre la red vial principal del país, la región y el Distrito (Panamericana Sur-PIT-Central de Abastos, Panamericana Norte-Carapungo o Panamericana Norte-Av. Simón Bolívar, E35-Pifo/Puembo-Ruta Viva).

Modernización del Sistema de Transporte Público y Metro Quito

Con el objetivo de mejorar la movilidad interna se prevé la ampliación de la infraestructura existente y la consolidación del sistema integrado de transporte público, priorizando la integración física del DMQ, de tal forma que permite a los usuarios movilizarse grandes distancias en períodos cortos de tiempo. Si bien el énfasis de la nueva estructura territorial promueve la reducción de los desplazamientos largos y con ello una mayor apropiación de territorios locales, es importante reconocer la necesidad de conmutaciones interterritoriales, precisamente para dar coherencia a la interdependencia característica del sistema de centralidades y es aquí en donde el Sistema Integrado de Transporte Público, con su elemento principal el METRO, juega un rol fundamental.

El nuevo sistema integrado de transporte público de buena calidad y con integración multimodal requiere del incremento de la oferta, la cobertura territorial y la calidad de todos los servicios de transporte público y comercial, promoviendo paralelamente los modos no motorizados de desplazamiento, para reducir el impacto que sobre la calidad del aire genera el parque automotor. En el caso del transporte público, elemento articulador de este objetivo, se plantea la constitución de un sistema integrado conceptual, operativa, física y tarifariamente, asentado en los siguientes elementos: (a) poner en operación la primera línea del Metro de Quito, como columna vertebral del sistema a lo largo del eje norte sur de la ciudad; (b) optimizar los corredores exclusivos para servicios tronco-alimentados del Metrobús-Q, incorporando a los valles orientales y las parroquias del norte; y, (c) racionalizar el funcionamiento de los buses convencionales, tanto en sus rutas y frecuencias, cuanto en la eficiencia en las operadoras privadas.

Movilidad no motorizada

La conformación de un modelo de movilidad sustentable debe considerar el desarrollo de condiciones favorables para un adecuado transporte no motorizado, de tal manera que se disminuya el número de autos y sus respectivos viajes. Se priorizarán los modos más vulnerables en la escala de movilidad, es decir, los peatones, ciclistas y afines, articulando la Red de Espacios Públicos y la Red Verde urbana con la Red Metropolitana de Ciclo vías que tanto en suelo urbano como rural desempeñan no solamente un rol recreativo, sino funcional para las actividades más cotidianas, promoviendo hábitos ciudadanos respecto a una vida urbana y rural más sostenible. Asegurar un tránsito seguro para todos los usuarios de las vías significa lograr que los desplazamientos se realicen en condiciones de eficiencia, precautelando como valor más alto la seguridad e integridad de las personas, particularmente las más vulnerables en el tránsito, los peatones y ciclistas. Esto requiere de una noción conceptual y de planeamiento de las soluciones viales pensadas a partir de la concepción de la red vial como parte del espacio público con un diseño, señalización, operación y mantenimiento de la infraestructura viaria correspondiente.

4.4.3 Programas

Los programas propuestos para implementar las políticas de movilidad y accesibilidad complementan los programas correspondientes a las políticas relacionadas con la transformación de los patrones de crecimiento y ocupación del suelo urbano y con la implementación de una estructura urbana policéntrica. Por ende requieren ser planificados e implementados en estrecha coordinación entre las dependencias municipales con competencia de definición de políticas sectoriales y regulación y sus entidades ejecutoras adscritas.

Los programas específicos de movilidad y accesibilidad prevén lo siguiente:

- Desarrollo del Metro de Quito como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, de manera integrada con el resto de componentes del Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros;

- Ampliación, operación y optimización de la gestión del Metrobús-Q, basado en corredores tipo BRT: Diseñar, implementar y evaluar nuevos corredores BRT integrados al Metrobús-Q, que conecten el Valle de Los Chillos, las parroquias orientales, las parroquias equinocciales y Calderón – Carapungo, con el resto del sistema integrado;
- Promoción de la movilidad no motorizada mediante la ampliación de la red de ciclo vías en el urbano consolidado y establecer rutas de tráfico compartido debidamente señalizadas. Incorporar en todos los procesos de rehabilitación urbana facilidades prioritarias para los desplazamientos peatonales y la convivencia segura de los modos no motorizados con el tráfico vehicular. Crear y mantener operando el sistema de bicicletas públicas “biciQ”. Peatonalizar el Centro Histórico de Quito, en base a una planificación consensuada y de aplicación progresiva, garantizando el acceso y abastecimiento a las actividades residenciales, de gobierno, turísticas y comerciales que en él existen;
- Diseñar, desarrollar y evaluar una estrategia para limitar el uso del espacio público como estacionamiento de vehículos, ampliando la oferta de conexiones intermodales con el Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, desarrollar el Sistema de Estacionamientos de Quito, ampliando la Zona Azul a todas las áreas de actividad comercial e institucional dentro del hipercentro y dotando de estacionamientos de borde y de intercambio modal con el sistema de transporte público;
- Desarrollo de los servicios conexos de la movilidad para la gestión del tráfico vehicular y la integración de los servicios de transporte: Terminar la construcción e implementación integral de los Terminales Interprovinciales de Quitumbe y Carcelén;
- Desarrollo de nueva infraestructura vial y repotenciación de red principal: Ampliación de la calle Rumihurco y la conexión hacia los barrios Pisulí y Roldós, Ruta Viva como eje estructurante del territorio nororiental del DMQ y de accesibilidad al NAIQ, ruta Collas como acceso norte al NAIQ, extensión norte de la Av. Simón Bolívar, ampliación de la capacidad vial de la Vía Interoceánica y Av. Mariscal Sucre, tramo central de la Vía Troncal Metropolitana en el tramo Av. Gral. Rumiñahui, construcción el cierre norte del anillo periférico Carapungo - El Condado;
- Mantenimiento vial, reformas geométricas y protección de taludes de los ejes viales principales de la ciudad central y asociadas al programa escuelas y colegios seguros, Marín Trébol, Cumandá Napo, mantener la red vial del DMQ en condiciones operacionales y nivel de servicio adecuados;
- Mejoramiento del acceso del transporte público a los barrios mediante el plan de recuperación y mantenimiento vial de los ejes principales de acceso a los barrios, la instalación de paradas de buses en las rutas de accesos a barrios, mantener, mejorar y construir las aceras las calles con rutas de transporte público.

4.4.4 Metas

Al 2022 se plantea el cumplimiento de las siguientes metas:

- Parámetros para la priorización, el planeamiento y diseño de intervenciones en los sistemas de movilidad y transporte consensuados entre las dependencias municipales con competencia sectorial sobre el ámbito de movilidad y transporte, y territorio, hábitat y vivienda, en función de las políticas arriba mencionadas;

- Actualización de la normativa de régimen de suelo, los planes de uso y ocupación y normas complementarias a fin de asegurar la coordinación entre las dependencias de regulación, gestión y ejecución de los temas de movilidad y accesibilidad, y la coherencia con los planteamientos del nuevo modelo territorial y las políticas correspondientes;
- Instrumentos y mecanismos de gestión territorial normados e implementados, dirigidos a asegurar la generación de suelo para equipamiento e infraestructura pública, lograr el reparto equitativo de cargas y beneficios y permitir la participación en la plusvalía generada por intervenciones públicas;
- Obras ejecutadas y en funcionamiento: Metro de Quito, entre El Labrador y Quitumbe, sirviendo al menos 400 mil viajes diarios; corredores BRT oriental, central y occidental, con sus respectivas subtruncas, así como servicios tronco-alimentados hacia Los Chillos, Tumbaco, Calderón y San Antonio de Pichincha; peso mantenido de los desplazamientos peatonales (13%) y elevar al menos al 2,5% la contribución de los viajes en bicicleta al total de las etapas de los viajes diarios que se resuelven en el DMQ, peatonalización o pacificación del núcleo central del Centro Histórico de Quito y otras áreas de la ciudad, sistema de terminales de buses, estacionamientos de intercambio modal y peajes, zonas de control de estacionamiento tarifado incluyendo las parroquias rurales, 14 proyectos viales considerados en el Plan Vial del DMQ presentado en junio del 2010 y se cuentan con los estudios de ingeniería de los nuevos grandes proyectos viales, accesos a barrios legalizados debidamente pavimentados y señalizado para el ingreso del transporte público.

4.5 Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales

4.5.1 Modelo territorial

El Sistema Distrital de Centralidades se configura de la siguiente manera:

- Centralidades metropolitanas existentes: Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina;
Centralidades metropolitanas nuevas: Parque Mariscal Sucre (Ex Aeropuerto) - El Labrador, Epiclachima – Presidencia de la República, Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito – ZEDE.
- Centralidades zonales existentes: Eloy Alfaro (El Recreo-Villa Flora-Chimbacalle), Cotocollao, Solanda-Mayorista, Quitumbe (TTQ-Quicentro Sur), Cumbayá, Tumbaco, San Rafael-Sangolquí, Carapungo, Calderón, San Antonio;
Centralidades zonales a fortalecer: Kennedy, Aucas-Morán Valverde, Pifo.
- Centralidades sectoriales existentes: Rumipamba, Real Audiencia;
Centralidades sectoriales a fortalecer: Marta Bucarám, Carcelén, Comité del Pueblo, Pisulí-Roldós, Rumihurco, San Carlos, La Mena, Chillogallo, Ferroviaria, Amagás, San Isidro del Inca, Pomasqui;
Centralidades sectoriales nuevas: Guamaní, Beaterio.
- Centralidades rurales en asociación:
Noroccidente: Gualea, Pacto, Nono, Nanegalito, Nanegal;
Norcentro: San José de Minas, Perucho, Puéllaro, Atahualpa, Chavezpamba;
Equinoccial: San Antonio, Calacalí, Pomasqui;

Calderón: Carapungo, Calderón, Llano Chico;
 Nororiente: El Quinche, Checa, Yaruquí, Guayllabamba, Nuevo Aeropuerto, Puenbo, Entrada Puenbo, Pifo, Tababela;
 Centro: Zámiza, Nayón;
 Centroriente: Cumbayá, Hacienda Málaga, Tumbaco, Primavera, El Arenal;
 Suroriente: San Rafael-Sangolquí, Conocoto, Alangasí, Amaguaña, Guangopolo, Píntag, La Merced;
 Suroccidente: Lloa asociada a las centralidades urbanas La Mena y Eloy Alfaro.

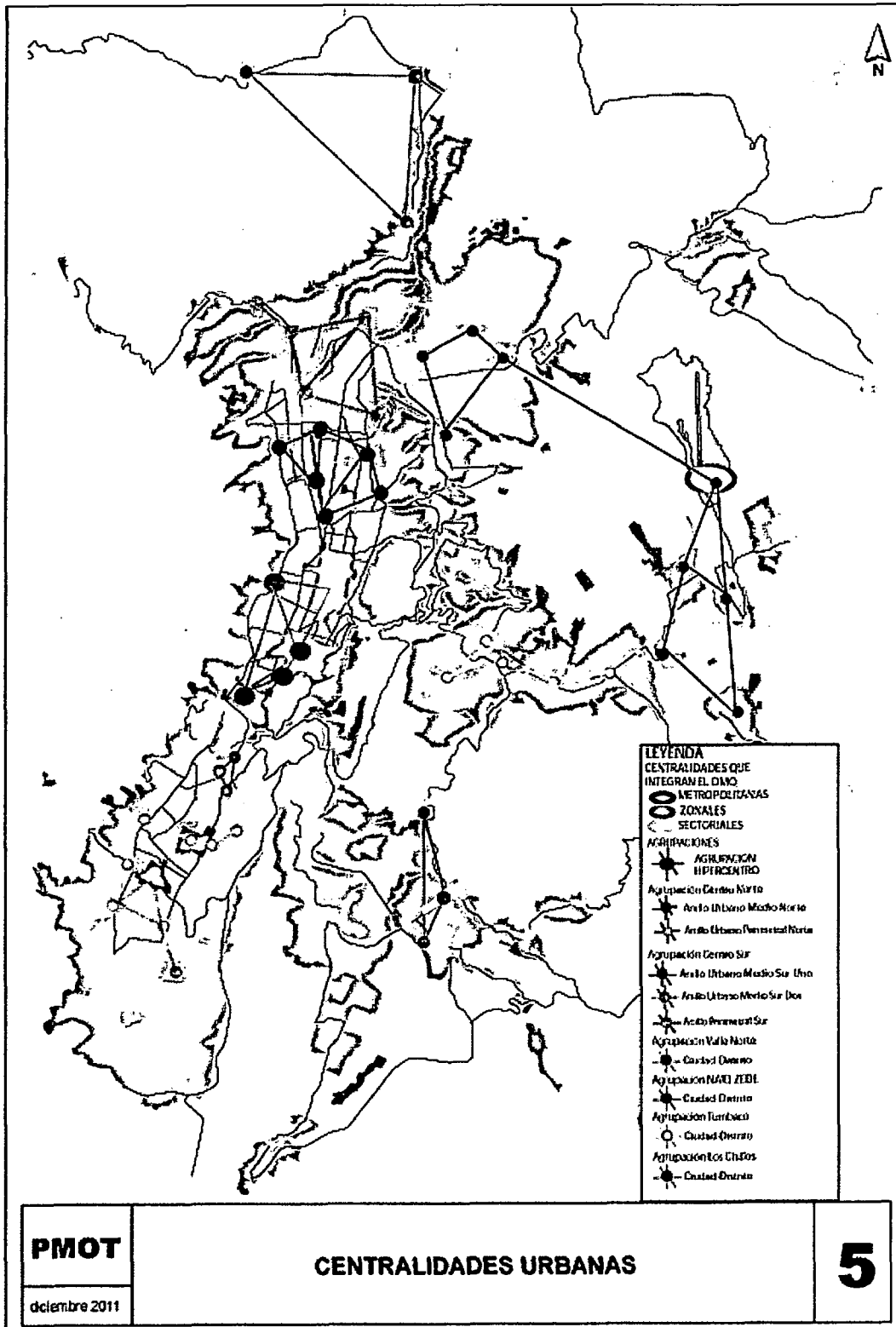
Considerando la escala y localización en el hipercentro, los anillos urbanos medios y perimetrales así como suburbanos, y posibles agrupaciones de complementariedad y sinergia, el Sistema Distrital de Centralidades se estructura en la siguiente matriz:

LOCALIZACIÓN		ESCALA		
		METROPOLITANA	ZONAL	SECTORIAL
AGRUPACION HIPERCENTRO	Hipercentro	Centro Histórico Asamblea Nacional La Mariscal La Carolina		Rumipamba
AGRUPACION CENTRO NORTE	Anillo Urbano Medio Norte	Parque Mariscal Sucre (Ex Aeropuerto) - El Labrador	Cotocollao Kennedy	Real Audiencia
	Anillo Urbano Perimetral Norte			Carcelén Comité del Pueblo Pisulí-Roldós Rumihurco San Carlos Amagasí San Isidro del Inca
AGRUPACION CENTRO SUR	Anillo Urbano Medio Sur	Epilachima -- Presidencia de la República	Eloy Alfaro (El Recreo-Villa Flora-Chimbacalle) Aucas-Morán Valverde Solanda-Mayorista	
	Anillo Perimetral Sur		Terminal Quitumbe-Marta Bucarám	La Mena Chillogallo Ferroviaria Guamaní Beaterio
AGRUPACION VALLE NORTE	Ciudad-Distrito		San Antonio	Pomasqui Calacalí
AGRUPACION NAIQ-ZEDE	Ciudad-Distrito	Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito - ZEDE	Pifo Carapungo	Calderón Llano Chico Entrada Puenbo Puenbo Tababela
AGRUPACION TUMBACO	Ciudad-Distrito		Centro Comercial Cumbayá	Tumbaco-La Primavera Tumbaco-El Arenal Tumbaco-Hacienda

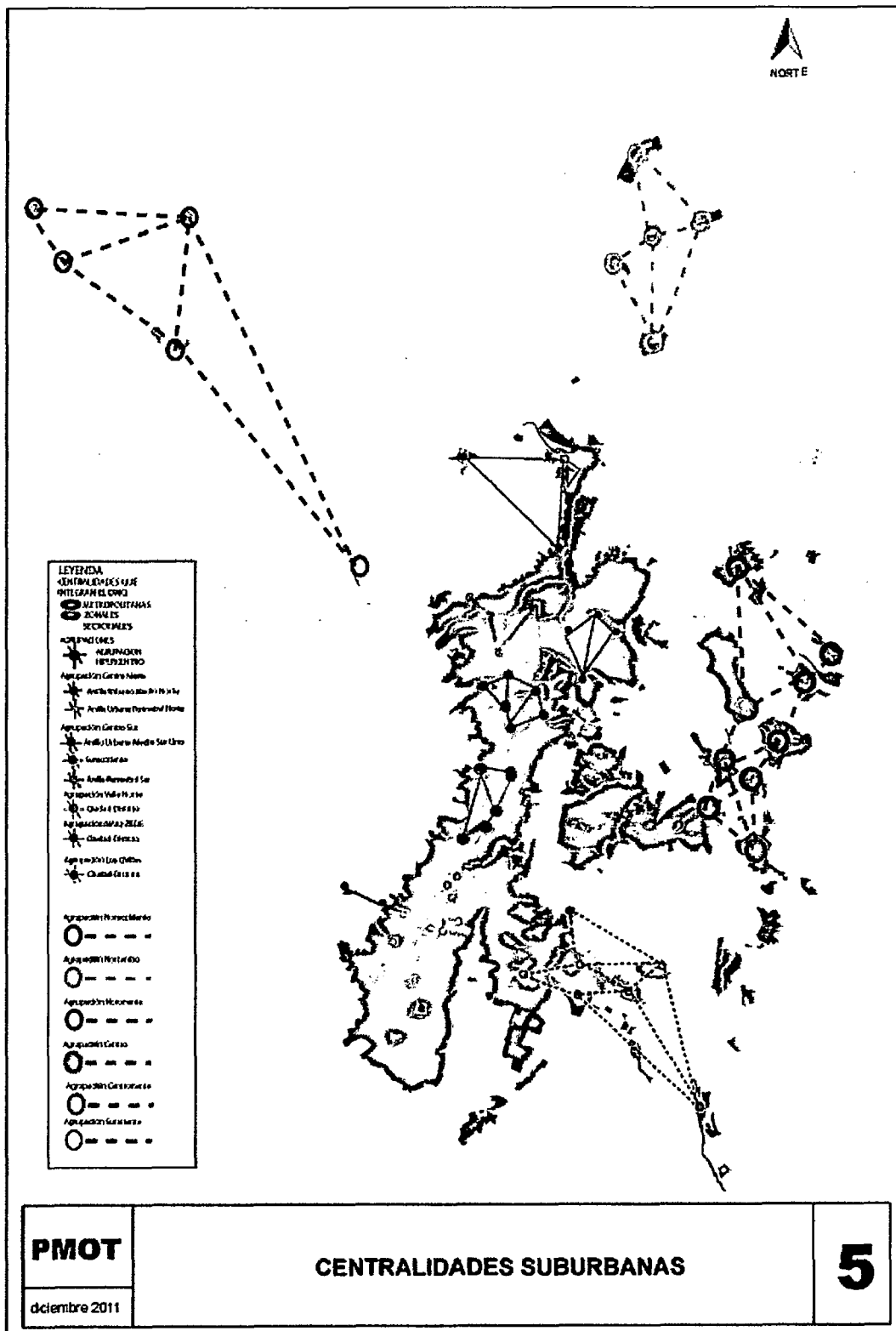
LOCALIZACIÓN		ESCALA	METROPOLITANA	ZONAL	SECTORIAL
					Málaga
AGRUPACION LOS CHILLOS	Ciudad-Distrito			San Rafael-Sangolquí	Conocoto Guangopolo

ESCALA		RURAL
AGRUPACIÓN		
Noroccidente:		Gualea, Pacto, Nono, Nanegalito, Nanegal
Norcentro		San José de Minas Perucho Puéllaro Atahualpa Chavezpamba
Equinoccial		San Antonio Calacalí Pomasqui
Calderón		Carapungo Calderón Llano Chico
Nororiente		El Quinche Checa Yaruquí Guayllabamba Nuevo Aeropuerto Puembo Entrada Puembo Pífo Tababela
Centro		Zámbiza Nayón
Centrooriente		Cumbayá, Hacienda Málaga, Tumbaco, Primavera El Arenal
Suroriente		San Rafael-Sangolquí, Conocoto, Alangasí, Amaguaña, Guangopolo, Píntag, La Merced
Suroccidente		Llóa asociada a las centralidades urbanas La Mena y Eloy Alfaro.

Mapa No. 27 Sistema de Centralidades Urbanas



Mapa No. 28 Sistema de Centralidades Rurales



4.5.2 Políticas

Determinantes del Sistema de Centralidades

La conformación del Sistema Distrital de Centralidades⁴⁹ considera criterios de: concentración de equipamientos, servicios y actividades productivas, accesibilidad por medio de vías y transporte público, así como la distribución y tasas de crecimiento poblacionales. De acuerdo a factores de localización, escala y cobertura así como disponibilidad de suelos de oportunidad para futuros (re-)desarrollos, se establece una jerarquía de centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales.⁵⁰ Las centralidades de diferente escala se complementan mutuamente, cubriendo la demanda de bienes, servicios y empleo de la ciudad, una zona o un sector, delimitado por un radio específico de cobertura y condiciones de accesibilidad.

Las centralidades son, desde un punto de vista socio-cultural, lugares de interacción social, respeto a las diferencias y de generación de conocimiento⁵¹ en los cuales los ciudadanos que habitan en sus cercanías se ven representados e identifican a la centralidad como tal, y se apropian de ella. Las centralidades están vinculadas, además de con usos de mayor actividad, con la presencia de equipamientos y de la dotación de espacio público para su articulación y consolidación.

El Sistema Distrital de Centralidades incorpora centralidades existentes y nuevas, con el objetivo de incentivar la configuración de una estructura urbana poli-céntrica, disminuir la afluencia a las centralidades metropolitanas actuales, acercar los servicios sociales, comerciales, recreacionales y culturales a los lugares de residencia y mejorar las condiciones para el desarrollo productivo del Distrito.

La estructura urbana poli-céntrica encuentra en el Metro Quito el eje conector principal de transporte público masivo y se relaciona especialmente con las estaciones intermodales de transferencia y con los recorridos optimizados del Sistema Integrado de Transporte Público. De esta manera, el Sistema Distrital de Centralidades se convierte en un factor fundamental para la implementación y sostenibilidad de las estrategias de movilidad planteadas para el DMQ que reduce el número y tiempos de desplazamientos, reduce la carga que soportan los sistemas de transporte público y la red vial, y mejora las condiciones para una movilidad no motorizada peatonal y en bicicleta.

Fortalecer una estructura distrital poli-céntrica mediante la dotación equitativa y universal de servicios sociales e infraestructura básica

La dotación equilibrada del territorio urbano y rural del DMQ con equipamiento social es una condicionante clave para un desarrollo territorial y social equitativo. Con el objetivo de captar efectos de sinergia y desencadenamiento de procesos de desarrollo social, económico y cultural local, se propone realizar la desconcentración, ampliación y adecuación del equipamiento social en función de una nueva estructura policéntrica del DMQ, para lo cual se crea el Sistema Distrital de Centralidades.

⁴⁹ Las centralidades rurales se tratan en la estrategia territorial para el fortalecimiento de la ruralidad en el DMQ.

⁵⁰ El Sistema Distrital de Centralidades se complementa por centralidades barriales que –por la escala del PMOT– no se consideran en el presente documento. Deberán ser planificadas y gestionadas a escala de zonas administrativas, mediante los instrumentos de planificación de escala zonal (Plan Parcial) y sectorial (Plan Especial), o mediante proyectos urbano-arquitectónicos especiales (lotes > 10.000 m²).

⁵¹ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos; Ed. du Seuil, Collection "Points" 1968.

Dotación de equipamientos en función del Sistema de Centralidades

Las intervenciones públicas de todos los niveles del Estado dirigidos a la provisión, habilitación, adecuación y ampliación de equipamiento de educación, salud, cultura, seguridad, recreación y deporte, aportarán al fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades, orientando las decisiones relacionadas con la localización, el dimensionamiento y la accesibilidad de estos servicios dentro o cerca de las centralidades previstas y en consideración de su escala. Las intervenciones dirigidas a desconcentrar y ampliar la oferta de servicios sociales deberán estar articuladas con el mejoramiento del espacio público de permanencia y conexión, del paisaje urbano y de la imagen urbana, y con la recuperación o creación de referentes simbólicos que aporten la identidad local y cohesión social del colectivo urbano.

Fortalecimiento de centralidades parroquiales en zonas rurales

Fortalecimiento de las centralidades rurales como nodos de servicios sociales, comerciales y culturales para el entorno rural de Yaruquí, Checa, El Quinche, Alangasi, La Merced, Píntag, Zámbriza, Nayón, Nanegalito, Nanegal, Pacto, Gualea, Perucho, Puéllaro, Atahualpa, Chavezpamba, San José de Minas, Nono, Lloa, Amaguana, Guayllabamba. Equipamiento, infraestructura y accesibilidad dirigida a fortalecer encadenamientos productivos rurales.

Impulsar la asociación entre ellas o a centralidades mayores como las de la Ciudad-Distrito, con el fin de buscar complementariedades y sinergias con sus vecindades.

Criterios para la priorización de intervenciones

Principalmente, las centralidades de la periferia urbana, la mayoría de ellas de escala sectorial; y, las centralidades rurales locales, son aquellas determinadas para cumplir, con su consolidación y fortalecimiento, el objetivo de la equidad territorial, sea a través de equipamiento social implantado en cada centralidad o en una centralidad cercana con la que opera en una sinérgica asociación.

La capitalidad de Quito se manifiesta en las centralidades metropolitanas CHQ, La Mariscal y La Carolina, y a futuro en las nuevas centralidades generadas alrededor de equipamiento y servicios gubernamentales y municipales en el Parque Mariscal Sucre, MAE-La Pradera y Epiclachima. Aquí se localiza la mayoría de las funciones simbólicas, de decisión y control de la Capital del país, adicionalmente albergan las funciones claves para la innovación y competitividad de la sociedad y economía ecuatoriana.

Estas centralidades metropolitanas requieren ser mejoradas en su funcionalidad interna mediante el aprovechamiento de reservas de suelo, la relocalización de funciones del gobierno nacional, la consolidación de usos residenciales, y por medidas para cualificar la imagen urbana y el espacio público. A esto se adjunta la optimización de la conectividad entre las centralidades metropolitanas y entre estas y centralidades de escala inferior, mediante la construcción del Metro Quito y la reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público.

4.5.3 Programas

A futuro, estas centralidades de diferente escala se verán fortalecidas mediante diversas actuaciones:

- Mejoramiento de la imagen urbana y funcionalidad de las centralidades mediante intervenciones en el espacio público, soterramiento de cables y optimización de redes TIC, localización adecuada de equipamientos sociales y consolidación de usos residenciales;
- Optimización de la conectividad entre las centralidades metropolitanas y entre estas y centralidades de escala inferior, mediante la construcción del Metro Quito y reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público;
- Generar normativa para el ordenamiento del espacio público, edificación y mezcla de usos en centralidades nuevas o en procesos de consolidación, bajo criterios de un hábitat seguro y saludable y mediante esquemas de un reparto equitativo de cargas y beneficios;
- Consolidación de centralidades de capitalidad que aglutinan dependencias del gobierno, sedes diplomáticas, administración pública, servicios financieros y comercio de escala nacional y regional completados por espacio público emblemático de permanencia y transición, considerando áreas y nodos de servicios, articuladas mediante el Metro Quito y el Sistema Integrado de Transporte:
 - La Carolina con la plataforma gubernamental financiera (Amazonas/Japón) y productiva (MAE-La Pradera);
 - Epiclachima-Presidencia de la República con la centralidad Solanda-Redesarrollo Mercado Mayorista;
 - Parque Mariscal Sucre con equipamiento metropolitano de servicios, cultural y recreativo, Centro de Convenciones;
 - La revitalización de la Asamblea Nacional y su entorno, que representan formalmente uno de los principales elementos de capitalidad de la ciudad e integran ésta con el CHQ;
 - Centro Cultural Metropolitano del Sur Quitumbe, que complementa la centralidad Quitumbe entre la Terminal Terrestre Quitumbe y el Quicentro Sur.
- Centralidades productivas de escala internacional, nacional y regional, existentes y nuevas, estratégicas para el fortalecimiento de encadenamientos productivos internacionales y regionales, que incorporen en consideración de criterios de compatibilidad, la mezcla con usos residenciales, equipamiento y comercio así como espacio público de permanencia y transición:
 - Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE) en Tababela, articulado con zonas industriales y de logística en Pifo;
 - Central de Abastos Mejía en reemplazo del Mercado Mayorista Solanda. Este proyecto se concibe como equipamiento de escala regional que articula el clúster agro-productivo de la Sierra Centro con la comercialización y procesamiento de alimentos para el DMQ. Por tanto será gestionado con instancias del Gobierno Central para asegurar su ejecución desde el nivel nacional.
- Consolidación de centralidades sectoriales identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de los barrios y sectores atendidos:

- Equipamiento, espacio público y sistema de movilidad y conectividad habilitado y equipado acorde a las demandas de la población y las potencialidades del territorio; la localización de equipamiento nuevo y la ampliación de equipamiento existente se decidirá en función del Sistema Distrital de Centralidades (suelo de oportunidad, conexión entre equipamientos y centralidades):
- Nuevo equipamiento educativo de escala zonal (Unidades educativas, colegios réplica) en los sectores de mayor demanda (Calderón, Turubamba) en función del modelo de gestión territorializado basado en Distritos y Circuitos educativos;
- Nuevo equipamiento de salud de escala zonal en los sectores de mayor demanda (Calderón, Nueva Aurora, Tumbaco, Conocoto, San Antonio);
- Nuevo equipamiento de desarrollo comunitario, de seguridad, recreativo y cultural de escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función del Sistema de Centralidades a escala sectorial y barrial, incluyendo el Centro Cultural Amaguaña y usos complementarios como nueva centralidad rural de mayor escala;
- Equipamiento de desarrollo productivo nuevo o ampliado a escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función de la demanda del sector popular y solidario de la economía, en las zonas de mayor presencia (Plataformas de procesamiento y comercialización);
- La utilización de la propiedad del IESS para provisiones de vivienda y equipamientos, que a la vez que estructuran funcionalmente el DMQ desconcentrando servicios (dos hospitales), satisfacen importantes demandas de servicios y vivienda;
- La revitalización urbana de sectores importantes de la ciudad: Santa Prisca, eje la Villa Flora-La Magdalena; La Delicia;
- Definición e implementación de instrumentos y mecanismos de planeamiento territorial y gestión intersectorial que coordinan la provisión y habilitación de áreas y centralidades sectoriales de servicios, productivos, culturales y recreativos;
- En función de las capacidades institucionales y financieras del DMQ, implementación de mecanismos de actuación pública intersectorial, dirigidos a facilitar el análisis territorial y asesorar en la priorización de intervenciones, desarrollar la normativa urbanística y en el diseño de anteproyectos para la provisión, habilitación, y ampliación del equipamiento y servicios básicos y sociales;
- Redistribución y redefinición de densidades de ocupación de suelo urbano en función de la estructura poli-céntrica, para orientar e incentivar la consolidación, compactación y densificación del suelo urbano servido;
- Consolidación de centralidades rurales en asociación, identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de las cabeceras parroquiales y áreas rurales atendidas;

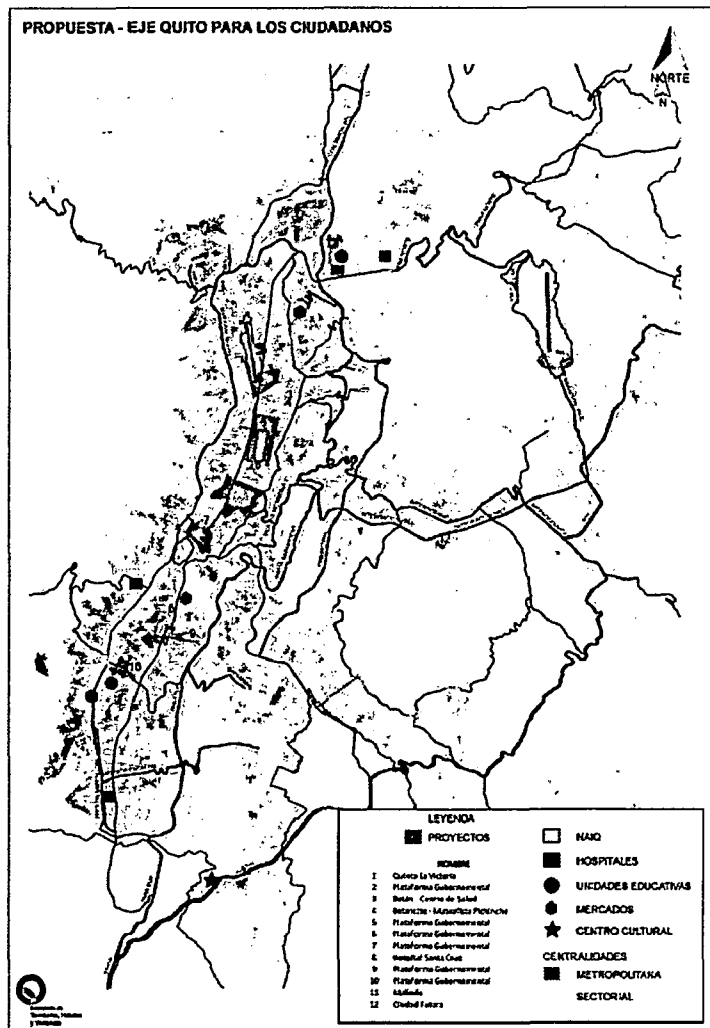
4.5.4 Metas

- Estudios y propuestas estratégicas que articula aspectos urbanísticos con criterios de mercado inmobiliario para el fortalecimiento de la red de centralidades interconectadas y

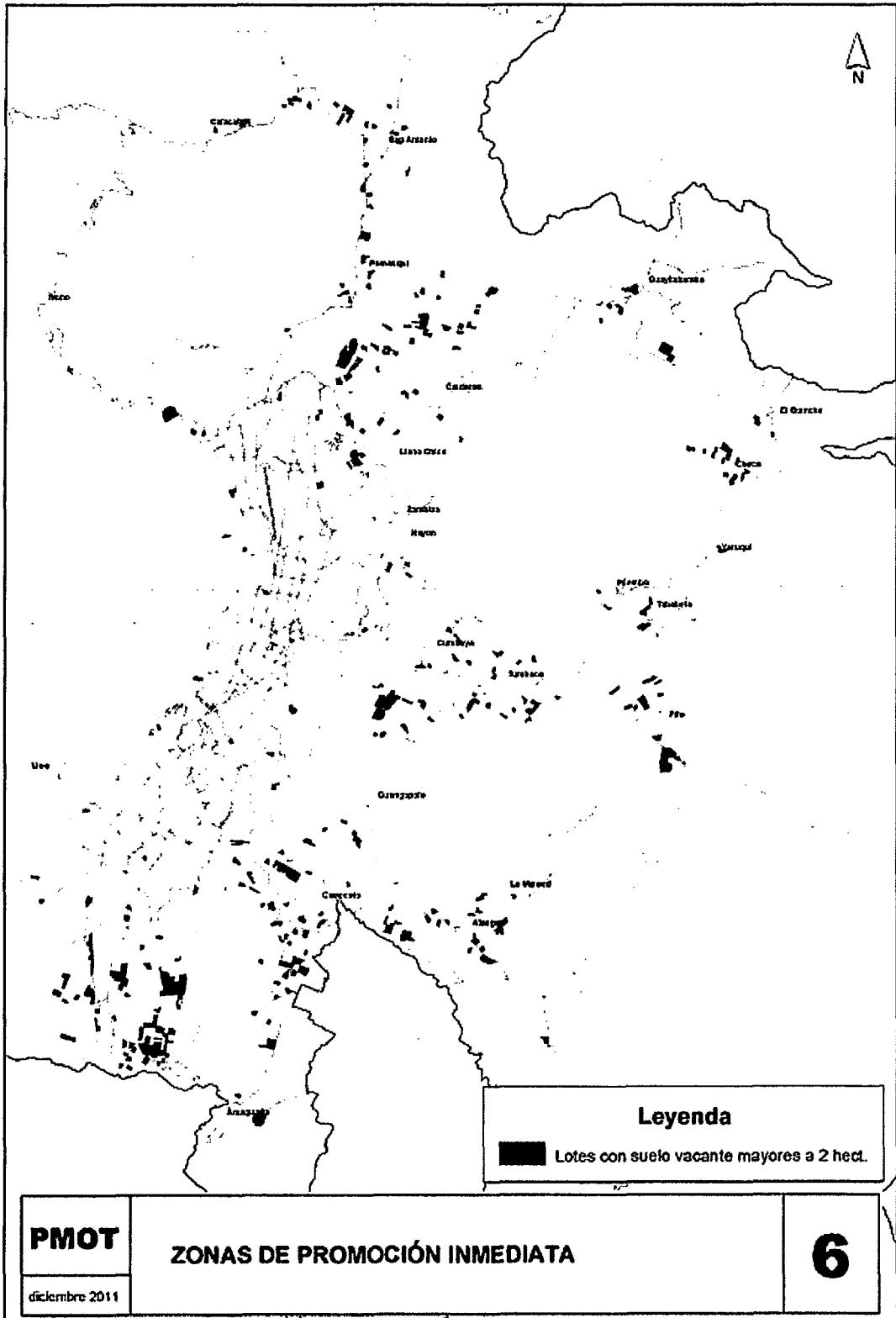
complementarias disponibles y posicionadas como referentes para la localización de nuevos equipamientos y la adecuación de equipamientos existentes, la priorización y el diseño de intervenciones en espacio público y movilidad;

- Regulaciones normativas y operaciones urbanísticas aprobadas y en ejecución bajo esquemas de corresponsabilidad público-privada para cinco centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales nuevas y por consolidar (3 plataformas gubernamentales, Parque Mariscal Sucre, Centro Cultural Quitumbe);
- Equipamientos de escala metropolitana y zonal construidos y aportando a la consolidación de centralidades nuevas y existentes (hospitales Calderón, Carapungo, La Mena, Guamaní; Unidades Educativas Carapungo, Benalcázar 2; Sucre; Universidad Central del Sur; Mercado Comité del Pueblo, Ofelia 2, Chiriyaku, Marta Bucarám, Centro Cultural Amaguaña);
- Ejecución de proyectos inmobiliarios con el IESS en función del redesarrollo de suelo urbano subutilizado y densificación, consolidación y fortalecimiento de usos residenciales en centralidades y generación de espacio público.

Mapa No. 29 Equipamientos y proyectos inmobiliarios de soporte para el fortalecimiento de centralidades



Mapa No. 30 Zonas de Promoción Inmediata (Art. 508 COOTAD)



4.6 Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes

4.6.1 Modelo territorial

Red Distrital de Espacio Público

La Red Distrital de Espacio Público se configura con los siguientes componentes:

Escala metropolitana / ESPACIO PÚBLICO EMBLEMÁTICO:

- Eje metropolitano longitudinal N-S de espacio público emblemático conformado por la Av. Teniente Hugo Ortiz, Alonso de Angulo, El Recreo-Av. Pedro Vicente Maldonado, Av. Guayaquil,-10 de Agosto, Av. Amazonas, Av. La Prensa;
- Ejes longitudinales complementarios de espacio público de escala ciudad: Avenidas Mariscal-Sucre-Sur, América, 10 de Agosto, Pedro Vicente Maldonado, 6 de Diciembre;
- Cinco ejes metropolitanos transversales E-OE de espacio público de escala metropolitana conformados por las Avenidas Naciones Unidas, Colón, República, Eloy Alfaro entre 10 de Agosto y Portugal, La Patria-Pérez Guerrero, Rodrigo de Chávez;
- Espacio público de permanencia de escala metropolitana: Asociado a las plataformas gubernamentales (Epiclachima, producción, financiera, tecnológica), el diseño deberá responder a la carga simbólica de los sitios de encuentro entre la ciudadanía y sus gobernantes, plazoletas emblemáticas del CHO (Plaza de la Independencia, Plaza de San Francisco, Plaza Santo Domingo, Plaza del Teatro), espacio público Asamblea Nacional, espacio público del Centro de Convenciones Mariscal Sucre;
- Parques emblemáticos de escala metropolitana: Alameda, Ejido, La Carolina.
- Espacio público NAIQ-ZEDE: deberá atender las necesidades funcionales a la promoción económica, tecnológica y de comunicación y representar, como espacio público, al lugar de acogida y de proyección al mundo.

Escala zonal / ESPACIO PÚBLICO DE CIUDAD:

- Ejes de espacio público de escala zonal conformados por las Avenidas Machala, Lizardo Ruiz, Av. Luis Vaccari, Mariana de Jesús, 24 de Mayo, Alonso de Angulo- La Michelena-Redondel Atahualpa, Cardenal de la Torre, Napo-Pedro-Vicente-Maldonado (hasta MIC-Chimbacalle)-Villaflora-La Magdalena, Calle J, Ajaví-Balzar, Morán Valverde, Cóndor Ñan, La Ecuatoriana-Emilio Uzcátegui, Lucía Albán-Escalón 3, Isaac Albéniz-Zamora entre el cruce Inca-6 de Diciembre y La Prensa;
- Espacio público de permanencia de escala zonal: Plazoletas Cotocollao, Estación Chimbacalle, plazoleta CC El Recreo, eje Villa Flora-La Magdalena, plazoleta Administración Zonal Eloy Alfaro, Rumichaca-Estadio Aucas, Bandas de Equipamiento Ciudad Quitumbe;
- Redondel San Antonio-Mitad del Mundo, CC Cumbayá-Paseo San Francisco/Bypass hasta los rieles, San Rafael/El Triángulo.

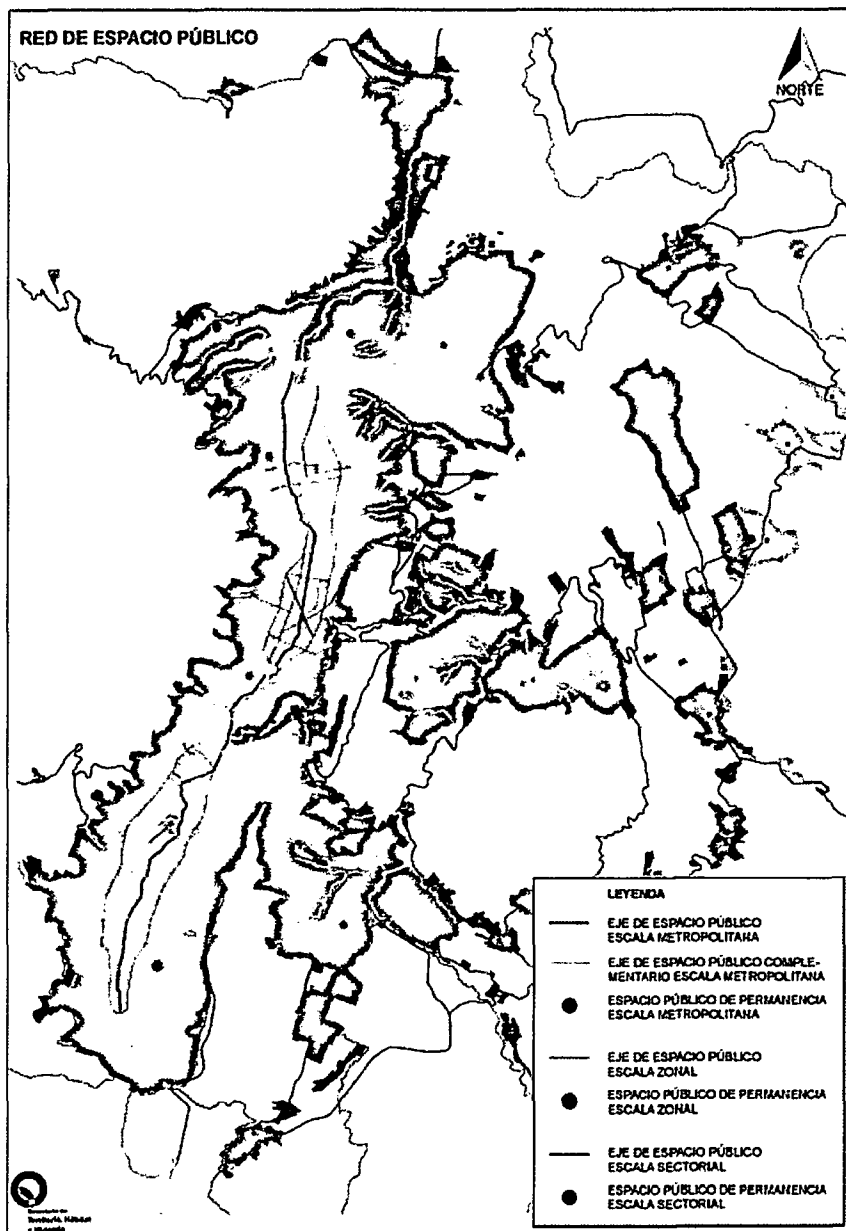
Escala sectorial y barrial / ESPACIO PÚBLICO DE CERCANÍA:

- Ejes de espacio público de escala sectorial: Av. Carapungo, La Florida-Cap. Ramón Borja, Carlos V-Alfonso Yépez-Los Pinos, De los Libertadores, Antonio Jaramillo, Juan Alemán, Real Audiencia, Av. Lola Quintana-Conocoto;

- Espacio público de permanencia: Parque Calderón, Parque Dinosaurio / Espacio Público Hospital, Parque Carcelén, Mercado Pisullí-Roldos, parque Rumihurco, San Carlos / Parque Ingles, acceso y mercado Comité del Pueblo, Plaza Hospital Militar / Museo de Arte Moderno, Beaterio-Complejo El Nacional, Parque Conocoto-Mercado-Parque La Moya, Tumbaco-Hacienda Málaga, Tumbaco-El Arenal (Mercado);
- Espacio público de permanencia y transición en los barrios periféricos de las laderas orientales y occidentales de la ciudad, en el marco del mejoramiento integral de barrios.

Espacio público rural: Parques de las cabeceras parroquiales.

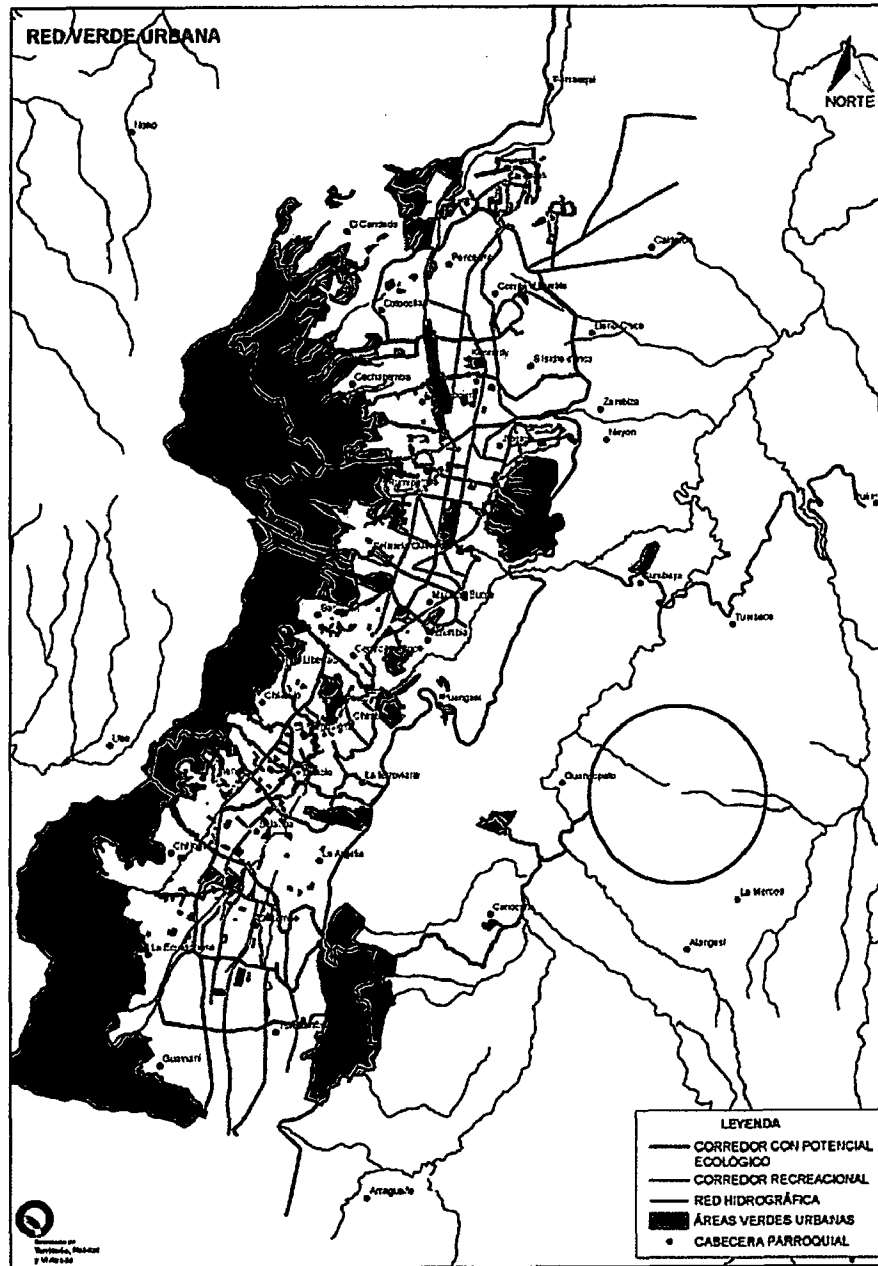
Mapa No. 31 Red de Espacio Público



Red Verde Urbana

Esta red comprende el establecimiento de dos entramados: con potencial ecológico y recreativo-ornamental.

Mapa No. 32 Red Verde Urbana



Los corredores urbanos con **potencial ecológico** están compuestos por los siguientes elementos:

- Las áreas naturales remanentes de conservación (zonas boscosas en laderas, quebradas abiertas, cursos de agua, parques metropolitanos).
- Los espacios verdes con potencial ecológico, que básicamente son aquellos parques construidos que, por sus dimensiones, pueden ser intervenidos en base a criterios de reforestación de alta densidad con especies nativas de gran tamaño.
- Los corredores de conectividad entre las áreas de conservación/con potencial ecológico serán principalmente las redes de quebradas ubicadas al interior de la trama urbana con sus retiros (franjas de protección), los parques lineales y los parques resultantes del relleno de quebradas.
- Sin embargo, en vista de la distribución espacial intermitente de estos elementos en la trama urbana, en ocasiones será necesario servirse de elementos de la red recreativa (parques, parterres, avenidas arboladas) a fin dar la continuidad necesaria para favorecer los procesos ecológicos.

Los corredores urbanos recreativos, se conforman por:

- Las áreas verdes no naturales (parques, jardines, taludes, espacios deportivos, educativos y remanentes verdes de la geometría vial urbana) que no tienen valor ecológico intrínseco por hallarse despojadas de sus características originales de vegetación.
- Las vías principales, avenidas y calles arborizadas o arborizables, como elementos estructurales principales en el contexto urbano, especialmente donde el tejido urbano es más denso.

Para cada uno de los corredores se establecerán definiciones conceptuales, parámetros de diseño en función de los lugares de ubicación y de las características naturales y funcionales de los mismos e instrumentos de gestión que garanticen sus sustentabilidad.

4.6.2 Políticas

Configurar una Red de Espacio Público de calidad y acceso universal

El DMQ en sus áreas urbanas requiere de una red de espacio público que garantice el acceso universal y el disfrute pleno en condiciones de igualdad y equidad. La estrategia de espacio público adopta el derecho constitucional "al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural".⁵² Igualmente recoge los planteamientos del Plan Metropolitano de Desarrollo resumidos a continuación: garantizar el acceso universal y gratuito para la comunidad, potencializar el carácter ambiental, socio-cultural y funcional, articular el espacio público con los sistemas de movilidad, deporte, recreación y cultura, permitir la construcción de identidad, participación y corresponsabilidad ciudadana, contribuir al bienestar de la población y a la funcionalidad del territorio, configurar el soporte material de las relaciones y prácticas sociales.

El PMD plantea como objetivo central el ejercicio de revalorizar el espacio público como elemento sustancial para el desarrollo del individuo y su grupo humano con una sólida visión cultural-

⁵² Constitución Política del Ecuador, artículo 31.

patrimonial-ambiental de la ciudad, complementaria a la propuesta funcional, que fortalezca la ciudadanía, favorezca nuevas formas de construcción y apropiación del espacio colectivo, fundamentado en el derecho de los quiteños a una ciudad que garantice mejores condiciones de habitabilidad y en el que el espacio público, fuertemente ligado a la sostenibilidad urbana, incida positivamente en la calidad de vida del individuo y de la sociedad.

Para el cumplimiento de esta política se plantean los siguientes objetivos:

- Concebir el espacio público como sistema compuesto por espacios de permanencia – plazas, plazoletas- y de transición –vías, andenes, caminería, escalinatas, puentes-, lo que obliga ampliar la noción de los sistemas de movilidad más allá de sus funciones de movilidad y tráfico, e incorporar las fachadas y cubiertas de los edificios que lo enmarcan en la planificación y diseño del mismo;
- Concebir el espacio público como sistema de nodos y conexiones en red, con énfasis en criterios de escala, continuidad y conectividad, para aprovechar su capacidad de estructurar el territorio y de soportar modalidades de movilidad no motorizada;
- Reconocer la función simbólica del espacio público en los procesos de consolidación de la identidad local y del sentido de pertenencia de los usuarios, lo que incide en la definición de los estándares de calidad formal y funcional para la provisión y habilitación del espacio público en toda la ciudad;
- Priorizar las intervenciones en el espacio público de centralidades como “lugar donde se concentran y conviven las diferencias de origen, de aptitudes, de actividades, admitiendo también que esta diversidad favorece lo imprevisible, introduce desorden y posibilita la innovación. La diversidad, con la condición de un mínimo de pautas comunes –civismo- que posibilitan la convivencia, hace posible el intercambio. Y tanto el civismo como el intercambio – de productos, servicios e ideas- se desarrollan y expresan en el espacio público.”⁵³

Configurar la Red Verde Urbana como sistema de áreas verdes interconectadas con funciones recreacionales y ecológicas

La estructuración de la Red Verde Urbana propone consolidar un modelo de desarrollo integral urbano-ecológico a través de relacionar e intercalar espacios urbanos con espacios naturales utilizando los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos existentes: montaña, río, quebrada y espacio público (recuperado). Esta interrelación permitirá articular la riqueza natural del DMQ con la trama urbana, a través de corredores naturales que vinculan al espacio verde público con las zonas naturales de protección. Desde el punto de vista urbanístico se pretende también crear una percepción de transversabilidad en el espacio urbano de Quito a través de la conexión de los bosques ubicados en los costados oriental y occidental de la ciudad así como brindar una alternativa de movilidad a la fauna aviaria remanente.

De esta manera, la red verde urbana, a la vez que conserva las unidades ecológicas (hábitats) que aún se mantienen y reduce los impactos ambientales negativos sobre los hábitats adyacentes al suelo urbano/urbanizable (disrupción, fragmentación) genera un tejido de espacios verdes interconectados sobre el suelo urbano, facilitando la movilidad de la fauna sensible a la

⁵³ Jordi Borja en “La ciudad en el Mundo Global” 2010, citando a Richard Sennett.

fragmentación de su hábitat, entre las áreas de conservación ecológica ubicadas fuera de los límites de las zonas de uso urbano/urbanizable.

4.6.3 Programas

Las intervenciones correspondientes en la provisión, habilitación y adecuación del espacio público deberán aportar a:

- Mejorar la legibilidad y funcionalidad de espacios que conectan equipamientos y servicios generadores de centralidad;
- Generar referentes físico-espaciales para el desarrollo del sentido de identidad local de los habitantes y usuarios y para el contenido simbólico del encuentro entre la ciudadanía y sus gobernantes;
- Conectar las centralidades con los componentes de la Red Verde Urbana (RVU) y de los Corredores Ecológicos Distritales (CED);
- Conectar los equipamientos de escala metropolitana, zonal y sectorial con las centralidades;
- Considerar criterios de seguridad ciudadana en el diseño, especialmente relacionados con el control visual, iluminación, circulación y enmarcación con usos mixtos que aseguren la presencia de "fachadas con ojos" y "vigilantes naturales".⁵⁴
- Fortalecer la funcionalidad de las vías como espacio público, y no solamente concebidas y construidas como infraestructura de movilidad. Al respecto, se reivindica la importancia de una jerarquización clara de la red vial que permite canalizar los flujos vehiculares acorde a su velocidad, volumen, tipo y destino, asignar funciones específicas a las vías arteriales, colectoras y locales, y determinar parámetros de diseño correspondientes, diferenciando perfiles, dimensionamiento, vegetación y arborización, en aras de facilitar los flujos vehiculares, proteger al peatón y ciclista, y permitir el uso de la red vial como espacio de permanencia.⁵⁵
- Incorporar los programas de soterramiento y ordenamiento del cableado de servicios eléctricos y de telecomunicaciones, que es un complemento a la construcción de la calidad del espacio público, mejorando el paisaje y aportando a la seguridad.

4.6.4 Metas

Al 2022 se espera disponer de una Red de Espacio Público habilitada y equipada que aporta de manera estratégica al rol del DMQ como Ciudad-Capital y Distrito-Región, a la dotación equitativa y equilibrada de equipamientos y servicios, y al desarrollo urbano y rural sustentable, de la siguiente manera:

- Regulación de estándares mínimos funcionales y formales para la localización, dimensionamiento, articulación, provisión, habilitación y equipamiento del espacio

⁵⁴ Este es un concepto planteado por Jane Jacobs en su libro mundialmente reconocido por sus principios de revitalización del espacio público y la ciudad: "The Death and Life of Great American Cities", de 1961.

⁵⁵ Al respecto, organizaciones como la Asociación de Peatones de Quito ha planteado ya propuestas sobre la organización de redes peatonales para varios sectores de la ciudad.

público, difundida entre actores públicos, privados y comunitarios que lo generan y mantienen;

- Implementación de un modelo de gestión municipal eficiente y eficaz para la gestión territorial de las intervenciones públicas en el espacio público, y para la coordinación de las dependencias municipales que planifican, diseñan, financian, ejecutan, operan y mantienen las intervenciones en espacio público y áreas verdes;
- Ejecución de intervenciones emblemáticas para la dotación de vialidad, espacio público y áreas verdes de escala metropolitana y zonal, en función del sistema de centralidades;
- Intervenciones integrales para la dotación de vialidad, espacio público y áreas verdes en centralidades sectoriales y barriales.

BARRIALES

5. Instrumentos y procedimientos de gestión para el ordenamiento territorial

El COOTAD en el artículo 297 plantea la necesidad de diseñar y adoptar mediante el PMOT los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio.

De acuerdo a ello, se realiza un diagnóstico de la situación actual del planeamiento y la gestión territorial, se definen objetivos y políticas y se plantean estrategias para la implementación de las OPERACIONES ESTRATEGICAS previstas en el Plan, articulando los programas y proyectos previstos en el Plan Plurianual de Inversiones 2012-2014 y las recomendaciones para el plazo 2015-2022.

5.1 Problemas y potencialidades para la gestión territorial

De acuerdo al marco legal local y la práctica institucional desarrollada por la administración municipal, el planeamiento y la gestión territorial abarcan las actuaciones emprendidas por el municipio para implementar los objetivos del desarrollo y ordenamiento territorial, tanto mediante la generación de normativa como a través de intervenciones proactivas de adquisición de suelo y ejecución de obras. El DMQ ha logrado grandes avances en la implementación de un sistema jerárquico de planes estratégicos y normativos que cubren todas las escalas del territorio: Distrito, zonas administrativas, sectores con requerimientos específicos, escala de predios. En este sistema de normativa urbano-territorial "en cascada" se integran planes maestro de carácter sectorial que orientan las actuaciones de las dependencias municipales competentes (Agua y saneamiento ambiental, movilidad y transporte). Normas complementarias como las NAU y reglamentos específicos rematan el sistema de planeamiento territorial.

No obstante, la aplicación del régimen de suelo a pesar de "los principios del desarrollo urbano social, económico y ambientalmente sostenible", ha incidido de manera limitada en las problemáticas más importantes del ordenamiento territorial y desarrollo urbano de Quito, resumidos a continuación:

- El crecimiento expansivo y disperso de la mancha urbana mientras que a la vez permanecen reservas de suelo subutilizado de tamaño considerable en el área urbana;
- La destrucción paulatina de hábitats naturales, la reducción de la biodiversidad y limitaciones para la regeneración de los procesos naturales por cambios de uso de suelo, legales o no, para la extensión de la mancha urbana, la frontera agrícola, la infraestructura de servicios y concesiones mineras;
- La amenaza a la superficie destinada a usos agrícolas en el entorno urbano, por el incremento de las conurbaciones entre las parroquias suburbanas y el área central de Quito, y en el futuro por nuevos nodos de desarrollo urbano tales como el Nuevo Aeropuerto Internacional;
- Las disparidades en la dotación con equipamientos sociales e infraestructura básica que persisten en el territorio y que restringen la capacidad de brindar a sus habitantes, en sus respectivas localidades, acceso a la salud, educación, vivienda digna, vialidad y transporte;
- La pérdida de densidad residencial en las áreas más consolidadas y servidas de la ciudad y la tendencia hacia la desagregación de los sitios de trabajo, estudio, atención social, recreación y residencia;

- La limitada provisión de espacio público y áreas verdes como lugar de encuentro, seguridad y convivencia pacífica y solidaria, de calidad, localización y accesibilidad adecuada;
- La especulación con el suelo en áreas urbanas y futuras etapas de incorporación, que afecta el uso sustentable y democrático del suelo servido al impulsar la expansión horizontal de la mancha urbana hacia zonas de difícil acceso;
- La existencia de barrios irregulares con situaciones complejas de tenencia de tierra y frecuentemente afectados por condiciones de riesgo;
- La interiorización insuficiente de la importancia de la gestión de riesgos como instrumento de reducción de la incertidumbre y disminución de los efectos negativos futuros;
- La falta de actuación conjunta de las dependencias públicas en el equipamiento de nuevas zonas industriales destinadas a la relocalización de actividades productivas inadecuadas para el área urbana consolidada.

La práctica institucional del planeamiento y la gestión territorial en el DMQ ha enfatizado primordialmente en la generación de normativa urbana sin incorporar las condiciones para su implementación, evidenciando las siguientes fortalezas y debilidades:

- Se ha logrado establecer los instrumentos de planeamiento definidos en el régimen del suelo como instrumentos de política pública, implementados mediante procedimientos institucionalizados en sistemas web, asimilados tanto por los entes legislativos y ejecutivos de la administración municipal como por los actores del sector privado;
- Sin embargo, prevalece un modelo de asignación de norma urbana que genera incoherencias entre la clasificación del suelo, los períodos de incorporación del suelo urbanizable y los usos del suelo. Esta práctica incentivó la especulación con el futuro suelo urbano, propició la –en parte altísima– subdivisión predial y procesos anticipados de aumento de valor de suelo y de consolidación; impulsó la expansión y dispersión urbana y complicó el desarrollo ordenado generando hechos consumados, aumentó la presión sobre los ecosistemas y generó conflictos en la gestión del uso del suelo.
- La normativa urbana en general se desarrolla en base a propuestas urbanísticas, con incipiente conocimientos de las condiciones sociales y económicas de la oferta y demanda, y por tanto poca precisión en la determinación del rol del Estado como regulador y redistribuidor de los beneficios;
- Esto genera dificultades en la producción de suelo para sistemas públicos, una limitada incidencia en la producción del urbanismo y de la vivienda popular que mantienen altos índices de irregularidad y limita las posibilidades de absorción de la normativa creada por los agentes privados del desarrollo urbano;
- El énfasis en la norma universal ha entregado protagonismo único a la noción del desarrollo urbano en forma de procesos individualizados de lote a lote, impidiendo la gestión de proyectos integrales de desarrollo urbano a mayor escala, limitando una adecuada satisfacción de necesidades colectivas mediante la provisión de espacio público, áreas verdes, equipamiento, vialidad y transporte. Este fenómeno se ve potenciado por la creciente tendencia del sector privado en todos los estratos económicos, de realizar

proyectos urbanos mediante la figura de propiedad horizontal que privatiza áreas comunales sin aportar a la construcción de ciudad equitativa;

- Única excepción de esta tendencia son los proyectos municipales de vivienda como Ciudad Quitumbe y Ciudad Bicentenario, desarrollados mediante procesos de ordenamiento territorial y liderazgo municipal en su gestión e implementación, supeditados a los objetivos de la política de vivienda municipal y articulados con los programas estatales de subsidio a la vivienda;
- Carencia de un marco de gestión territorial y de suelo en la política pública municipal y falta de claridad sobre los derechos y deberes asociados al suelo, su clasificación y la norma asignada, por tanto predomina la noción de que los costos del urbanismo deben ser asumidos por la colectividad sin participación en los beneficios privados generados por las actuaciones públicas sobre el territorio (normativa, obras), poco impacto de las fuentes de financiamiento del desarrollo urbano (contribución por mejoras, participación en la plusvalía) y para la producción de suelo público (reparto de cargas y beneficios, redistribución parcelaria) previstas por la ley nacional y local;
- La generación de normativa urbana –universal o específica para áreas de vigencia de ordenanzas especiales- no incorpora los aspectos de gestión e implementación posterior de la norma creada, por tanto no plantea planes coordinados de intervención sectorial para las dependencias municipales competentes (servicios básicos, vialidad) ni los articula con las actuaciones esperadas del sector privado, lo que conlleva a la existencia de normativa “virtual” que no representa soluciones reales para la problemática específica a la que pretende responder.

Estas restricciones en la generación e implementación de la normativa urbana se ven potenciadas por las limitaciones institucionales que persisten en la administración municipal para ejercer un control urbano eficiente de las actuaciones públicas y privadas sobre el territorio, relacionadas con la expansión urbana, lotizaciones y construcciones irregulares, condiciones de riesgo, el manejo inadecuado de las cesiones para espacio público y la compatibilidad de usos industriales.

Cabe resaltar que desde hace varios años el DMQ cuenta con reglamentos sobre la gestión democrática del territorio a partir de los cuales se ha logrado implementar algunos procesos de planeamiento territorial que incluyen espacios de discusión y concertación entre diferentes actores de los sectores público, privado y de organización comunitaria y social para alcanzar metas comunes. No obstante, estos procesos distan todavía bastante de la visión de un planeamiento territorial participativo con procedimientos y reglas de juego transparentes, equitativas e institucionalizadas, que asegure una real representatividad de los delegados comunitarios involucrados e incorpore mecanismos legítimos de arbitraje y toma de decisiones.

Por otro lado, se cuenta con un nuevo marco legal nacional, basado en la Constitución Política del Ecuador y el COOTAD. Este, en desarrollo de las determinaciones de la CN y para efectos de la política de gestión de suelo, desarrolla los siguientes elementos determinantes:

- Establece un régimen de competencias y reglas de juego entre los niveles territoriales, bajo los principios enunciados anteriormente. En este contexto, el DMQ tiene un alto nivel de autonomía, que incluso es definido en un régimen especial;

- Establece las reglas de operación del proceso de descentralización y asignación de funciones; se destaca la competencia del DMQ en cuanto usos del suelo y la imposición de tasas, contribuciones, incentivos;
- Establece modelos de gestión estatal, bien sea por contrato, gestión compartida, delegación a otro nivel, cogestión comunitaria, empresas de economía mixta, que dan pautas para definir procesos de gestión a nivel urbano;
- Define con claridad y deslinda los conceptos del espacio público y espacio privado, base de cualquier intervención sobre el suelo;
- Define el régimen tributario e impositivo, identificando las competencias del municipio y forma de aplicación de los principales tributos. Este tema es relevante dentro de la gestión de suelo pues la articulación entre los procesos de valoración del suelo – catastro, cobro de tributos – hacienda y ordenamiento territorial – gestión de suelo – planeación, son los procesos estratégicos para posibilitar el logro de los objetivos de desarrollo territorial;
- Introduce la noción de plusvalía dentro del ordenamiento jurídico, concepto base para la redistribución de rentas dentro del territorio.

Estos objetivos encuentran su respaldo en el régimen de suelo vigente en el DMQ cuyos instrumentos de planeamiento territorial -PGDT, PUOS, Plan parcial, Plan especial, proyecto urbano arquitectónico especial- configuran un sistema con reglas de juego claras, niveles de prevalencia, con flexibilidad para ajustar a las realidades y contingencias de la ciudad. No obstante se requiere ajustes puntuales a sus contenidos derivados del nuevo marco legal e incorporar la dimensión de gestión como parte de las decisiones de planeación y ordenamiento. La Constitución Política del Ecuador definió un nuevo marco legal para el ordenamiento territorial y la gestión de suelo, planteando una serie de derechos, garantías, facultades y prohibiciones relacionadas con: el derecho a la ciudad, a un hábitat seguro y saludable, a una vivienda adecuada y digna, y al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, el derecho a la propiedad en todas sus formas con función social y ambiental, la posibilidad de “expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley” y la prohibición expresa de “la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado”. El tema central dentro de estos ajustes deberá ser entonces la reconstrucción de lo público, los derechos y deberes asociados a la clasificación del suelo y la gestión democrática del territorio.

Adicionalmente, el régimen de suelo incorpora importantes consideraciones para establecer un régimen de derechos y deberes asociados al suelo así como instrumentos de gestión entendidos como “todos los recursos de los que puede valerse la Administración Municipal para efectuar de una manera eficaz y eficiente las acciones relacionadas con el desarrollo y ordenamiento territoriales”. Así, el Régimen del Suelo Urbano⁵⁶, establece las bases de un sistema de gestión de suelo:

- Define las categorías de clasificación del suelo, en función de su aprovechamiento: urbano, urbanizable y no urbanizable;

⁵⁶ Ordenanza Metropolitana 255, artículo dos, sección primera a cuarta.

- Establece el régimen para la redistribución de rentas urbanas mediante participación en las plusvalías y reparto equitativo de cargas y beneficios, de acuerdo con la ley de régimen municipal;
- Establece el régimen de derechos y deberes para los propietarios de acuerdo al tipo de suelo;
- Define reglas de juego para la participación democrática en el ordenamiento, incluyendo instrumentos tales como el cabildo, la consulta y la acción popular;
- Define mecanismos de gestión de suelo: Áreas de promoción, Unidad de actuación, Zonas de regulación especial;
- Identifica sujetos y modalidades de gestión: Empresa de suelo y vivienda, mancomunidades, consorcios territoriales;
- Define sistemas de actuación sobre el territorio y el suelo: Compensación, cooperación y cogestión, negociación de mutuo acuerdo, expropiación y reestructuración parcelaria;
- Define las categorías de usos del suelo y normatividad general aplicable en la ciudad.

5.2 Objetivos de la gestión territorial

La propuesta de gestión territorial y de suelo para el DMQ es la base para la puesta en marcha de una política pública que permita definir unas reglas de juego acerca de la forma e instrumentos mediante los cuales es posible hacer realidad las propuestas de derecho a la ciudad, los derechos consagrados en la Constitución Nacional y en particular lograr que la propiedad se ajuste a su función social y ambiental; proponer la forma en que se financia la producción de los bienes públicos de la ciudad y se orienta el mercado inmobiliario para el logro de las metas, políticas y planes desarrollados dentro de la función constitucional del DMQ sobre el uso del suelo.

Comprende intervenir sobre tres componentes:

- *El territorio*, como espacialidad; principalmente el espacio urbano, el cual es objeto de los procesos de planificación, mediante los cuales el pacto colectivo se expresa a través de la aplicación del principio de la función pública del urbanismo, en determinaciones de carácter administrativo.
- *El suelo bien sea urbano*, rural o de expansión o de protección visto en términos de mercado, para lo cual la gestión urbanística busca interpretar e intervenir en el comportamiento, oferta y demanda, en el contexto de su consideración como un recurso escaso y a su vez en su condición de insumo en la construcción del espacio urbano, y especialmente importante para la provisión de bienes públicos por parte del estado.
- *La propiedad*, como soporte del establecimiento y fuente de derechos y obligaciones, que en términos de los principios del interés general y de la función social y ecológica, deben ser confrontados permanentemente.

La gestión territorial abarcará el planeamiento territorial en estrecha articulación con la gestión de suelo en el sentido de desarrollar "actuaciones dirigidas a lograr un fin" y responder con el mayor impacto a las problemáticas más importantes del desarrollo urbano y rural en el DMQ.

La gestión territorial debe aportar a los siguientes objetivos de planeación:

- Generar mecanismos que desincentiven la expansión no controlada y la presión sobre áreas de alto valor ambiental como Pichincha e Ilaló;
- Promover la ocupación racional del suelo (preferir suelo en áreas servidas y conectadas, parcelación adecuada, consolidación y densificación controlada) y la optimización del uso de reservas de suelo en zonas servidas;
- Preservar áreas verdes en suelo urbano que cumplen funciones climatológicas así como suelos de vocación agrícola y protección ecológica;
- Generar mayor equidad territorial mediante la redistribución de rentas del suelo en el DMQ y mediante un reparto equitativo de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano, a fin de reducir las disparidades en la dotación con equipamientos sociales e infraestructura básica que persisten en el territorio;
- Consolidar la densidad residencial en las centralidades urbanas y promover la mezcla de usos para integrar los sitios de trabajo, estudio, atención social, recreación y residencia;
- Desarrollar los instrumentos que permitan la generación de suelo para los proyectos estratégicos distritales, tales como zonas industriales, plataformas gubernamentales, producción de una oferta de vivienda dirigida a la población de atención prioritaria (relocalización, NBI, capacidades especiales), provisión y habilitación de espacio público y áreas verdes de calidad, localización y accesibilidad adecuada;
- Apoyar en los procesos de regularización de barrios resolviendo sus situaciones de tenencia de tierra y considerando su afectación por condiciones de riesgo;
- Lograr una gestión eficiente y preventiva de riesgos para reducir la incertidumbre y disminuir los efectos negativos futuros;
- Constituir el régimen de derechos y deberes asociados a la propiedad, de acuerdo con las categorías de planeación asignadas que apliquen el principio de función social y ecológica;
- Generar las condiciones instrumentales, institucionales, técnicas y financiera que permitan volver realidad las propuestas del PGDOT y que faciliten la actuación conjunta de las dependencias públicas y de actores privados;
- Pasar del predio a predio a un sistema de desarrollo basado en actuaciones integrales sobre el territorio.
- Incorporar la gestión del suelo como parte de la agenda pública del DMQ y de la gestión de las entidades distritales;
- Introducir a los propietarios de tierra en una cultura del ordenamiento territorial y orientar el mercado inmobiliario en función del planeamiento territorial con objetivos de sustentabilidad social, económica y ambiental;
- Desalentar la especulación con el suelo, evitar que áreas rurales de borde se conviertan en objeto de especulación sobre futuras incorporaciones en el área urbana; y capturar las plusvalías que genera el desarrollo territorial.
- Optimizar la recuperación de las inversiones públicas urbanas en infraestructuras y equipamientos y lograr la participación en la plusvalía generada por la normativa urbanística.

La gestión, definida como “las acciones y procedimientos que posibilitan el logro de una meta o fin”, se ha constituido en una de las prioridades desde el punto de vista del desarrollo institucional, como condición para implementar el régimen del desarrollo, hacer efectivos los derechos y garantías constitucionales y lograr los objetivos del Buen Vivir. Las propuestas del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial se insertan dentro de estos objetivos superiores y requieren de una adecuada gestión incorporada como parte inseparable del ordenamiento territorial para lograr una mayor eficiencia y eficacia en la asignación de recursos, la prestación de servicios y la provisión de bienes públicos. La gestión en el territorio, o gestión territorial, en vista de la ciudad como hecho complejo, requiere el desarrollo de una amplia gama de mecanismos de actuación que le permitan intervenir sobre esa realidad con acciones de tipo técnico, institucional, financiero, político, entre otros.

El concepto de suelo

El suelo es objeto de la Constitución Nacional, desde la perspectiva asociada a la ruralidad y su manejo⁵⁷, así como desde el ordenamiento territorial, el tema urbano y ambiental.⁵⁸ La CN asigna a los gobiernos municipales la competencia exclusiva de planificar y controlar el uso y ocupación de suelo en el cantón⁵⁹. El concepto de propiedad⁶⁰ determinado en la CN garantiza la propiedad privada y le asigna una función social y ecológica inherente, lo que permite constituir un régimen de derechos y deberes asociados a la propiedad y a las categorías de planeación asignadas en el régimen del suelo.⁶¹ Adicionalmente, la CN prohíbe explícitamente *“la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado”*.⁶²

El suelo como factor determinante del mejoramiento de la calidad de vida y en la gestión pública, y como bien económico se caracteriza por propiedades específicas resumidas a continuación:

- Sus condiciones de localización, acceso, producción de rentas, tienen efectos y externalidades sobre el conjunto del funcionamiento del territorio así como sobre la redistribución social y la gestión pública;
- Tiene el carácter de no reproducible y por tanto un comportamiento económico diferenciado;
- Se relaciona con las condiciones naturales y propias del territorio, que definen las condiciones de base para el desarrollo de las actividades humanas;
- Es un espacio complejo donde interactúan los sistemas biofísico, social, económico, cultural y político, conectados a los sistemas urbanos;
- Es la base para los sistemas productivos de una región, especialmente los del sector primario y secundario, y para los bienes y servicios ambientales.

⁵⁷ Artículos 409 y 410.

⁵⁸ Artículo 415.

⁵⁹ Artículo 264.

⁶⁰ Artículo 66 y 323.

⁶¹ El establecimiento de diferentes tipos de propiedad implica regímenes de derechos y deberes particulares para cada tipo de propiedad; propiedad como la mixta o cooperativa, pueden tener posibilidades de interés para promover actuaciones sobre el suelo urbano, logrando regímenes que superen la relación público-privada.

⁶² Artículo 376.

Las relaciones entre territorio, base natural y actividades productivas se traducen en relaciones de tipo jurídico que determinan por un lado los usos y actividades que los agentes despliegan sobre cada espacio, y que por el otro lado regulan las formas de posesión/dominio sobre las cosas y los derechos que de ello se derivan para apropiarse de los beneficios de las actividades en dichos espacios utilizados.

Las relaciones dependen en primer lugar de los derechos asociados a:

- El subsuelo, constitucionalmente y según COOTAD de propiedad del nivel nacional y sometido a su tutela y jurisdicción.
- El suelo- como objeto soporte de las actividades de la población y donde se desarrollan la mayoría de actividades económicas, ambientales, del sector primario y especialmente ligado a la forma y tenencia de la propiedad.
- El vuelo o aprovechamiento que corresponde a las actividades productivas que se dan como resultado de la asignación de los usos del suelo y que no son inherentes al suelo. Corresponden a las decisiones de la colectividad en aras de la función social y ambiental y por tanto no constituyen un derecho adquirido.

Cada uno de estos componentes cuenta con atributos propios los cuales se interrelacionan de acuerdo con los modos de tenencia o posesión del suelo y generan un valor de uso de acuerdo con el aprovechamiento o vuelo/subsuelo. De aquí que el sistema de relaciones es dinámico dependiendo del uso, destino, actividad o función social, del modo de tenencia o posesión, del valor real y efectivo del producto elaborado con trabajo y capital, valor de uso y valor de intercambio, y de la forma espacial.

En ese sentido, la política de gestión de suelo se relaciona con decisiones sobre:

- La apropiación o tenencia del suelo (Público o privado);
- La creación del suelo en términos de normativa de uso y ocupación;
- La calificación del suelo en términos de decisiones de uso;
- El régimen jurídico público-privado que determina los derechos y deberes así como las reglas de juego para el uso, la adquisición, la ocupación y administración del mismo;
- Los recursos económicos, institucionales (capacidad y habilidad), legales, para el logro de los anteriores.

5.3 Políticas de gestión territorial

a) El suelo y los derechos y deberes asociados al mismo

La política de suelo del DMQ, en función de la competencia exclusiva otorgada por la CN y el COOTAD de planificar y controlar el uso y ocupación de suelo en el cantón, estará dirigida a hacer valer la función social y ambiental del suelo, y la prevalencia del bien común sobre el interés particular.

En consideración de las características del suelo como factor determinante del mejoramiento de la calidad de vida y en la gestión pública, y a partir de su carácter no reproducible que determina su comportamiento económico, la política distrital de suelo hará valer la prohibición de obtener beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo o modificaciones de la normativa correspondiente.

Las políticas distritales del suelo reconocen los deberes y derechos diferenciados asociados a las diferentes dimensiones del suelo, que son: el subsuelo, de propiedad del nivel nacional, el suelo, de propiedad garantizada constitucionalmente y condicionada a su función social y ambiental, el suelo o aprovechamiento como resultado de la asignación de los usos del suelo por la colectividad asociados a derechos y deberes respecto a la apropiación de los beneficios generados.

La política distrital de gestión de suelo plantea los siguientes principios:

- Los instrumentos de gestión no son un fin en sí mismos. Son el medio para el desarrollo de las políticas del ordenamiento territorial. Por tanto, la formulación de instrumentos deberá ser específica y concreta para cada tipo de situaciones que se pretenden promover o corregir;
- Los instrumentos de gestión de suelo no actúan por sí solos, sino que requieren estar articulados bajo una POLÍTICA DE GESTIÓN TERRITORIAL; por tanto, requieren de una lectura amplia del entorno económico, fiscal, político, normativo, de la práctica y cultura urbanística del DMQ para generar las articulaciones que permitan potenciar el rol de dichos instrumentos;
- La formulación de instrumentos de gestión debe partir de un dimensionamiento de las reales capacidades institucionales con el fin de no sobrecargar o hacer ineficiente la gestión institucional y de las entidades competentes;
- Deben reconocer las condiciones del mercado y generar condiciones propicias para la inversión en términos de intervenir sobre las condiciones para aumentar la disponibilidad de bienes y servicios y aumentar la oferta de servicios ambientales;
- El suelo cumple adicionalmente un papel central para la financiación del desarrollo urbano y el logro de la equidad. La redistribución de rentas urbanas a partir de la comprensión del mercado inmobiliario es la base para la operación de los instrumentos de manera que sin afectar las condiciones de mercado, permita al Estado el logro de sus objetivos, el control de la especulación y el financiamiento de los objetivos y proyectos del Plan. (por ejemplo vía plusvalía);
- La intervención del Estado sobre el suelo es requisito indispensable para garantizar la función social y ecológica de la propiedad y garantizar la prevalencia del interés general, se manifiesta en la creación y calificación del suelo mediante normativa de uso y ocupación;
- El fortalecimiento del ordenamiento territorial como base de la gestión pública y privada sobre el territorio, debe ser construida sobre acuerdos con participación ciudadana para el logro de pactos colectivos;
- El reparto de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano es la base para garantizar la equidad entre los propietarios y entre éstos y el Estado y base del financiamiento del desarrollo urbano;
- El reconocimiento al valor económico de las decisiones normativas y de ordenamiento, así como de la ejecución de obras públicas en la creación de rentas urbanas, implica una mirada desde la gestión a las decisiones de ordenamiento y específicas de norma urbana;
- La prevalencia de proyectos integrales de alto impacto estratégico, debe primar sobre actuaciones individuales predio a predio;

- La profundización en la articulación y coordinación de la acción sectorial pública es requisito fundamental para mejorar la eficiencia de las actuaciones sobre el territorio y el mejor manejo de las finanzas públicas;
- La creación de mercado inmobiliario y presencia de promotores y gestores inmobiliarios a partir de la oferta de suelo urbanizado y demanda organizada, desarrollando modelos inmobiliarios que permitan el acceso más democrático a la construcción de espacio urbano;
- La democratización de los procesos de gestión del territorio y la información son factores determinantes en la gestión de suelo;
- La coordinación de los entes públicos, privados y comunidades alrededor de proyectos integrales de alto impacto constituye el mejor mecanismo para armonizar y optimizar los procesos de gestión.

Para la implementación adecuada de los objetivos y principios de la política distrital del suelo, el municipio dotará a las dependencias municipales correspondientes de los recursos económicos, institucionales (capacidad y habilidad) y legales necesarios.

b) Contenidos y temáticas objeto de intervención del DMQ

El DMQ intervendrá mediante su política e instrumentos de gestión territorial en las siguientes temáticas:

- **Implementar el derecho a la ciudad** soportado en la gestión democrática, la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y el ejercicio pleno de la ciudadanía, y haciendo referencia específica a: La justa distribución de los beneficios y responsabilidades resultantes del proceso de urbanización; la distribución de la renta urbana; La democratización del acceso a la tierra y a los servicios públicos para todos los ciudadanos; la protección especial de grupos y personas en situación de vulnerabilidad; el compromiso social del sector privado; el impulso de la economía solidaria y políticas impositivas progresivas; la planificación y gestión social de la ciudad; la producción social del hábitat; el desarrollo urbano equitativo y sustentable; el derecho a la información pública, la libertad e integridad, la participación política, la justicia, a la seguridad pública y a la convivencia pacífica, solidaria y multicultural; el derecho al agua, al acceso y suministro de servicios públicos domiciliarios y urbanos, al transporte público y la movilidad urbana, a la vivienda, al trabajo y a un medio ambiente sano y sostenible.
- **Configurar un hábitat seguro y saludable**, y asegurar el acceso universal a una vivienda adecuada y digna, con independencia de la situación social y económica⁶³ en cumplimiento de las pautas constitucionales correspondientes⁶⁴, mediante el uso de la facultad de expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, prohibiendo la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo,⁶⁵ formulando políticas, planes y programas de hábitat y vivienda, mejoramiento de vivienda precaria y dotación ininterrumpida de los servicios públicos de agua potable y electricidad a las escuelas y hospitales públicos.

⁶³ Artículo 30.

⁶⁴ Artículo 375.

⁶⁵ Artículo 376.

- **Provisionar, habilitar y mantener el espacio público y áreas verdes** con adecuadas dimensiones, localización y accesibilidad en función del derecho constitucional “al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural” y garantizando el acceso y la participación “del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad.”
- **Conservar y recuperar un ambiente sano, seguro y sustentable⁶⁶** que garantiza el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural⁶⁷, promueve la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias, adopte medidas adecuadas para la mitigación del cambio climático y de conservación de los bosques y la vegetación⁶⁸ e impulse la gestión de riesgo eficiente y preventiva.
- **Proteger y promover el patrimonio cultural tangible e intangible relevante** para la memoria e identidad de las personas y colectivos, incluyendo las diversas manifestaciones y creaciones culturales, y las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos.

5.4 Estrategias de gestión territorial

La estrategia de gestión territorial para el DMQ identifica las líneas principales de acción para adelantar una política pública de gestión de suelo que tenga un alto impacto sobre las tendencias y propuestas de transformación identificadas. Incluye las siguientes líneas de acción:

- Consolidar los instrumentos de planeamiento definidos en el régimen del suelo como instrumentos de política pública, como sistema referencial de planeamiento y gestión del territorio para los sectores movilidad y ambiente;
- Generar instrumentos e intervenciones que permiten incidir en la producción del urbanismo y de la vivienda popular, y reducir los altos índices de irregularidad;
- Determinar los tratamientos pertinentes para el desarrollo urbano en forma de procesos individualizados de lote a lote;
- Determinar los tratamientos urbanísticos y escala pertinentes para la gestión de proyectos integrales de desarrollo urbano;
- Establecer mecanismos e instrumentos dirigidos a satisfacer necesidades colectivas mediante la provisión de espacio público, áreas verdes, equipamiento, vialidad y transporte, y a aprovechar las posibilidades que brinda la integración de intervenciones privadas en planes integrales de mayor escala;
- Potenciar la implementación de los proyectos municipales de vivienda dirigidos a construir ciudad buscando escalas y localizaciones adecuadas a los objetivos del desarrollo urbano

⁶⁶ CN, artículo 27

⁶⁷ Artículo 276.

⁶⁸ Artículo 413.

(uso racional del suelo servido, calidad del hábitat urbano, reducir segregación social, promover mezcla de usos y vivienda productiva, consolidar y compactar ciudad);

- Incorporar los aspectos de gestión e implementación posterior de la norma creada, planteando rutas de navegación para las intervenciones sectoriales requeridas por las dependencias municipales competentes (servicios básicos, vialidad) que las incluye en sus respectivos planes operativos, consensuar y acordar las actuaciones esperadas del sector privado;
- Participación pública en los beneficios privados generados por las actuaciones públicas sobre el territorio (normativa, obras), aprovechamiento de las opciones para el financiamiento del desarrollo urbano (contribución por mejoras, participación en la plusvalía) y para la producción de suelo público (reparto de cargas y beneficios, redistribución parcelaria) previstas por la ley nacional y local;
- Desarrollar las propuestas urbanísticas en diálogo con las variables económicas del mercado inmobiliario y estimación de los impactos en este generados por la normativa propuesta, considerar las posibilidades de absorción de la normativa creada por los agentes privados del desarrollo urbano y los provechos para el reparto equitativo de cargas y beneficios entre privados y entre lo público y lo privado;
- Institucionalizar espacios para la discusión, aplicación y donde sea posible la gestión de los instrumentos de planeación y gestión de suelo, que cuenten con el debido proceso e información a los ciudadanos, para adelantar cualquier tipo de iniciativa.

Formulación e Implementación de una política distrital de gestión territorial y de suelo soportada en el reparto equitativo de las cargas y beneficios del desarrollo territorial como soporte a las decisiones y actuaciones previstas en el PGDOT del DMQ.

POLÍTICAS	PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	ESTRATEGIAS
Adecuar el marco normativo de ordenamiento territorial para la implementación de un sistema de reparto de cargas y beneficios en el DMQ.	Decisiones de clasificación del suelo, tratamientos, usos, concebidos desde criterios de gestión urbana. Políticas, objetivos y estrategias de gestión territorial y de suelo.	Formular y adoptar una política distrital de gestión territorial y de suelo, que modifique y desarrolle el Régimen de Suelo y lo articule con el PGDOT. Adecuar el PUOS y demás instrumentos de planeación, involucrando los instrumentos y estrategias de gestión.
Transformar a la norma urbanística y a las decisiones de uso y aprovechamiento del suelo y a las actuaciones sobre el territorio en instrumentos que contribuyan al financiamiento del desarrollo territorial y la redistribución	Identificación de principios e instrumentos de gestión de suelo.	Diseñar y construir un sistema técnico integrado de identificación, captación y redistribución de rentas asociadas al suelo desarrollo territorial y urbano. Armonizar, optimizar y crear un sistema integrado de instrumentos de gestión de suelo y para el reparto de cargas y

POLITICAS	PROPUESTA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	ESTRATEGIAS
de rentas urbanas mediante la participación en las rentas generadas por la acción pública.		beneficios en el DMQ.
Apoyar y soportar la ejecución oportuna, eficaz y eficiente de los programas y proyectos del PGDOT, reduciendo los costos de adquisición de suelo	Políticas de gestión e Instrumentos para objetivos, programas y proyectos territoriales del PGDOT	Incorporar la variable de gestión de suelo a las políticas programas y proyectos. Crear mecanismos de coordinación
Reorientar la gestión urbana pública y privada hacia la realización de actuaciones urbanas integrales de alto impacto sobre el territorio.	Identificación y formulación de las bases de actuaciones urbanas integrales para la implementación del modelo de ordenamiento territorial del DMQ	Ajuste de la norma urbana para promover la ejecución de proyectos que permitan superar el desarrollo predio a predio.
Fortalecer la capacidad de gestión pública y la gestión pública – privada para formular y desarrollar una política de gestión territorial y de suelo basada en la coordinación y complementariedad.	Actuaciones Urbanas Integrales Definición de competencias por programas y proyectos	Conformación de Comité de Gestión Territorial y de Suelo Alianzas Público – Privadas y Sistemas de Incentivos Programa de formación y capacitación en gestión territorial y de suelo. Fortalecer los sistemas de información, registro inmobiliario y catastro como soporte a la puesta en marcha de la política.

Para los objetivos de ordenamiento territorial se proponen los siguientes instrumentos de gestión territorial:

OBJETIVO: Consolidar el Sistema Distrital de Corredores Ecológicos en función de la estructura ambiental nacional.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Instrumentos de gestión territorial y de suelo para la contención de la expansión sobre áreas ambientales y para la adquisición vía reparto de cargas y beneficios.

OBJETIVO: Avanzar hacia un desarrollo urbano y rural sustentable que reduce los impactos ambientales de los procesos urbanos.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Aplicar instrumentos de gestión de suelo para la contención del crecimiento.

OBJETIVO: Generar un hábitat urbano seguro y saludable

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Generación de incentivos a la transformación de estructuras hacia condiciones de seguridad y prevención de riesgos.

OBJETIVO: Promover, incentivar y direccionar el uso y la ocupación del suelo urbano y rural con criterio de sustentabilidad ambiental, social y económica.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Generación de instrumentos de gestión territorial y de suelo para intensificar el uso en el suelo urbano, asumiendo aportes para espacio público, vías y equipamientos.

Asignación de derechos y deberes para cada tratamiento en cuanto reparto de cargas y beneficios entre propietarios del suelo y el DMQ y entre propietarios.

OBJETIVO: Generar las condiciones territoriales requeridas para la dotación de hogares priorizados, con vivienda sana y saludable.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Calificación de suelo para vivienda de bajos ingresos en los instrumentos de planeación complementarios del PGDOT

Generación de oferta de suelo de bajo costo u obtenido mediante reparto de cargas y beneficios o plusvalías.

OBJETIVO: Conservar, proteger, recuperar y utilizar el patrimonio cultural edificado y los espacios físicos de manifestación del patrimonio cultural intangible.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Aplicar instrumentos e incentivos económicos, normativos para la recuperación, revitalización y conservación de áreas y edificaciones patrimoniales.

OBJETIVO: Generar condiciones territoriales para un desarrollo productivo urbano y rural equilibrado y acorde a las potencialidades del territorio.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Desarrollo de incentivos para el mantenimiento del uso del suelo rural

OBJETIVO: Consolidación de la red de servicios básicos con criterio de equidad y sustentabilidad, procurando reducir los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en su territorio inmediato y su entorno regional

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Articulación de los planes de expansión y renovación de redes de acuerdo al modelo de ordenamiento territorial, contribuyendo a la compactación de la ciudad.

OBJETIVO: Configurar un territorio distrital –urbano y rural- accesible e interconectado mediante sistemas de movilidad y transporte, sustentables, seguros, eficientes y eficaces, que considere las interdependencias territoriales con los cantones vecinos y la región.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Articulación de proyecto Metro con procesos de renovación urbana y captación de plusvalías por efecto del Proyecto.

Aplicación de contribución de mejoras para proyectos de la red vial y desarrollo de instrumentos dentro de los instrumentos complementarios de planeación para la obtención de suelo.

OBJETIVO: Consolidar una estructura poli-céntrica urbana y rural para: potenciar las funciones de capitalidad, mejorar el acceso a equipamientos, servicios, generar espacios públicos de calidad y optimizar encadenamientos productivos en el Distrito.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Generación de oferta de suelo a través de actuaciones urbanas integrales para nuevas centralidades e incentivos para la desconcentración de equipamientos.

Generación de instrumentos para la generación de espacio público en área de centralidades.

OBJETIVO: Asegurar la dotación equilibrada y el acceso universal a espacios públicos y áreas verdes para la interacción y convivencia ciudadana.

INSTRUMENTO DE GESTIÓN TERRITORIAL: Ajuste a los procesos de gestión urbana con el fin de garantizar que toda actuación contribuya a la generación de los sistemas públicos y de la red verde del DMQ.

ANEXO 1: OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL COMO RESPUESTA A LOS OBJETIVOS DE LOS EJES ESTRATEGICOS DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO

- a) **Promover la integralidad regional del DMQ mediante el planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno.**

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para los ejes estratégicos Quito para los ciudadanos, Quito lugar de vida y convivencia, Quito productivo y solidario, y Quito verde, incluyendo los siguientes aspectos:

- Alcanzar y mantener la sostenibilidad de los servicios de agua potable y saneamiento;
- Gestión integral de riesgos mediante estudios sobre amenazas naturales, priorización de las intervenciones y mitigación de los impactos, la actualización del marco normativo en los aspectos de uso de suelo y de construcciones, y mecanismos de control más eficientes;
- Generar las condiciones de gestión pública y territorial bajo un concepto de corresponsabilidad público-privada para impulsar el pleno empleo, la diversificación de la economía distrital y regional, los encadenamientos productivos con valor agregado, la competitividad sistémica y los emprendimientos diversificados que consoliden la internacionalización e inserción estratégica de la ciudad, promuevan economías populares, sociales y solidarias y posicionen al Distrito y su área de influencia como destino turístico de calidad a nivel nacional e internacional;
- Consolidar un sistema metropolitano y regional de áreas de protección ecológica que promueva la recuperación de ecosistemas y el uso sustentable del patrimonio natural del DMQ, prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental, implementar soluciones tecnológicas de producción limpia, minimizar las descargas líquidas, residuos sólidos y emisiones atmosféricas contaminantes;
- Disminuir la vulnerabilidad social, ambiental y económica frente al cambio climático en el DMQ mediante medidas de adaptación, disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores estratégicos, como energía, movilidad y residuos del DMQ.

- b) **Consolidar la estructura ambiental principal del DMQ a través del Sistema de Corredores Ecológicos**

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para el eje estratégico Quito verde, incluyendo los siguientes aspectos:

- Consolidar un sistema metropolitano y regional de áreas de protección ecológica que promueva la recuperación de ecosistemas y el uso sustentable del patrimonio natural del DMQ incluyendo la conservación de los ecosistemas más frágiles y amenazados (páramos, humedales, bosques secos), la consolidación de un subsistema distrital de áreas protegidas, la protección de la vida silvestre, la forestación y reforestación con fines de recuperación de la vegetación natural y el manejo de las fuentes abastecedoras de agua;
- Disminuir la vulnerabilidad social, ambiental y económica frente al cambio climático en el DMQ mediante medidas de adaptación en la gestión de los sistemas de biodiversidad y agricultura.

c) Desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para los ejes estratégicos Quito para los ciudadanos, Quito lugar de vida y convivencia, Quito productivo y solidario, y Quito verde, incluyendo los siguientes aspectos:

- Consolidar un sistema metropolitano y regional de áreas de protección ecológica que promueva la recuperación de ecosistemas y el uso sustentable del patrimonio natural del DMQ, prevenir, controlar y mitigar la contaminación ambiental, implementar soluciones tecnológicas de producción limpia, minimizar las descargas líquidas, residuos sólidos y emisiones atmosféricas contaminantes;
- Disminuir la vulnerabilidad social, ambiental y económica frente al cambio climático en el DMQ mediante medidas de adaptación, disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores estratégicos, como energía, movilidad y residuos del DMQ;
- Gestión integral de riesgos mediante estudios sobre amenazas naturales, priorización de las intervenciones y mitigación de los impactos, la actualización del marco normativo en los aspectos de uso de suelo y de construcciones, mecanismos de control más eficientes y el reforzamiento, aseguramiento y protección de edificaciones e infraestructuras;
- Generar las condiciones de gestión pública y territorial bajo un concepto de corresponsabilidad público-privada para impulsar el pleno empleo, la diversificación de la economía distrital y regional, los encadenamientos productivos con valor agregado, la competitividad sistémica y los emprendimientos diversificados que consoliden la internacionalización e inserción estratégica de la ciudad, promuevan economías populares, sociales y solidarias y posicionen al Distrito y su área de influencia como destino turístico de calidad a nivel nacional e internacional;
- Regularizar barrios informales en el Distrito, mejorar el control urbano preventivo, promover planes integrales de consolidación de los barrios regularizados para el acceso a los servicios públicos básicos y equipamiento comunitario;
- Impulso al acceso a Vivienda de Interés Social y a su financiamiento, considerando diferentes modelos de gestión en la producción de vivienda, promover la generación de una oferta de vivienda recuperada en áreas consolidadas que se encuentren deterioradas, sub-utilizadas o en sectores en donde las dinámicas de servicios ha desplazado a la vivienda hacia sectores periféricos, promover la residencialidad en áreas patrimoniales mediante el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad (rehabilitación) de las edificaciones patrimoniales y la revitalización de los espacios públicos vinculados;
- Construir una ciudad incluyente mediante la reducción de las brechas de desigualdad generadas por condiciones estructurales como el género, la etnia o la edad, o por situaciones como la discapacidad y la movilidad humana;
- Garantizar el acceso, disponibilidad y calidad de los servicios de agua potable, saneamiento y recolección de basura a los ciudadanos del DMQ, alcanzar y mantener la sostenibilidad de los servicios de agua potable y saneamiento con equidad social.

d) Consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para los ejes estratégicos Quito para los ciudadanos, Quito lugar de vida y convivencia y Quito productivo y solidario, incluyendo los siguientes aspectos:

- Construir un nuevo modelo de movilidad que corrija las tendencias del modelo pre-existente, por su alta dependencia del vehículo liviano, empleando alternativas socialmente más incluyentes, ambiental y energéticamente menos impactantes y económicamente más eficientes para todos los habitantes del Distrito Metropolitano;
- Incrementar la oferta, la cobertura territorial y la calidad de todos los servicios de transporte público y comercial, mediante la operación de la primera línea del Metro de Quito, la optimización de los corredores exclusivos para servicios tronco-alimentados del Metrobús-Q, racionalizar el funcionamiento de los buses convencionales;
- Disminuir los niveles de mortalidad en accidentes de tránsito y tránsito seguro para todos los usuarios de las vías precautelando la seguridad e integridad de los peatones y ciclistas por medio del diseño, señalización, operación y mantenimiento de la infraestructura viaria;
- Conectividad regional, interurbana y barrial mediante la dotación de vías arteriales, colectoras y locales priorizando la conectividad de Quito con la región y el país, el funcionamiento eficiente de los corredores periféricos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, así como de los escalones que cruzan la ciudad de occidente a oriente, el mejoramiento de las intersecciones urbanas con mayor congestión y posibilitar los accesos y desplazamientos de los buses en los barrios periféricos;
- Generar las condiciones de gestión pública y territorial bajo un concepto de corresponsabilidad público-privada para impulsar el pleno empleo, la diversificación de la economía distrital y regional, los encadenamientos productivos con valor agregado, la competitividad sistémica y los emprendimientos diversificados que consoliden la internacionalización e inserción estratégica de la ciudad, promuevan economías populares, sociales y solidarias y posicionen al Distrito y su área de influencia como destino turístico de calidad a nivel nacional e internacional.

e) Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades urbanas y rurales mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios.

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para los ejes estratégicos Quito para los ciudadanos, Quito productivo y solidario, y Quito milenario, histórico, cultural y diverso, incluyendo los siguientes aspectos:

- Establecer una equilibrada y adecuada distribución de las instituciones educativas, de salud, bienestar social y culturales en todo el territorio del Distrito para consolidar las centralidades urbanas, mejorar el acceso a servicios de calidad y promover el acceso universal de las personas y familias en situación de exclusión;
- Construir una ciudad incluyente mediante la reducción de las brechas de desigualdad generadas por condiciones estructurales como el género, la etnia o la edad, o por situaciones como la discapacidad y la movilidad humana;

- Construir un nuevo modelo de movilidad que corrija las tendencias del modelo pre-existente, por su alta dependencia del vehículo liviano, empleando alternativas socialmente más incluyentes, ambiental y energéticamente menos impactantes y económicamente más eficientes para todos los habitantes del Distrito Metropolitano;
- Generar las condiciones de gestión pública y territorial bajo un concepto de corresponsabilidad público-privada para impulsar la diversificación de la economía distrital y regional, los encadenamientos productivos con valor agregado, la competitividad sistémica y los emprendimientos diversificados que consoliden la internacionalización e inserción estratégica de la ciudad, promuevan economías populares, sociales y solidarias y posicionen al Distrito y su área de influencia como destino turístico de calidad a nivel nacional e internacional.

f) Fortalecimiento de la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes

Responde a los objetivos de planificación social, ambiental y económica determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo para los ejes estratégicos Quito para los ciudadanos, Quito lugar de vida y convivencia, Quito productivo y solidario, Quito verde y Quito milenario, histórico, cultural y diverso, incluyendo los siguientes aspectos:

- Implementación y fortalecimiento de la Red de Espacios Públicos y Áreas verdes que articule ejes y nodos de diferentes escalas, usos y características e interrelacione las áreas urbanas y ecológicas a partir de la utilización de los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos, que proporcionen una alternativa de movilidad y procuren la conservación de las unidades ecológicas (hábitats) que aún se conservan en el Distrito;
- Recuperación equitativa del valor de uso socio cultural del espacio público que garantice la apropiación por las diferentes culturas y grupos sociales para la realización de las actividades culturales y físicas y la producción y reproducción de la memoria individual y colectiva, bajo criterios de accesibilidad, inclusión, democratización, estética, monumentalidad;
- Construir una ciudad incluyente mediante la reducción de las brechas de desigualdad generadas por condiciones estructurales como el género, la etnia o la edad, o por situaciones como la discapacidad y la movilidad humana;
- Fomentar las actitudes, prácticas y espacios saludables para potenciar la salud de la población del DMO;
- Prevenir la victimización en el espacio público mediante la intervención en las características espaciales de los mismos;
- Promover la recuperación de ecosistemas y el uso sustentable del patrimonio natural del DMQ, incluyendo la consolidación de una red de corredores verdes que integren áreas naturales como bosques y quebradas, parques metropolitanos y áreas verdes urbanas.
- Generar las condiciones para promover al Distrito y su área de influencia como destino turístico de calidad a nivel nacional e internacional.

Handwritten text, possibly a signature or initials, consisting of several loops and strokes.

Ph. 2

ORD
171

PH: B

ORR

171

PHILIP

ORR

171

**PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
RESUMEN DE OBSERVACIONES, SUGERENCIAS E INCORPORACIONES**

OBSERVACIONES AL PMOT	INCORPORACION EN EL PMOT
CONCEJAL NORMAN WRAY	
Consolidar sus herramientas de planificación, ordenamiento y financiamiento.	Incorporado en el capítulo 1.2, pág. 5 Consta en el capítulo 5 (pág. 103-112) ✓
CONCEJAL PABLO PONCE	
✓ Incorporar rutas turísticas rurales y urbanas	Incorporado en el cap. 4.3.2 (Pág. 71) ✓
✓ Planeamiento y gestión territorial de parques y zonas industriales.	Incorporado en el cap. 4.3.2 (Pág. 71) ✓
✓ Incorporar quebradas en el sistema de áreas protegidas.	Incorporado en el cap. 4.2.2 (Pág. 55) ✓
CONCEJALA MARIA LUISA MALDONADO	
✓ Centralidades: implantación de mínimos equipamientos y servicios, especialmente en educación, cultura y salud y cultura.	Incorporado en el cap. 4.5.2 (pág. 90, 91) ✓ y cap. 4.5.3 (pág. 93) ✓
✓ Turismo al Sur: recuperación del patrimonio tangible e intangible existente, ampliación del mapa turístico.	Incorporado en el cap. 4.3.2, en el texto pág. 72 y en el mapa 26 (Pág. 73). ✓
Planificar los procesos de reserva de suelo para vivienda de interés social.	Incorporado en el cap. 4.3.2 (pág. 64) y cap. 5.4 y 5.5 (pág. 110, 112, 113, 114, 116) ✓ <i>ojo</i>
✓ Espacio público. Generación de una política distrital con criterios homologados y mecanismos de coordinación y gestión eficientes.	Contemplado en el cap. 4.6.4 pág. 102. <i>ojo (perovillos?)</i>
CONCEJALA MARIA SOL CORRAL	
✓ Planificar y articular un modelo sustentable, participativo e incluyente en el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ y los cantones vecinos.	Incorporado en el cap. 4, pág. 46 ✓
✓ Reconocer derechos de la naturaleza	Incorporado cap. 4.1.1 pág. 48-50, cap. 4.2.2 pág. 54 ✓
✓ Garantizar la accesibilidad para personas con movilidad limitada.	Incorporado en el capítulo 4.5.2 pág. 91, ✓
Diseño de obra pública con criterio de accesibilidad universal. Generar condiciones de accesibilidad universal.	Incorporado en el cap. 4.6.2, pág. 100, ✓ <i>ojo (banditas?)</i> Incorporado en el cap. 4.4.2, pág. 82. ✓
OBSERVACIONES VARIAS (Taller)	
✓ Reforzar el tema de reposición urbana, rehabilitación, reciclaje de suelo servido.	Contemplado en cap. 4.3. ✓
✓ Reforzar la propuesta para el crecimiento en el valle de Tumbaco, causado por el NAIQ.	Contemplado en el cap. 4.3.2 productividad, y cap. 4.5 ✓
✓ Carácter de las centralidades: Especialización o multifuncionalidad, clusters de servicios y equipamientos, iconos del desarrollo urbano. Para justificar y definir las estrategias de	Consta en cap. 4.5. ✓

→ PAS 5

OBSERVACIONES AL PMOT	INCORPORACION EN EL PMOT
intervención específicas. Plan Maestro de Centralidades.	
Ruta turística del sur	Incluido en el cap 4.3.2 ✓
Industrias: Manejo de zonas industriales existentes en el área urbana consolidada. Compatibilidades, reubicación, consolidación.	Consta en cap. 4.3.2 → ojo
Verificar la consideración de los espacios físicos para el patrimonio intangible.	Consta en el cap. Sobre la red de espacios públicos y áreas verdes. → ojo.
Tren de cercanías	Incorporado en el mapa 4a como BRT → ojo
Incluir dentro del plan un programa turístico ecológico que pueda tomar en cuenta a las 33 parroquias rurales del Distrito.	Consta en el cap. 4.3.2 ✓



**Secretaría
General del
Concejo**

Para: Colaboradores y colaboradoras de la Secretaría General del Concejo
Metropolitano
De: Abg. Patricia Andrade Baroja
Fecha: 9 de diciembre de 2011
Asunto: Actividades diciembre

Por medio de la presente quiero expresar a todos ustedes, mi sincero agradecimiento por el apoyo brindado por cada uno en los eventos del 1 y 6 de diciembre, no solo a aquellos que apoyaron directamente en los mismos, sino también a quienes con su esfuerzo y trabajo diario hicieron posible que la gestión de esta Secretaría, se mantenga impecable y oportuna como siempre, a pesar de tanta distracción.

Por otro lado, quiero compartir con ustedes las diversas actividades que se realizarán en este mes, con el propósito de animarnos y participar todos de éstas fuera de la jornada laboral:

FECHA - HORA	TEMA	ACTIVIDAD
12 de diciembre 16h00	Llegó la navidad!!!	Adornaremos toda el área de la Secretaría (puertas, pasamanos, ventanilla, etc) con el aporte de cada uno de nosotros.
14 de diciembre 12h00	Amigo secreto!!!	En el despacho de la Secretaría General se realizará el sorteo del caso. Todos están invitados para que no haya queja ni demos chance a las argollas.
15 de diciembre al 22 de diciembre	Qué me llegó?? Quién será??	Durante 6 días compartiremos el misterio y sorpresa del amigo secreto, poniendo nuestro mejor ingenio para mantener el suspenso y la diversión.
16 de diciembre	Jornada municipal 2011	Compartiremos de un día de esparcimiento y diversión con toda la familia municipal en el Balneario La Moya.
22 de diciembre 18h00	La cena!!!!	Compartiremos de un hermoso momento juntos en un lugar acogedor y descubriremos a los amigos secretos.

7

Formalmente pediría, y esto hay que decirlo que las incorporaciones que se sugirieron en el taller sean consideradas, esto hay que decirlo formalmente en la sesión de hoy para que tengan todas la validez de ser incorporadas como parte del primero al segundo debate.

CONCEJALAS Y CONCEJALES: Aprobado.

RESOLUCIÓN No. 2011-833

EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA (10), resolvió: aprobar en primer debate el Proyecto de Ordenanza que contiene el Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, con observaciones.

Sale la Concejala Prof. Luisa Maldonado, a las 17h07 (9 Concejales)

iv. ORDENANZA QUE CONTIENE EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

SEÑOR ALCALDE: Le voy a pedir al Concejo que me excuse un momento, y vamos a escucharle en este punto al Arq. René Vallejo, porque acaba de tener un problema un familiar cercano del Arq. Cristian Córdova, me parece que es una situación un poco complicada. Por favor, le solicito que me reemplazas unos minutos, Concejal Jorge Albán.

ASUME LA PRESIDENCIA EL CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN, A LAS 17h09 (8 Concejales)

ARQ. RENÉ VALLEJO: Señoras y señores Concejales, de forma sintética voy a hacer una presentación que trata de enfocar básicamente lo que corresponde a la nueva estructuración del nuevo modelo territorial que potenciaría la aplicación de los ejes

estratégicos que fueron enunciados en el Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito.

Procede a realizar la exposición correspondiente.

Ingresó la Concejala Sra. Macarena Valarezo, a las 17h10 (9 Concejales)



Un nuevo Modelo Territorial para el DMQ

- Promover la integralidad regional del DMQ mediante el planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno;
- Consolidar la estructura ambiental principal del DMQ a través del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos;
- Regular y gestionar un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro;
- Consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios;
- Fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

ARQ. RENÉ VALLEJO: El nuevo modelo territorial para el Distrito se establece en 6 ejes. Por un lado planteamos la integralidad regional del Distrito Metropolitano de Quito. Estamos hablando de la necesidad de que el Distrito se lo planifique no solamente puertas adentro sino en coordinación con los gobiernos vecinos, porque muchas de las problemáticas que el Distrito este rato enfrenta son consecuencia de su carácter de capital, de su carácter de concentración de equipamientos, de su carácter de concentración de empleo y que establecen unas interrelaciones, al menos con nuestros cantones vecinos y por lo tanto, deben resolverse de forma mancomunada y coordinada.

El segundo eje plantea la consolidación de la estructura ambiental principal del Distrito Metropolitano de Quito a través del Sistema de Áreas Protegidas y

Corredores Ecológicos, eso quiere decir que no exclusivamente son las vías las que conectan el Distrito Metropolitano y solamente las actividades económicas sino que hay una estructura muy fuerte de áreas naturales protegidas y a protegerse, que deben ser articuladas para el futuro desarrollo sustentable del Distrito.

Luego planteamos el tema de regular y gestionar un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro, donde habíamos mencionado el tema de las excesiva disponibilidad de áreas de reserva urbana, que contando con infraestructura y con servicios no está subutilizada y por lo tanto es necesario que optimicemos ese uso de ese suelo, en lugar de propiciar un modelo de crecimiento expansivo que lo que hace es ampliar la frontera agrícola, deteriorar los sistemas ambientales y volver ineficiente la economía en general del Distrito Metropolitano.

Planteamos además la necesidad de consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad, más aún cuando estamos a puertas de la implementación de dos elementos estructurales fuertes en el Distrito, que es por un lado, la conexión internacional a través del nuevo Aeropuerto Internacional, que sería en el próximo año; y, la constitución de un sistema integrado de transporte, cuyo eje principal es el "Metro", que es la aspiración institucional y que es importante que se empiece a implementar el próximo año.

Para resolver los temas de derechos de los ciudadanos y el derecho a la ciudad y solventar las inequidades sociales, hemos planteado la consolidación y fortalecimiento de un Sistema de Centralidades, que en esencia a partir de identificar los niveles, es decir el carácter, el rol de cada una, hay centralidades de escala metropolitana donde por ejemplo se concentran todas las actividades de Gobierno o de Municipio o de escala de servicio, no solamente para el Distrito sino para el país, como pueden ser las universidades, hospitales de referencia nacional o pueden ser las propias sedes del Gobierno, que son las metropolitanas. Planteamos también las de carácter zonal que sirven para desarrollar elementos fuertes al interior de cada una de las zonas, sobre todo de las zonas rurales, es decir donde todavía no tenemos una conformación de ciudad. Ustedes ven que por ejemplo hay valles como el de Los Chillos, bueno el de Tumbaco, Cumbayá, tal vez no, porque ahí hay una concentración de equipamientos de escala zonal, pero zonas como las de Quitumbe, San Antonio, Calderón, que carecen de servicios; y, después las centralidades de carácter sectorial y barrial, que complementan un sistema de acercamiento de los servicios y de la funcionalidad del Distrito a los habitantes; es decir, tener equipamientos y servicios más cercanos a la población.

Finalmente, planteamos el fortalecimiento de la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes, para complementar por un lado el tema del desarrollo sustentable del Distrito; y, por otro, para garantizar las adecuadas coberturas de buen vivir de los habitantes de Quito en términos de lo que es la recreación y la utilización de la áreas verdes.

Todo este nuevo modelo se complementa con un planteamiento de nuevos instrumentos de gestión. Hasta ahora el desarrollo urbano o el crecimiento de Quito, se lo ha realizado exclusivamente a partir de normas, las que conocemos tradicionalmente del PUOS, de las Normas de Arquitectura y Urbanismo, pero mucha de la generación de espacio público, de equipamiento, de viabilidad, requieren de intervenciones o de instrumentos de gestión, donde por ejemplo se recuperen las inversiones municipales como es en la Ruta Viva, la misma que va a dar acceso a un conjunto de urbanizaciones y a promover un conjunto de proyectos nuevos inmobiliarios, donde el beneficiario exclusivamente, si es que lo seguimos manejando con los instrumentos que manejamos actualmente, no va a haber la posibilidad de sustento de los futuros equipamientos de centralidades que por ejemplo se necesita impulsar.

Es necesario pensar unos conceptos nuevos de beneficios, de cargas, hay que pensar también el tema de las plusvalías.

El suelo del Aeropuerto Mariscal Sucre debe costar alrededor de unos 200 millones de dólares, esa potencialidad de esa inversión que ahora se convierte en parque, es la entrega de unos beneficios extras a los vecinos de ese sector. Es un costo del Municipio como inversión, entonces hay que repensar efectivamente cuáles son estos instrumentos nuevos que posibiliten básicamente la gestión del propio plan y del propio territorio.

Esto en términos sintéticos, si es que necesitan más explicación, podemos desarrollar cada uno de estos temas que fueron expuestos en el taller.

SEÑOR ALCALDE ENCARGADO, JORGE ALBÁN: Si es que hay observaciones, les pido que por favor las planteen. Estuvimos la gran mayoría en el taller, vimos con más detalles los distintos instrumentos, cada una de las láminas que contemplan estos aspectos, se hicieron algunas observaciones, igualmente la idea es que expresamente se recojan esas observaciones, se incorporen a la propuesta.

Sale la Concejala Ing. María Sol Corral, a las 17h20 (8 Concejales)

SEÑOR CONCEJAL NORMAN WRAY: Señor Alcalde, creo que hay algunas cosas, que quizás haya que, no sé si discutir, no creo que este momento, pero que se derivan de la discusión del Plan y que tienen que ver con los instrumentos de gestión de suelo que se dan como consecuencia justamente la propuesta que se está haciendo, creo yo que esa es la siguiente tarea, luego de la aprobación del Plan hay que avanzar necesariamente a través de ordenanza en la discusión de algunos conceptos, que fueron planteados en su momento en las discusiones que tuvimos la semana pasada alrededor del tema tributario para especificar de mejor manera el desarrollo, por ejemplo del concepto de plusvalía, no necesariamente del impuesto, sino cuáles son los mecanismos en la gestión del suelo que permita captar ese valor, donde no necesariamente tiene que ver directamente con el esquema tributario, entonces yo pienso que ese es uno de los temas que deberíamos ver hacia adelante, en relación a estos planteamientos, alrededor de los cuales tenemos una tarea posterior creo que esto no hay que dejarlo de lado, y pensaría yo que de alguna manera, lo planteado en el Plan de Ordenamiento Territorial hace una sugerencia en ese sentido, entonces yo quería solamente señalar ese punto.

SR. ALCALDE ENCARGADO: En el documento y en la propuesta hay una serie de instrumentos de gestión que se proponen y que es tal vez uno de los elementos virtuosos del asunto, y ya pasó en primer debate el PUOS, que es uno de los instrumentos que seguramente va a ser incorporado en la próxima reunión en su segundo debate.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchísimas gracias, señor Alcalde, simplemente algo derivado del taller que tiene que ver con el PUOS, primero agradecer a la Secretaría del Eje Territorial, muchas de las sugerencias que se hizo fueron incluidas, hay una sugerencia que a mí me preocupa sobre manera, porque no estaba en el taller y es la ley u ordenanza de los 200 metros, esto quiere decir no puede haber un local de expendio de bebidas alcohólicas a menos de 200 metros de una iglesia, colegio, casa de salud, etc., y dada la topografía muy particular de Quito, prácticamente estamos convirtiendo a Quito en una ciudad incompatible consigo misma, la propuesta era abolir los 200 metros y entrar al uso de horarios para la compatibilidad, esto es un colegio que tranquilamente puede funcionar al lado de un bar siempre y cuando el bar este cerrado cuando el colegio este abierto y viceversa,

entonces pediría a la Secretaría estudiar esta posibilidad, hacerlo por horarios y no simplemente por distancias, pues por otra parte resulta medianamente injusto, es decir, yo puedo tener un bar, una discoteca, un local de tolerancia inclusive y alguien pone un consultorio médico, una clínica dental, una iglesia, una guardería infantil, y yo tendría que abandonar mi actividad, porque la incompatibilidad es mía y no del que vino al último, entonces, esto creo que podría soslayarse de alguna manera, en base a los horarios de aplicación del trabajo de los diferentes establecimientos, entonces pido poner en estudio eso para arribar a una discusión final, gracias.

INGRESA EL ALCALDE TITULAR, DR. AUGUSTO BARRERA, A LAS 17H22.

El Concejal Sr. Jorge Albán se reintegra a su curul (9 Concejales).

SR. ALCALDE: Concejal Patricio Ubidia, por favor.

Sale el Concejal Sr Marco Ponce, a las 17h23 (8 Concejales)

CONCEJAL B. A. PATRICIO UBIDIA: Gracias Alcalde, hay varios temas creo que es importante lo que se está hablando de las centralidades dentro del ordenamiento territorial, pero así mismo también creo que es importante hablar ya de una ciudad desconcentrada que tenemos en la propia ciudad, por motivos del tema básicamente, bueno si me refiero al tema de movilidad, hablamos que la mayor parte de concentración de las actividades de la ciudad está en el 6% del territorio que es la parte centro norte de la ciudad, es importante ir desconcentrado en realidad las centralidades ayudan creo yo para la eficiencia a nivel económico incluso de la ciudad, dotar de servicios básicos, mientras más alejados se llega a la población, es más difícil para la propia Municipalidad, pero estas desconcentraciones en cambio si ayudan en otros temas básicos, como es el caso de la movilidad, dar una reforzamiento en los hogares más alejados, en las zonas más alejadas de la ciudad que no han tenido o que tienen esta problemática, también creo que es momento de hablar de un nuevo ordenamiento y hacerlo con los cantones aledaños, creo que una de las problemáticas que tiene la ciudad es precisamente eso, al decirlo abiertamente tenemos municipios como el de Rumiñahui, por ejemplo, que incluso yo pensaría que siendo un cantón aparte tenemos parroquias rurales acá, que tienen mayor representación a nivel territorial, y ojalá no me saquen de contexto esta parte, pero a

nivel territorial y a nivel demográfico inclusive, entonces si es importante, porque la gran parte de la ciudadanía que habita en estos cantones se moviliza a diario y ejerce sus actividades dentro de lo que es el Distrito Metropolitano, entonces ahí tenemos una gran problemática, hablamos en temas específicos de movilidad, que 60.000 vehículos del cantón Rumiñahui, entre Rumiñahui y Machachi se movilizan a diario por la ciudad de Quito, entonces sería conveniente específicamente con estos Municipios, que además reciben presupuesto aparte, de eso el Distrito Metropolitano no ve un solo centavo de Quito, llegar a convenios, acuerdos que ayuden al tema, en varios casos de la ciudad de Quito, básicamente eso.

Algo que ya se vio y lo que se puede comprobar con el último censo, es que una ciudad como Quito, que tiene un crecimiento aparte a nivel demográfico me refiero, hablamos que cada 10 años tenemos una ciudad incorporada aparte de la ciudad, eso hay que tener mucho en cuenta, ver la manera, la forma y en realidad en eso creo que el Gobierno Nacional está haciendo esfuerzos necesarios, para que de esa manera no se concentren en las dos grandes ciudades, que es Guayaquil y Quito, la población esta afluyente, entonces, a través de eso Alcalde, pedir, está incorporado en realidad, pero ver la manera de este ordenamiento territorial y hacerlo específicamente con ciudades cercana y aledañas, me refiero a cantones cercanos como el de Rumiñahui, el cantón Mejía, también otras ciudades como Ambato, Riobamba, que sus actividades diarias la población las realizan en la ciudad de Quito.

Ingresó la Concejala Ing. María Sol Corral, a las 17h25 (9 Concejales)

SEÑOR ALCALDE: La idea sería entonces incorporar éstos y el resto de elementos, me parece que tal como se planteó en el Plan de Desarrollo, este plan que tiene una expresión más territorial, tendremos que ajustarlo el próximo año; el próximo año hay varios hitos de los que hemos hablado, la reubicación del Aeropuerto es un hito clave, hoy tenemos ya bastante precisado la estructura del metro, es decir, el eje uno, inclusive las estaciones están definidas, eso va a reconfigurar, sin duda el tema de la movilidad es un factor estructurante en las ciudades actuales, coincido bastante con lo que ha planteado el Concejal Ubidia, siempre debe haber una atención positiva entre la desconcentración de los servicios y la construcción de centralidades, eso tiene que funcionar necesariamente así, la idea sería entonces incorporar estos elementos para tener el debate en la siguiente reunión.

Permítanme, dos minutos, yo quisiera terminada la reunión, consultarles, es difícil juntarnos todos, varios de los Concejales, incluso tengo por escrito, han solicitado licencia la semana siguiente, me preocupa que no tengamos actividad adecuada la semana siguiente, por esta razón y teniendo el mandato legal de hacer estas aprobaciones, tendríamos la alternativa de hacerlo en segundo debate con los mecanismos de mejoramiento posterior que se han planteando, incorporar lo más que podamos, pero quiero tener un feedback muy rápido del Concejo, si incorporar esto hacia el jueves o viernes, de tal manera que no tengamos que convocarnos la semana siguiente, que en principio no tendríamos actividades y algunos de los Concejales me han planteado que no estarían aquí, no es un problema podemos convocar a los Concejales alternos, eso quisiera saber, si forzamos un poquito, trabajamos esta semana, cerramos estos temas o prolongamos para la próxima, trabajemos a marcha forzada, de una vez esta semana.

Lógicamente, además, estoy planteando que aprobamos con las incorporaciones planteadas, es lo que hacemos con las ordenanzas, o sea ya la última pulida, de que la coma y el texto del sentido que están en las actas lo vamos incorporando, si me explico, pero eso requiere un poco de tiempo, evidentemente podemos volver al propio Concejo a que el documento final sea rechequeado, pero formalmente debemos hacer la aprobación antes del 31 de diciembre, y les insisto ahora que está de moda los juicios, por cualquier cosa, yo quisiera que tengamos formalmente la sesión de Concejo que apruebe estos planes, que evidentemente son instrumentos vivos, si es así entonces, el jueves o viernes estaremos convocados para este aspecto.

Quiero señalar que todas las observaciones se registran en el acta, y la Secretaría de Planificación, el equipo del Concejo procesan, se graba todo, incluso hay un acta levantada de todas las observaciones que se dijeron en el taller, absolutamente todo será incorporado, eso les puedo asegurar, muchísimas gracias.

CONCEJALAS Y CONCEJALES: Aprobado.

RESOLUCIÓN No. 2011-834

EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA (9), resolvió: aprobar en primer debate el Proyecto de Ordenanza que contiene el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, con observaciones.



J.L.A. 1.
Expediente

CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

2011-2092
2006

Quito, 23 de diciembre de 2011

Oficio No. 480-2da.VPC-MDMQ

Doctor
Augusto Barrera
ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-

CONCEJO METROPOLITANO
SECRETARÍA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS

FECHA: 21.12
HORA: 26 DIC 2011
NOMBRE: J. L. A. 1.
cepia

Señor Alcalde:

Por medio de la presente, una vez que fueron conocidos y aprobados el Plan de Desarrollo Territorial y el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, en sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, el día de ayer 22 de diciembre de 2011, en vista de que en Actas consta que se aprobaron los planes antes mencionados con las observaciones de los señores Concejales y señoras Concejales, me dirijo a usted, con el propósito de solicitar que sean incorporadas la totalidad de mis observaciones enviadas a la Secretaría General del Concejo del DMQ, con oficio No. 470-2da.VPC-MDMQ, de fecha 19 de diciembre de 2011, y remitidas por parte de ésta Secretaría tanto a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda como a la Secretaría General de Planificación mediante Oficio No. SG 5055 de fecha 19 de diciembre, en razón de que éstas no fueron debidamente incorporadas en los documentos antes descritos, tomando en consideración la decisión final debatida en el pleno respecto del eje de accesibilidad tal como consta en Actas.

Aprovecho esta oportunidad para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,

26 DIC 2011
Alcaldía Metropolitana
RECEPCIÓN
HC-2011-11988

MARIA SOL CORRAL
SEGUNDA VICEPRESIDENTA
CONCEJO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

CC. Ab. Patricia Andrade, SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO.

2A.



Secretaría
**General del
Concejo**

SG 5055

19 DIC 2011

Arquitecto
Cristián Córdova
Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda

Arquitecto
Oswaldo Granda
Secretario General de Planificación

De mi consideración:

Adjunto encontrará copia del oficio No. 470-2da-VPC-MDMQ de 19 de diciembre de 2011, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, por el cual la Ing. María Sol Corral, remite sus observaciones a los proyectos de ordenanza que contienen el Plan de Ordenamiento Territorial y Plan Metropolitano de Desarrollo, para su conocimiento y análisis, en el ámbito de sus competencias, previo segundo debate.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Abg. Patricia Andrade Baroja
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

cc: Ing. María Sol Corral

Ing. María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Nombre: *P.S.*
Fecha: *19-12-11*
Hora: *17H20* Telf: _____

19/dic/2011
H: 42 23



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

Quito, 19 de diciembre de 2011

Oficio No. 470-2da.VPC-MDMQ

**Ab. Patricia Andrade.
SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DEL MUNICIPIO DEL DMQ
Presente.-**

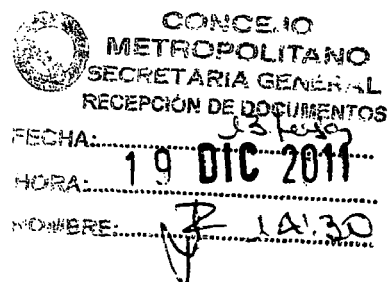
De mi consideración:

Por medio de la presente, una vez que se ha puesto en conocimiento el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT) y el Plan de Desarrollo del DMQ, se ha realizado el análisis respectivo y se ha determinado las siguientes observaciones y propuestas que adjunto a la presente a fin de que sean incluidas en el documento final de los mencionados instrumentos a tratarse en la sesión extraordinaria que se llevará a cabo el día de hoy 19 de diciembre de 2011.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

**MARIA SOL CORRAL
SEGUNDA VICEPRESIDENTA
CONCEJO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**



PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PMOT)

Una vez que se nos ha presentado y puesto en conocimiento el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, se ha realizado el análisis respectivo de cada uno de los contenidos del PMOT, mismo que está organizado de manera general en 5 partes:

1. Marco legal para la formulación del PMOT.
2. El resumen de los principios y planeamientos estratégicos de los ejes temáticos del PMOT.
3. El diagnóstico de la actual estructura territorial.
4. La propuesta de ordenamiento territorial.
5. Los instrumentos y procedimientos de gestión territorial.

Luego del estudio respectivo se han determinado las siguientes observaciones, las cuales en razón de su importancia propongo se incluyan en el PMOT.

PRINCIPIOS:

1. En el apartado 2, pág. 5 del documento, de las "Orientaciones y determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo", se establecen como principios rectores a la modernidad y productividad, equidad, solidaridad, sustentabilidad, participación, diversidad e identidad; y, los de gestión: integridad, territorialidad y gobernabilidad.

De conformidad a lo dispuesto por la Constitución de la República, es importante:

- INSERTAR EN LOS PRINCIPIOS RECTORES: LA EQUIDAD HACIENDO ENFASIS EN GENERO, LA TOLERANCIA Y LA ACCESIBILIDAD.

PROPUESTA:

Los principios rectores constituyen la modernidad y productividad, equidad haciendo énfasis en género, solidaridad, sustentabilidad, participación, diversidad, identidad, tolerancia y accesibilidad; y, los de gestión: integridad, territorialidad y gobernabilidad.

2. **En el mismo apartado 2, pág. 5 del documento** se establecen los objetivos estratégicos planteados por el PMD identificados por ejes, al respecto, téngase en cuenta lo siguiente:

EJES ESTRATÉGICOS:

- 1) **QUITO: CIUDAD-CAPITAL, DISTRITO-REGION: (apartado 2, pág. 5 del documento)**

La Constitución en su Art. 239 y el COOTAD determinan un modelo de descentralización "obligatorio y progresivo", basado en el ejercicio de competencias exclusivas para los diferentes niveles de gobierno.

El primer planteamiento de Quito: ciudad-capital, distrito-región, establece: "Planificar y articular sustentablemente el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ, los cantones vecinos."

PROPUESTA:

Modificar el texto del primer planteamiento, constante en el apartado 2, pág. 5 del documento en lo siguiente: Planificar y articular un modelo sustentable, participativo e incluyente en el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ y los cantones vecinos.

2) QUITO PARA LOS CIUDADANOS-CIUDAD DE DERECHOS: (apartado 2, pág. 6 del documento)

La Constitución de la República está inspirada y fundamentada en principios y valores como la libertad, equidad, paz, igualdad, dignidad humana y son éstos los que se van desarrollando a lo largo de nuestra Constitución. Así también, reconoce que hay grupos en nuestro país que han sido históricamente discriminados, entre los cuales estamos las mujeres, y reconoce también las luchas sociales de aquellos grupos.

PROPUESTA 1:

Dando cumplimiento a lo establecido en el Art. 11 numeral 2 de la Constitución deberemos insertar en el eje, Quito para los ciudadanos, **pág. 6 del documento** como un derecho de la ciudad, el siguiente objetivo estratégico:

- Garantizar la no discriminación por temas de género, afinidad cultural, capacidades especiales, origen, raza o condición en todos los ámbitos de la convivencia social.

Adicionalmente, es necesario enfatizar que el respeto, protección y promoción de los derechos humanos como objetivo primordial de la sociedad es una labor conjunta entre cada ciudadano, la sociedad en su conjunto y el Estado, existiendo entre ellos una estrecha vinculación y dependencia, por lo tanto se propone que el eje estratégico incluya también los deberes.

PROPUESTA 2:

Modificar el eje estratégico Quito para los Ciudadanos-Ciudad de derechos, denominándose: **Quito para los Ciudadanos – Ciudad de Derechos y Deberes.**, el cual contenga el siguiente objetivo:

- Propiciar la íntima relación entre derechos y obligaciones del ciudadano y la comunidad precautelando la satisfacción y garantía de los derechos de los cuales cada persona goza.

3) QUITO VERDE-DERECHOS DE LA NATURALEZA Y EL MEDIO AMBIENTE: (apartado 2, pág. 6 del documento)

Los ecuatorianos y ecuatorianas, somos parte de la humanidad que asumimos impulsar el cumplimiento de “una nueva forma de convivencia ciudadana, en diversidad y armonía con la naturaleza, para alcanzar el buen vivir, el sumak kawsay”; así está enunciado en el Preámbulo de la nueva Constitución de la República del Ecuador, aprobada el año 2008 en Consulta Popular Nacional y que consignó por primera vez en el mundo, en su Art. 10, que la Naturaleza es sujeto de Derechos.

PROPUESTA:

Por lo expuesto, inclúyase en el eje estratégico Quito Verde-Los derechos de la naturaleza y Medio Ambiente, pág. 6 del documento, los siguientes objetivos estratégicos:

- Garantizar la exigibilidad, aplicabilidad y justiciabilidad integral de los derechos de la naturaleza en el DMQ.
- Garantizar el cumplimiento efectivo de los instrumentos internacionales sobre derechos al medio ambiente de los cuales es signatario el Estado ecuatoriano.
- Garantizar el cumplimiento efectivo del acuerdo Pacto Climático de Quito, suscrito por el Alcalde Metropolitano de Quito, Consejo Metropolitano de Quito y los gobiernos locales ecuatorianos.
- Promover programas estratégicos interinstitucionales y proyectos a mediano y largo plazo para la protección, prevención, y restauración de la naturaleza afectada por el cambio climático.

- Promover e Impulsar el desarrollo MDL's (medios de desarrollo limpios).

4) QUITO HISTORICO, CULTURAL Y DIVERSO-IDENTIDADES Y PATRIMONIO: **(apartado 2, pág. 6 del documento)**

El arte es una de las expresiones más especiales del ser humano. Desde que los primeros habitantes forjaron su forma de vida y exploraron nuevos territorios, hemos sido testigos de la capacidad creadora y creativa del hombre. Diferentes muestras alrededor del mundo dan a conocer que el hombre siempre desea comunicar algo, y para ello existen muchas formas de hacerlo: la música, la danza, la pintura, escultura, etc.

PROPUESTA:

Por lo expuesto, inclúyase en el eje estratégico Quito Histórico, Cultural y Diverso-Identidades y Patrimonio, **pág. 6 del documento**, el siguiente objetivo:

- Fomentar la participación artística como una manifestación de interculturalidad en el DMQ.
- Promover la inserción de toda manifestación artística en el espacio público del DMQ.
- Generar las condiciones necesarias para el efectivo desarrollo de proyectos artísticos de diferente índole en el DMQ.

ACCESIBILIDAD:

Por otro lado, **al final de la pág. 6 del documento, luego del objetivo Quito Histórico, Cultural y Diverso-Identidades y Patrimonio**, es necesario incorporar un eje estratégico adicional que haga referencia al tema de accesibilidad, tomando en cuenta lo que dispone la Ley de Discapacidades en su **art. 4** que establece: *"Integración social.- El Estado a través de sus organismos y entidades garantiza el pleno*

ejercicio de los derechos que la Constitución y las leyes reconocen a todas las personas con discapacidad, mediante las siguientes acciones:

b) Eliminación de barreras físicas, psicológicas, sociales y comunicacionales;"

En concordancia con el **Art. 19** del mismo cuerpo legal, que dispone que: *"Sin perjuicio de los derechos establecidos en la Constitución, en las leyes y en convenios internacionales, el Estado reconocerá y garantizará a las personas con discapacidad los siguientes:*

a) Accesibilidad.- Se garantiza a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, evitando y suprimiendo barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad. La misma previsión deberá efectuarse en los edificios destinados a empresas privadas de servicio público, en los que exhiban espectáculos públicos y en las unidades sociales y recreativas para uso comunitario, que en adelante se construyan, reformen o modifiquen.

Los municipios, con asesoría del Consejo Nacional de Discapacidades y del Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), dictarán las ordenanzas respectivas que permitan el cumplimiento de este derecho; las que establecerán sanciones y multas por la inobservancia de estas normas. Adicionalmente, los municipios establecerán un porcentaje en sus presupuestos anuales para eliminar las barreras existentes;"

En este sentido, mejorar la accesibilidad en favor de las personas con discapacidad y grupos minoritarios es una de las acciones que se deben contemplar como una de las estrategias claves de la institución, a fin de garantizar los derechos constitucionales y propender hacia la eliminación de las barreras existentes.

PROPUESTA:

Por lo expuesto considerando que las necesidades de las personas con capacidades especiales en general y grupos minoritarios deben estar específicamente contempladas dentro de la planificación de la municipalidad, propongo incluir un séptimo eje estratégico adicional, **al final de la pág. 6 del documento, luego del eje Quito Histórico, Cultural y Diverso-Identities y Patrimonio**, que se denomine: QUITO – CIUDAD ACCESIBLE:

7) QUITO – CIUDAD ACCESIBLE:

- Garantizar la accesibilidad y utilización de bienes y servicios a las personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.
- Propiciar y controlar que en toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, se prevean accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.
- Generar las condiciones de accesibilidad necesarias para las personas con capacidades especiales y grupos minoritarios tanto en el ámbito de la movilidad como en el constructivo.

Una vez que se inserte el eje estratégico Quito-Ciudad Accesible, se deberá incorporar este eje a todos los contenidos del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, **por ejemplo en el apartado 4.4.3 dentro de la sección que se refiere a la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad, en la pág. 75**, se establece: “Incorporar en todos los procesos de rehabilitación urbana facilidades prioritarias para los desplazamientos peatonales”, en este caso tomando el concepto de accesibilidad propuesto se debería mencionar: Incorporar en todos los procesos de rehabilitación urbana

facilidades prioritarias para los desplazamientos peatonales, en los que se incluyan rampas en todos los cruces peatonales que sirvan de acceso para personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.

OBSERVACIONES AL PUOS:

Con fecha 26 de mayo de 2011, en sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, fue conocido en primer debate el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 255, que regula la Ordenación, Ocupación, Habilitación, Transformación y Control del Uso del Suelo; y, Derogatoria de las Ordenanzas Nos. 3746 publicada en el R.O. del 24 de octubre del 2008, y 0031 publicada en el R.O. de 24 de octubre del 2008.

El Art. 3 del mencionado proyecto de Ordenanza incorpora las secciones innumeradas "Instrumentos de Gestión" e "Intervención municipal en el control del uso y ocupación del suelo", en las cuales las observaciones son las siguientes:

1. **El Art. Innumerado 5, literal d)**, del Informe de Regulación Metropolitana (IRM), se establece que el informe contendrá la Factibilidad de servicios de infraestructura.

OBSERVACION:

Precisar a través de que mecanismo se asegurará que el IRM contenga esta información?. En la Ventanilla única se prestará el servicio para informar al usuario sobre la factibilidad de servicios de infraestructura?.

2. **El Art. Innumerado 7, numeral 2,** del Control territorial, se menciona a las "Entidades Colaboradoras", quienes ejercerán funciones auxiliares de comprobación del cumplimiento de normas administrativas y Reglas Técnicas.

OBSERVACION:

Determinar cuáles son éstas entidades colaboradoras?Cuál es su alcance y a quién reportarán su gestión?

3. **El Art. Innumerado 8, numeral 3**, de los Objetivos del control territorial, dispone que los controles deberán realizarse en el término de 15 días, contados a partir de la notificación del propietario.

OBSERVACION:

El término previsto para realizar estos controles es el mismo que se contempla en la Ord. 255 (Art. Innumerado 99 último inciso), sin embargo éste no se cumplía, en algunos casos han transcurrido hasta 45 días sin que estos controles sean realizados.

PROPUESTA:

Inclúyase al final del numeral 3, del artículo innumerado 8, el siguiente texto: 3...bajo prevenciones de sanción por incumplimiento de este término perentorio.

4. **El Art. Innumerado 11, literal c)** de la Supervisión Técnica del control territorial, establece como competencia de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, "c) Reportar semestralmente los resultados de su gestión al Alcalde Metropolitano", en la Ord. 255 éste reporte se lo hacía trimestralmente (art. Innumerado 103 literal c)

OBSERVACION:

Precisar cuál es la razón por la que se amplió el tiempo para reportar los resultados de la supervisión técnica del control territorial a cargo de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

El Art. 4 del proyecto de Ordenanza incorpora los Capítulos Innumerados “Uso y Ocupación del Suelo”, “Zonificación de Uso y Ocupación del Suelo” y “Desarrollo Urbano”, teniendo como observación la siguiente:

1. **El Art. Innumerado 39**, de los Proyectos de Subdivisión **literal b)** dispone que: “Subdivisiones generadas por partición judicial, que son habilitaciones del suelo generadas por sentencia ejecutoriada emitida por Juez competente de acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de Régimen Municipal.”

OBSERVACION:

Es una nueva sección que se está incorporando por lo tanto debe referirse a la norma vigente es decir al COOTAD, no obstante, a la aclaración que se hace en el artículo 12 del proyecto de reforma donde se menciona que donde se haga referencia a la Ley Orgánica de Régimen Municipal se entenderá por Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

PROPUESTA:

Sustitúyase en el literal b) del Art. Innumerado 39, de los Proyectos de Subdivisión, la referencia que se hace a la Ley Orgánica de Régimen Municipal y en su lugar hágase mención al COOTAD.

REGLAS TECNICAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO:

Al proyecto de ordenanza se acompaña los anexos técnicos, las observaciones siguientes se enmarcan en las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo.

1. **El Art. 37 pág. 35 de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo**, de las Dimensiones de los Cruces peatonales establece: “Cuando se prevea la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1,80 m.”

OBSERVACION:

En lo posible es importante evitar la discrecionalidad en la normativa, en especial si se trata de un anexo que contiene las reglas técnicas para la aplicación de la norma subjetiva.

PROPUESTA:

Elimínese en el Art. 37 pág. 35 de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, de las Dimensiones de los Cruces peatonales la frase "cuando de prevea" y en su lugar que conste lo siguiente: Todos los cruces peatonales deberán tener un ancho mínimo de 1,80 m.

2. El Art. 88 pág. 67 de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, de los Cerramientos, establece que: "La altura mínima de los cerramientos frontales será de dos cincuenta metros (2,50m)..."

OBSERVACION:

El parámetro establecido para el cerramiento frontal es visualmente agresivo para la ciudad, por lo que se debería establecer un margen mínimo y máximo para la colocación de cerramientos.

PROPUESTA:

Sustitúyase en el Art. 88 pág. 67 de las Reglas Técnicas de Arquitectura y Urbanismo, de los Cerramientos, en la parte que hace referencia a la altura mínima de los cerramientos frontales con lo siguiente: "La altura mínima de los cerramientos frontales será de uno cincuenta metros (1,50m) y la altura máxima será de dos metros (2,00)..."

➤ **SITUACION ACTUAL: EJE 7: QUITO: CIUDAD - CAPITAL, DISTRITO - REGION**

El documento **PLAN DE DESARROLLO 2012- 2022**, en el Apartado No. 6 EJES ESTRATEGICOS DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO (pag.24) detalla 7 ejes estratégicos:

1. QUITO CAPITAL, CIUDAD REGIÓN
2. QUITO PARA LOS CIUDADANOS
3. QUITO LUGAR DE VIDA Y CONVIVENCIA
4. QUITO PRODUCTIVO Y SOLIDARIO
5. QUITO VERDE
6. QUITO MILENARIO, HISTORICO, CULTURAL Y DIVERSO
7. **QUITO: CIUDAD - CAPITAL, DISTRITO - REGION**

PROPUESTA:

Incluir en el documento **PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012-2022** un Apartado No. 6 MODELO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL, que tome como referencia al eje estratégico No.7 (pág. 138, *PLAN DE DESARROLLO 2012- 2022*), para garantizar una plataforma institucional y orgánica que permitan la ejecución eficiente de procesos internos y constituyan la base para la implementación del Plan.

➤ **SITUACION ACTUAL: SISTEMA Y PROCESO DE MEDICIÓN DE METAS**

El MDQ no cuenta con una herramienta en línea que permita el seguimiento y la evaluación de metas propuestas para cada uno de los programas/proyectos que se encuentran en ejecución.

PROPUESTA:

Incluir en el documento **PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012-2022** un Apartado No.7 SISTEMA Y PROCESO DE MEDICION DE METAS, el mismo que debe contemplar la definición de:

LÍNEA BASE: (establece la situación actual de los componentes sociales, demográficos, económicos, ambientales, organizativos, capacidades, etc., sobre los cuales el proyecto va a influir) **INDICADORES:** (especifican cantidad, calidad y tiempo de los resultados por alcanzar y hacen referencia a la línea base) **METAS:** anuales y plurianuales (reflejan la situación al finalizar dicha etapa del proyecto) **OTRAS VARIABLES:** cobertura, localización, población objetivo, género, edad, etc.

De la misma manera presentar la nueva distribución presupuestaria de los programas, que conforman el **PLAN OPERATIVO 2012 Y PLAN PLURIANUAL 2012- 2014** y de ser el caso, una actualización de metas (pág. 94 *PLAN OPERATIVO 2012 Y PLAN PLURIANUAL 2012- 2014*).



Secretaría
General del
Concejo

SG 5058

20 DIC 2011

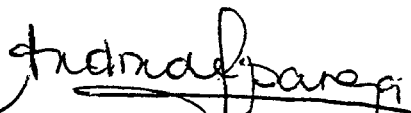
Ingeniera
María Sol Corral
Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano
Presente

De mi consideración:

En alcance al oficio No. SG 5055 de 19 de diciembre de 2011, por el cual esta Secretaría remitió sus observaciones a las dependencias técnicas encargadas de la elaboración del Plan Metropolitano de Desarrollo y Plan de Ordenamiento Territorial, me permito poner a su consideración que una vez revisado el documento, este hace referencia al PUOS, proyecto de ordenanza que está en análisis de la Comisión de Suelo y Ordenamiento Territorial, y por otro lado, en este se realizan menciones al Plan de Ordenamiento Territorial incluyendo textos al Plan Metropolitano de Desarrollo, por lo que, de considerarlo pertinente, solicito a usted remita una aclaración de sus observaciones, para el respectivo análisis.

Segura de contar con su gentil atención, le anticipo mi agradecimiento.

Atentamente,


Abg. Patricia Andrade Baroja

Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

cc: Arq. Cristián Córdova
Arq. Oswaldo Granda

Ing. María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Nombre: EDITH UDCA
Fecha: 20-12-2011
Hora: 08:53 Telef: _____

8
- L



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

Quito, 20 de diciembre de 2011

Oficio No. 476-2da.VPC-MDMQ

Arquitecto,
Oswaldo Granda
SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION

Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, en atención al oficio No. SG 5058, de 20 de diciembre de 2011, en el que se solicita una aclaración de las observaciones presentadas mediante oficio No. 470-2da-VPC-MDMQ de 19 de diciembre de 2011, remitido a su despacho con Oficio SG 5055 de 19 de diciembre de 2011, al respecto indico lo siguiente:

Las observaciones remitidas hacen referencia al Plan de Ordenamiento Territorial en lo que respecta a los principios planteados, a los ejes constantes en el mismo y en especial, al eje estratégico propuesto que hace referencia a la "Ciudad Accesible", al ser estos ejes los mecanismos que permiten estructurar de manera integral y articulada las proyecciones de la municipalidad que rigen tanto para el Plan de Ordenamiento Territorial como para el Plan Metropolitano de Desarrollo, la propuesta planteada se deberá incorporar a los documentos en el acápite que tiene relación a los ejes y en las partes que se considere pertinente por las instancias correspondientes.

Del mismo modo se plantearon objetivos estratégicos específicos para que sean insertados de forma textual en cada uno de los ejes del Plan de Metropolitano de Ordenamiento Territorial, pues estos constan únicamente en este documento.

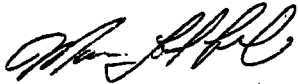


RECIBIDO POR: *María Sol Corral*
FECHA: 20 DIC 2011

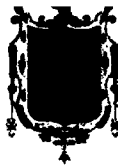
Por otro lado, un instrumento complementario del PMOT es el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, por lo tanto, se realizaron observaciones al PUOS, del documento que fue conocido en primer debate con fecha 26 de mayo de 2011, en sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que, de igual manera la instancia correspondiente incorpore las observaciones en lo que se estime oportuno.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**MARIA SOL CORRAL
SEGUNDA VICEPRESIDENTA
CONCEJO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA
RECEPCIÓN
20 DIC 2011 Hora:
Trámite Número:
Recibido Por:

Quito, 20 de diciembre de 2011

Oficio No. 475-2da.VPC-MDMQ

Arquitecto,
Cristian Córdova
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, en atención al oficio No, SG 5058, de 20 de diciembre de 2011, en el que se solicita una aclaración de las observaciones presentadas mediante oficio No. 470-2da-VPC-MDMQ de 19 de diciembre de 2011, remitido a su despacho con Oficio SG 5055 de 19 de diciembre de 2011, al respecto indico lo siguiente:

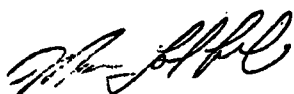
Las observaciones remitidas hacen referencia al Plan de Ordenamiento Territorial en lo que respecta a los principios planteados, a los ejes constantes en el mismo y en especial, al eje estratégico propuesto que hace referencia a la "Ciudad Accesible", al ser estos ejes los mecanismos que permiten estructurar de manera integral y articulada las proyecciones de la municipalidad que rigen tanto para el Plan de Ordenamiento Territorial como para el Plan Metropolitano de Desarrollo, la propuesta planteada se deberá incorporar a los documentos en el acápite que tiene relación a los ejes y en las partes que se considere pertinente por las instancias correspondientes.

Del mismo modo se plantearon objetivos estratégicos específicos para que sean insertados de forma textual en cada uno de los ejes del Plan de Metropolitano de Ordenamiento Territorial, pues estos constan únicamente en este documento.

Por otro lado, un instrumento complementario del PMOT es el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, por lo tanto, se realizaron observaciones al PUOS, del documento que fue conocido en primer debate con fecha 26 de mayo de 2011, en sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que, de igual manera la instancia correspondiente incorpore las observaciones en lo que se estime oportuno.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**MARIA SOL CORRAL
SEGUNDA VICEPRESIDENTA
CONCEJO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**



CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO
María Sol Corral
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA

Quito, 20 de diciembre de 2011

Oficio No. 477-2da.VPC-MDMQ

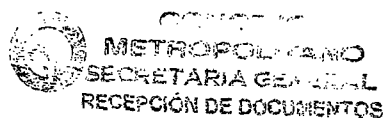
Abogada,
Patricia Andrade.
**SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DEL MUNICIPIO DEL DMQ**

Presente.-

De mi consideración:

Por medio de la presente, en atención al oficio No, SG 5058, de 20 de diciembre de 2011, en el que se solicita una aclaración de las observaciones presentadas mediante oficio No. 470-2da-VPC-MDMQ de 19 de diciembre de 2011, al respecto indico que la aclaración fue remitida tanto a la Secretaria de Territorio, Hábitat y Vivienda como a la Secretaria General de Planificación, mediante oficios No. 475 - 2da.VPC-MDMQ y No. 476-2da.VPC-MDMQ, respectivamente, mismos que explican lo siguiente:

Las observaciones remitidas hacen referencia al Plan de Ordenamiento Territorial en lo que respecta a los principios planteados, a los ejes constantes en el mismo y en especial, al eje estratégico propuesto que hace referencia a la "Ciudad Accesible", al ser estos ejes los mecanismos que permiten estructurar de manera integral y articulada las proyecciones de la municipalidad que rigen tanto para el Plan de Ordenamiento Territorial como para el Plan Metropolitano de Desarrollo, la propuesta planteada se deberá incorporar a los documentos en el acápite que tiene relación a los ejes y en las partes que se considere pertinente por las instancias correspondientes.



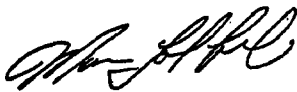
FECHA: 20 DIC 2011
HORA: 15:30
NOMBRE: A-3 de 2011

Del mismo modo se plantearon objetivos estratégicos específicos para que sean insertados de forma textual en cada uno de los ejes del Plan de Metropolitano de Ordenamiento Territorial, pues estos constan únicamente en este documento.

Por otro lado, un instrumento complementario del PMOT es el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, por lo tanto, se realizaron observaciones al PUOS, del documento que fue conocido en primer debate con fecha 26 de mayo de 2011, en sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, a fin de que, de igual manera sean enviadas por parte de su despacho y puestas en consideración de la instancia pertinente; más aún, cuando en la Comisión de Suelo y Ordenamiento Territorial se trató el tema el día de hoy 20 de diciembre de 2011, razón por la cual se envió con fecha de ayer las mencionadas observaciones, de modo que, sean puestas en conocimiento de la Comisión de fecha antes indicada.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,



**MARIA SOL CORRAL
SEGUNDA VICEPRESIDENTA
CONCEJO MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.**



Secretaría
**General del
Concejo**



5084

22 DIC 2011

**Ingeniera
María Sol Corral
Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano
Presente**

De mi consideración:

En atención a su oficio No. 477-2da.VPC-MDMQ de 20 de diciembre de 2011, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, me permito comunicarle que las observaciones formuladas por usted a los Planes Metropolitanos de Desarrollo y de Ordenamiento Territorial, fueron remitidos mediante oficio No. SG 5055 de 19 de diciembre de 2011, tanto a la Secretaría General de Planificación como a la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, instancias técnicas competentes para la compilación y sistematización de dichas observaciones.

De igual manera cúpleme informarle que sus observaciones formuladas a la Ordenanza Metropolitana que establece el Régimen Administrativo del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito: derogatoria de las ordenanzas Nos. 3746, 255 y 031 fueron puestas en conocimiento de la Comisión de Suelo y Ordenamiento Territorial, y analizadas en la sesión de la misma, realizada el día de hoy 20 de diciembre del presente año.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

**Abg. Patricia Andrade Baroja
Secretaria General del Concejo Metropolitano**

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
SEGUNDA VICEPRESIDENCIA
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Nombre: EDITH UDO
Fecha: 22-12-2011
Hora: 10:14 Telf: _____

22 dic 2011
15:40



Secretaría
General del
Concejo



5080

21 DIC 2011

Señores y señoras
Concejales y concejalas metropolitanos
Presente

De mi consideración:

Por medio de la presente me permito informarles que el Plan Metropolitano de Desarrollo, en el que se encuentran incluidas las observaciones formuladas desde sus despachos, se encuentra disponible en la herramienta digital, una vez que la Secretaría de Planificación ha concluido el proceso de sistematización y análisis de las mismas.

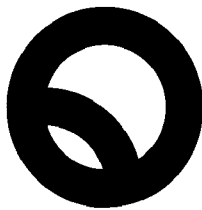
De igual forma, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, remitido por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Adicionalmente, se agrega en los dos casos, un documento en el que se detallan las observaciones recibidas y el tratamiento dado a las mismas.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

Abg. Patricia Andrade Baroja
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito



Secretaría de
Territorio, Hábitat
y Vivienda

22.12.2011: Aprobado en
2do debate con obtención
Cronos 7

Quito, 21 de diciembre de 2011

Señora Abogada
Patricia Andrade Baroja
Secretaria del Concejo Metropolitano de Quito

Nº 005264

21 DIC 2011

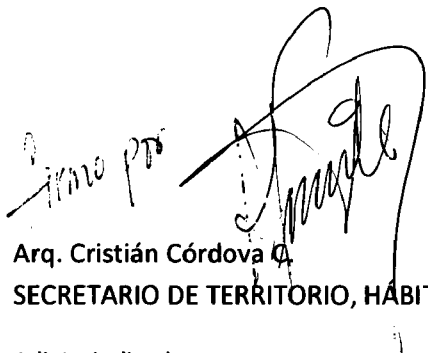
De mi consideración:

Sírvase encontrar adjunto a la presente en formatos digital e impreso los siguientes documentos:

- Mapas Anexos del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, correspondientes al PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO (PUOS):
 - PUOS-U1: Mapa de Uso de Suelo Principal
 - PUOS-Z1: Mapa de Ocupación y Edificabilidad
 - PUOS-V1: Mapa de Categorización y Dimensionamiento Vial
 - PUOS-P1: Mapa de Áreas de Protección Ecológica
- El documento del PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, que ya incorpora correcciones basadas en las observaciones realizadas en el Primer Debate del Concejo Metropolitano del 19 de Diciembre del presente.

Estaré atento a cualquier requerimiento adicional al respecto.

Atentamente,


Arq. Cristián Córdova
SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Adj. Lo indicado

CC. Dr. Ernesto Guarderas, Procuraduría

CONCEJO
METROPOLITANO
SECRETARIA GENERAL
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS

FECHA: 21 DIC 2011
NOMBRE: J. J. S. J.

PLAN METROPOLITANO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA

Contenido

1.	Introducción.....	3
1.1	Antecedentes	3
1.2	Ordenamiento territorial - Marco legal	4
2.	Orientaciones y determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo	5
3.	Diagnóstico territorial del DMQ.....	11
3.1	Un territorio biodiverso	11
3.2	Características, escala y distribución de la población.....	12
3.3	El DMQ en la estructura territorial nacional y regional.....	17
3.4	Crecimiento y expansión urbana.....	22
3.5	La concentración disfuncional: equipamientos y servicios.....	30
3.6	Movilidad y conectividad	33
3.7	Exposición a las amenazas, vulnerabilidad y riesgos en el DMQ.....	36
3.8	La conservación del patrimonio edificado	41
4.	Un nuevo Modelo Territorial para el DMQ.....	46
4.1	Integralidad regional del DMQ y gestión territorial coordinada.....	46
4.1.1	Modelo territorial.....	46
4.1.2	Políticas	49
4.1.3	Programas	51
4.1.4	Metas al 2022	51
4.2	Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos	51
4.2.1	Modelo territorial.....	51
4.2.2	Políticas	54
4.2.3	Programas	55
4.2.4	Metas	56
4.3	Desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro	56
4.3.1	Modelo territorial.....	56
4.3.2	Políticas	56

4.4	Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad	74
4.4.1	Modelo territorial	74
4.4.2	Políticas	75
4.4.3	Programas	81
4.4.4	Metas	83
4.5	Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales	83
4.5.1	Modelo territorial	83
4.5.2	Políticas	88
4.5.3	Programas	90
4.5.4	Metas	92
4.6	Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes	93
4.6.1	Modelo territorial	93
4.6.2	Políticas	96
4.6.3	Programas	98
4.6.4	Metas	98
5.	Instrumentos y procedimientos de gestión para el ordenamiento territorial	100
5.1	Problemas en la gestión territorial	100
5.2	Potencialidades para la gestión territorial	102
5.3	El suelo y los derechos y deberes asociados al mismo	104
5.4	Políticas de gestión territorial	106
5.4.1	Objetivos	106
5.4.2	Principios	108
5.5	Estrategias de gestión territorial	110
ANEXO 1: OBJETIVOS DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL COMO RESPUESTA A LOS OBJETIVOS DE LOS EJES ESTRATEGICOS DEL PLAN METROPOLITANO DE DESARROLLO.....		115

1. Introducción

1.1 Antecedentes

Según el marco legal definido por la Constitución Política del Ecuador, el COOTAD y el COPFP, el ordenamiento territorial consiste en una “planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, desarrolla la “proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales para asegurar un “nivel adecuado de bienestar a la población, en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones”¹.

En consecuencia, los objetivos de Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial debe definir las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos; diseñar y adoptar los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y, definir los programas y proyectos que concreten estos propósitos².

Para concretar estos planteamientos el POT debe fundamentarse en los principios de la función social y ambiental de la tierra, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios y constituirse en el instrumento de cumplimiento obligatorio para las actuaciones de toda dependencia municipal sobre el territorio, vinculante para las actuaciones de otros niveles de gobierno sobre el territorio distrital y de cumplimiento obligatorio para actuaciones de parte de privados sobre este mismo territorio.

El presente documento sobre el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial se organiza en las siguientes partes:

- El marco legal para la formulación del PMOT del cual se extraen los objetivos, alcances y contenidos mínimos del mismo;
- El resumen de los principios del Plan Metropolitano de Desarrollo y de los planteamientos estratégicos para los ejes temáticos: Quito Ciudad- Capital, Distrito-Región; Quito para los Ciudadanos; Quito Lugar de Vida y Convivencia, Quito productivo y solidario; Quito Verde; Quito Histórico, Cultural y Diverso; Quito participativo, eficiente, autónomo y democrático;
- El diagnóstico de la actual estructura territorial en el que se incorpora el análisis demográfico basado en el Censo INEC 2010;
- La propuesta de ordenamiento territorial para el DMQ, planteada por objetivos, políticas y programas territoriales acorde a la visión de desarrollo al 2022;
- Los instrumentos y procedimientos de gestión territorial para la implementación de actuaciones integrales y sectoriales sobre el territorio.

De esta manera, el PMOT cumple su función definida en el COOTAD, de trasladar la planificación económica, social y ambiental a la dimensión territorial, formular determinaciones que racionalicen las intervenciones sobre el territorio y orientar el desarrollo y aprovechamiento sostenible del mismo.

¹ Artículo 296 del COOTAD.

² Artículo 297 del COOTAD.

La formulación del PMOT se sustenta en las siguientes fuentes de información y se nutrió y retroalimentó por medio de las siguientes actividades:

- El análisis de las determinaciones, lineamientos e informaciones contenidos en el Plan Nacional del Buen Vivir y su Estrategia Territorial Nacional, así como en las Agendas Zonales presentadas por SENPLADES para las zonas de planificación del país;
- La evaluación de los componentes territoriales de los diagnósticos estratégicos formulados para los Ejes del Plan Metropolitano de Desarrollo, elaborados en un intenso y fructífero diálogo con las Secretarías Metropolitanas competentes;
- Las observaciones y sugerencias recopiladas en múltiples actividades de participación ciudadana que han incluido mesas de socialización efectuadas en junio del 2010 con las Juntas Parroquiales, las realizadas con la ciudadanía en general (Julio 2011), en las Administraciones Zonales (Septiembre 2011), las académicas y eventos con jóvenes (Octubre 2011);
- El procesamiento de datos contenidos en el sistema de información georeferenciada de la STHV así como de estudios, diagnósticos, planes y proyectos de ordenamiento territorial disponibles en la Secretaría;
- Las bases de datos e informaciones adicionales puestas a disposición por otras dependencias municipales, entidades públicas u otros niveles de gobierno como Ministerios sectoriales y el INEC.

1.2 Ordenamiento territorial - Marco legal

Marco legal nacional: Constitución Política del Ecuador, Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPFP)

El COOTAD y el COPFP establecen como principios para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial: promover el desarrollo sustentable para garantizar el buen vivir y la construcción de equidad e inclusión en el territorio; fomentar las actividades productivas y agropecuarias; la prestación equitativa de servicios públicos; y, la construcción de un hábitat y vivienda seguros y saludables³.

El COOTAD determina la formulación e implementación de estrategias integrales de hábitat y vivienda que impliquen servicios, espacio público, transporte público, equipamiento, gestión del suelo y gestión de riego acorde a los principios de universalidad, equidad, solidaridad e interculturalidad; y, asigna a los Gobiernos Autónomos Descentralizados la responsabilidad por la prestación de los servicios públicos y la implementación de las obras asegurando la distribución equitativa de los beneficios y las cargas. El alcance y los contenidos del Plan de Ordenamiento Territorial se determinan además en estrecha relación con las competencias de planificación del Gobierno Municipal.

³ COOTAD: Art. 4, 54, 55, 84, 135, 137, 147, 274, 295, 296, 297, 466-469. COPFP: Artículo 2, numeral 3, 4, 7, artículo 43.

Marco legal local: Régimen de Suelo DMQ

El COOTAD mediante Art. 296⁴ faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados a normar instrumentos de planificación del ordenamiento territorial complementarios. Esto respalda los reglamentos del marco legal local vigentes en el DMQ, especialmente la Ordenanza Metropolitana No. 255 de Régimen del Suelo que define los instrumentos de planificación territorial.

El PMOT reemplazará al Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT). Acorde a la Ordenanza Metropolitana No. 255 del Régimen del Suelo, el PMOT podrá ser precisado y actualizado mediante instrumentos complementarios de planificación, dentro de los plazos y cumpliendo las funciones asignadas por la ordenanza en mención. Estos instrumentos son los siguientes:

- Plan de Usos y Ocupación del Suelo (Escala DMQ),
- Planes Maestro (Escala DMQ),
- Planes parciales (Escala zonal),
- Planes especiales (Escala sector),
- Proyectos urbano-arquitectónicos especiales (Lotes mayores a 10.000 m²),
- Normas complementarias (Normas de Arquitectura y Urbanismo).

Los instrumentos de planeamiento territorial mencionado permiten transportar los contenidos del PMOT a la escala barrial o sectorial como unidad de análisis y ordenamiento tanto en lo urbano como en lo rural. En consideración de las determinaciones del nuevo marco legal nacional y de la reorganización del orgánico funcional de la administración municipal implementada desde el 2009 mediante la cual se crearon nuevas Secretarías con competencias que inciden en el territorio (Ambiente, Movilidad), se presenta la necesidad de cualificar y actualizar los tipos de instrumentos de planificación contenidos en la Ordenanza Metropolitana No. 255, tanto en lo que respecta a sus alcances, jerarquías e interrelaciones, como en lo referente a los procedimientos para su elaboración, aprobación y actualización.

2. Orientaciones y determinaciones del Plan Metropolitano de Desarrollo

La formulación del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial reconoce y se sustenta en los principios rectores y de gestión y en los objetivos planteados por el Plan Metropolitano de Desarrollo. Los principios rectores constituyen la modernidad y productividad, equidad, solidaridad, sustentabilidad, participación, diversidad e identidad; y, los de gestión: integralidad, territorialidad y gobernabilidad. Los objetivos estratégicos planteados por el PMD identificados por ejes, constituyen:

Quito: ciudad- capital, distrito-región:

- Planificar y articular sustentablemente el territorio regional inmediato reconociendo y potenciando los roles e interdependencias territoriales entre el DMQ, los cantones vecinos;

⁴ “Los instrumentos de planificación complementarios serán definidos y regulados por la ley y la normativa aprobada por los respectivos órganos de legislación de los gobiernos autónomos descentralizados.”

- Avanzar hacia un desarrollo urbano y rural eficiente y sustentable que reduzca las inequidades territoriales y los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en el territorio inmediato y regional.

Quito para los Ciudadanos - Ciudad de Derechos:

- Garantizar el acceso, disponibilidad y calidad de los servicios de agua potable y saneamiento a los ciudadanos del DMQ;
- Alcanzar y mantener la sostenibilidad de los servicios de agua potable y saneamiento con equidad social;
- Garantizar los servicios eficientes y oportunos de recolección de basura en todo el Distrito, a través de modelos tradicionales y alternativos, que se adapten a las distintas realidades urbanas y rurales, así como promuevan la reducción de desperdicios de material aprovechable;
- Obtener niveles moderados y manejables de violencia interpersonal a través de estrategias adecuadas de convivencia y organización comunitaria que conduzcan a recomponer el tejido social, recuperar la confianza interpersonal, la tolerancia, la solidaridad y el mejoramiento de la calidad de vida en la ciudad;
- Generar mecanismos de coordinación, apoyo, seguimiento y promoción de estrategias con las otras instituciones responsables para prevenir, contrarrestar y neutralizar la incidencia de todo tipo de criminalidad organizada en la ciudad a través de un correcto seguimiento, investigación y juzgamiento de los hechos delictivos;
- Promover en el DMQ una cultura de paz y respeto basada en la garantía de los derechos de los y las ciudadanas a vivir una vida libre de violencia a través del fortalecimiento de los mecanismos integrales de atención de casos de VIF-G-VS que incluyen: programas de promoción de derechos, facilidades de acceso oportuno y eficiente a la justicia y atención especializada a víctimas VIF-G -VS, apuntando a la disminución paulatina de la incidencia de esta problemática en la población;
- Disminuir los niveles de mortalidad en accidentes de tránsito en el DMQ a estándares internacionalmente aceptables, por medio de campañas de control y educación a conductores y peatones, así como mediante la intervención física en los lugares en donde tienen lugar la mayoría de accidentes;
- Prevenir la victimización en el espacio público mediante la intervención en las características ambientales de los mismos y la promoción del uso y apropiación adecuados del espacio público;
- Propiciar el equilibrio y la equidad en la dotación de los servicios de salud para fomentar y mejorar su acceso a servicios de calidad y lograr la universalización e integralidad en el cuidado de la salud. (Racionalización entre zonas, territorios y distintos grupos de la población);
- Fomentar las actitudes, prácticas y espacios saludables para potenciar la salud de la población del DMQ, prevenir las enfermedades prevalentes y vigilar y controlar los factores de riesgo que inciden en la salud de la población del DMQ;

- Construir una ciudad que garantice a sus habitantes el derecho a la salud, con un enfoque de inclusión y equidad;
- Implementar un modelo de concurrencia de competencias de la educación entre el nivel central y el Municipio de Quito, para garantizar la inclusión de toda la población en el sistema escolar, la racionalización de la oferta en el territorio y la calidad de todos los servicios educativos del Distrito Metropolitano de Quito;
- Establecer una equilibrada y adecuada distribución de las instituciones educativas en todo el territorio del Distrito para consolidar las centralidades urbanas, la racionalización de la oferta educativa y su consiguiente impacto positivo en la calidad de los aprendizajes de los niños, niñas y jóvenes;
- Incorporar modalidades de oferta de inclusión en todas las instituciones escolares del DMQ, para garantizar el derecho a la educación de toda la población con rezago escolar o que no accede a la educación formal;
- Promover el uso educativo y recreativo de tecnologías de la información y comunicación para garantizar el acceso universal al conocimiento, de manera particular a la población escolarizada y adulta del territorio;
- Garantizar procesos permanentes de formación de capacidades ciudadanas de toda la población para fortalecer la participación social, el bienestar colectivo y la apropiación positiva del espacio público;
- Promover la optimización del uso y acceso a espacios deportivos seguros, acogedores, equipados para toda la población, de acuerdo con sus necesidades y especificidades (adultos, adultos mayores, niños, niñas, mujeres, jóvenes), mediante una oferta deportiva y recreativa múltiple;
- Promover la atención especializada con servicios de protección especial a la población del Distrito con e alta vulnerabilidad, en coordinación con el nivel nacional de política para la inclusión;
- Generar condiciones de convivencia y cohesión social, a través del cambio de patrones socioculturales en la población del DMQ;
- Promover el acceso universal de las personas y familias en situación de exclusión, a los servicios públicos, tanto municipales como del gobierno central, a través de acciones afirmativas y servicios alternativos;
- Transversalizar el enfoque de inclusión en la gestión municipal a través de la articulación sectorial y la implementación distrital y territorial para su institucionalización.

Quito Lugar de Vida y Convivencia – El Derecho a la Ciudad:

- Mejorar el conocimiento de las amenazas naturales y antrópicas. La actualización de los estudios sobre amenazas, basados sobre eventos pasados y modelos probabilísticos, servirán para identificar mejor las amenazas, priorizar las intervenciones y mitigar los posibles impactos, con énfasis en los temas más recurrentes (inundaciones, deslizamientos e incendios forestales) y los de mayor impacto (sismos y erupciones volcánicas);

- Dotar de un marco normativo actualizado y actualizable en los aspectos de uso de suelo y de construcciones dentro del DMQ, incorporando de manera explícita y transversal la variable riesgo: Para evitar generar nuevos riesgos de desastre es necesario que la normativa existente tenga actualizaciones regulares con la información y datos sobre riesgos y desastres dentro del Distrito y acompañado de un control más fuerte y eficiente de parte de la autoridad municipal para que las normas locales y nacionales se cumplan de manera estricta;
- Reducir la vulnerabilidad existente, en especial de la infraestructura cuyos costos de inversión, tanto pública como privada, debe precautelarse mediante intervenciones de reforzamiento, aseguramiento y protección de esa infraestructura;
- Fomentar la cultura de prevención en la población y en las instituciones locales: Se debe incorporar a la cultura ciudadana el tema de la prevención de desastres, a través de la sensibilización pública, información y capacitación, con el compromiso de la ciudadanía y el municipio;
- Prepararse para responder de manera eficaz y eficiente ante los desastres que se presenten. Mejorar la preparación de la comunidad y las entidades de socorro y respuesta del DMQ es una tarea que debe ser continua en el tiempo, y el eje de las demás acciones de prevención;
- Transporte de buena calidad y con integración multimodal: Incrementar la oferta, la cobertura territorial y la calidad de todos los servicios de transporte público y comercial, promoviendo paralelamente los modos no motorizados de desplazamiento, para reducir el impacto que sobre la calidad del aire genera el parque automotor. En el caso del transporte público, elemento articulador de este objetivo, se plantea la constitución de un sistema integrado conceptual, operativa, física y tarifariamente, asentado en los siguientes elementos: (a) poner en operación la primera línea del Metro de Quito, como columna vertebral del sistema a lo largo del eje norte sur de la ciudad; (b) optimizar los corredores exclusivos para servicios tronco-alimentados del Metrobús-Q, incorporando a los valles orientales y las parroquias del norte; y, (c) racionalizar el funcionamiento de los buses convencionales, tanto en sus rutas y frecuencias, cuanto en la eficiencia en las operadoras privadas;
- Tránsito seguro para todos los usuarios de las vías: Lograr que los desplazamientos se realicen en condiciones de eficiencia, precautelando como valor más importante la seguridad e integridad de las personas, particularmente las más vulnerables en el tránsito, los peatones y ciclistas. Se deberá ejecutar una estrategia de seguridad vial que englobe: (a) diseñar, señalizar, operar y mantener la infraestructura viaria; (b) promover la incorporación de dispositivos de seguridad de los vehículos, conforme el desarrollo de los mercados mundiales; (c) sensibilizar y educar en temas de seguridad vial a todos los actores del sistema; y, (d) mejorar la respuesta de los equipos de atención de accidentes, en coordinación con las instancias competentes;
- Conectividad regional, interurbana y barrial: Garantizar la conectividad de Quito, atender las zonas de crecimiento y dotar al área urbana consolidada con vías arteriales, colectoras y locales que favorezcan las prioridades del sistema en cuanto a seguridad vial y transporte colectivo. Esto es, privilegiar la intervención con cuatro prioridades: (a) optimizar la conectividad de Quito con la región y el país, a fin de profundizar su carácter

de polo y fuente de desarrollo nacional; (b) asegurar los desplazamientos que se realizan en los corredores periféricos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, así como en los escalones que cruzan la ciudad de occidente a oriente a lo largo de todo el trazado urbano; (c) resolver las intersecciones urbanas con mayor congestión, particularmente aquellas que inciden en las velocidades de servicio del transporte colectivo; y, (d) posibilitar los accesos y desplazamientos de los buses en los barrios periféricos;

- Implementación y fortalecimiento de Red de Espacios Públicos: Proveer espacios públicos de diferentes escalas, usos y características que consoliden un sistema territorial interrelacionado entre las áreas urbanas y ecológicas a partir de la utilización de los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos, que proporcionen una alternativa de movilidad y procuren la conservación de las unidades ecológicas (hábitats) que aún se conservan en el Distrito. Esta red se vincula fuertemente a la red urbana verde (en aquellas áreas de acceso y uso público) y a otra escala a los Corredores Ecológicos Distritales;
- Recuperación equitativa del valor de uso socio cultural del espacio público: Garantizar el uso y la apropiación por las diferentes culturas y grupos sociales de los espacios públicos a través del uso socio cultural que permita la realización de las actividades culturales y físicas y la producción y reproducción de la memoria individual y colectiva, bajo criterios de accesibilidad, inclusión, democratización, estética, monumentalidad
- Impulso al acceso a Vivienda de Interés Social: Impulsar el acceso a la vivienda de interés social (VIS) y a su financiamiento, en especial para los grupos meta determinados, considerando diferentes modelos de gestión en la producción de vivienda en la búsqueda de mayores beneficios para la comunidad;
- Regeneración Urbana (Oferta de vivienda recuperada): Recuperar el uso habitacional en áreas consolidadas que se encuentren deterioradas o sub-utilizadas, que favorezca la oferta de vivienda con usos mixtos de tal forma que se garantice el acceso y la proximidad de la vivienda a servicios. Mediante esta estrategia se busca también la recuperación del uso residencial, en sectores en donde las dinámicas de servicios han desplazado a la vivienda hacia sectores periféricos;
- Promover la residencialidad en áreas patrimoniales: El mejoramiento de las condiciones de habitabilidad (rehabilitación) de las edificaciones patrimoniales, en especial en el CHQ será la estrategia principal para la regeneración y mantenimiento de estas construcciones y la revitalización de los espacios públicos vinculados. Se debe prestar especial atención a los mecanismos de asistencia y compensación municipal que garanticen el mantenimiento y la calidad de las intervenciones de vivienda que se realizan en bienes inventariados de las áreas patrimoniales;
- Regularizar todos los barrios informales en el Distrito y trabajar simultáneamente en el control para evitar el surgimiento de nuevos asentamientos informales, a través del ejercicio de la autoridad, en el marco del plan de ordenamiento territorial y el plan de uso del suelo;
- Promover planes integrales de consolidación de los barrios regularizados, para que paulatinamente accedan a los servicios públicos básicos y equipamiento comunitario.

Quito productivo y solidario – Oportunidades para todos:

- Posicionar a Quito como una Ciudad Región; como una ciudad en red. Que figure entre las principales ciudades productivas y de oferta de servicios de calidad a sus ciudadanos en el contexto latinoamericano;
- Fortalecer a las economías populares, sociales y solidarias en su desempeño social y económico, potenciando las capacidades de sus actores y generando condiciones que garanticen su sustentabilidad en tanto espacios de construcción válidos para el buen vivir;
- Intensificar las inter-relaciones productivas, sociales y territoriales del DMQ con su entorno de forma tal que reconozca su valor en el fortalecimiento del tejido productivo, social y cultural de lo local.

Quito Verde – Los derechos de la naturaleza y Medio Ambiente:

- Consolidar un sistema metropolitano de áreas de protección ecológica que promueva la recuperación de ecosistemas y el uso sustentable del patrimonio natural del DMQ. Este objetivo contempla la conservación de los ecosistemas más frágiles y amenazados (páramos, humedales, bosques secos); la consolidación de un subsistema distrital de áreas protegidas; la protección de la vida silvestre; la promoción del uso sustentable de los recursos naturales; la forestación y reforestación con fines de recuperación de la vegetación natural; el manejo de las fuentes abastecedoras de agua y la consolidación de una red de corredores verdes que integren áreas naturales como bosques y quebradas, parques metropolitanos y áreas verdes urbanas.
- Prevenir, controlar y mitigar la contaminación para garantizar la protección de la calidad ambiental. Mediante el fortalecimiento de la autoridad distrital, este objetivo busca incentivar la implementación de las mejores tecnologías disponibles para la generación de energía, movilidad, producción más limpia y aprovechamiento de residuos, de tal manera de minimizar las descargas líquidas, residuos sólidos y emisiones atmosféricas potencialmente contaminantes. Se contempla también la adopción de buenas prácticas ambientales por parte de diversos grupos ciudadanos e instituciones.
- Disminuir la vulnerabilidad social, ambiental y económica frente al cambio climático en el DMQ y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores estratégicos. Este objetivo incluye la reducción de la vulnerabilidad, la gestión de riesgos climáticos y el fortalecimiento de las medidas de adaptación en la gestión de los sistemas de agua potable, salud, biodiversidad, agricultura, infraestructura, entre otros; así como la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero en sectores estratégicos, como energía, movilidad y residuos del DMQ. Se centra en la promoción de la participación ciudadana e institucional, y la generación y gestión de información sobre cambio climático para la toma de decisiones.

Quito Histórico, Cultural y Diverso – Identidades y Patrimonio:

- Fortalecer la Identidad Quiteña y reconocer que en Distrito confluyen diversas culturas y manifestaciones culturales, relacionadas con el acervo ancestral (indígenas y mestizos), cultura oficial, culturas subalternas, culturas urbanas, culturas juveniles, etc.;
- Articular una gestión cultural incluyente, a través del fomento y recuperación de la historia de cada sector y barrio, las leyendas, los saberes, las tradiciones, los juegos, la música, las fiestas religiosas, las fiestas ancestrales, etc.;

- Construir, mejorar, rehabilitar y sostener la infraestructura cultural de la ciudad, para dar cabida a una amplia y democrática oferta cultural que promueva la diversidad de las culturas, su desarrollo, fortalecimiento y participación activa en la vida del Distrito;
- Conservar, proteger, mantener y promover el patrimonio cultural material (patrimonio edificado).

3. Diagnóstico territorial del DMQ

En un contexto geográfico irregular, heterogéneo, con una amplia diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas, y con un crecimiento demográfico importante, el desarrollo urbano de Quito a partir de los años setenta del siglo pasado ha observado una forma de crecimiento físico expansiva de baja densidad e inequitativa, que evidencia varias ineficiencias funcionales y ambientales caracterizadas por:

- El desequilibrio y asimetría en el desarrollo regional, producto de interdependencias funcionales y dependencias energéticas, alimentarias y productivas de otros territorios;
- La utilización urbanística de territorios rurales y recursos no renovables con potencialidad eco sistémica a través de procesos de subocupación del suelo urbano y conurbación con parroquias rurales y los cantones Rumiñahui y Mejía;
- Sobresaturación de equipamientos y servicios en el área central de la ciudad;
- Débil estructuración jerárquica y limitado desarrollo de los centros poblados rurales;
- Accesibilidad y conectividad reducidas y limitadas por la geografía y la falta de conexión especialmente entre el sur y norte de la ciudad y de esta con los valles circundantes;
- Alta vulnerabilidad de las edificaciones frente a amenazas socio-naturales;
- Proliferación de patrones urbanísticos conformados por urbanizaciones cerradas que generan la fragmentación del territorio urbano;
- Un marco legal e institucional que privilegia exclusivamente la normativa urbanística, ignorando la incorporación e instrumentalización de nuevas alternativas de gestión orientadas hacia la construcción de consensos sobre visiones de desarrollo y los repartos equitativos de cargas y beneficios correspondientes.

3.1 Un territorio biodiverso

Un relieve irregular y su ubicación ecuatorial definen en lo ambiental al territorio del DMQ como heterogéneo y con una importante diversidad de recursos naturales, pisos climáticos y ecosistemas que desde la perspectiva ambiental, productiva o turística constituyen significativas potencialidades.

El DMQ cuenta con las mismas horas de día y de noche sin variación durante todo el año, con dos estaciones -una seca entre junio y septiembre y otra lluviosa de octubre a mayo- que inciden en los regímenes agrícolas del territorio. Posee por lo menos quince tipos de clima con temperaturas que varían entre -4°C y 22°C aunque en la zona mayormente poblada se promedia una temperatura de 17°C. La cobertura vegetal del distrito es de 69%, entre ellos se destacan los bosques húmedos que representan la tercera parte del territorio.

Las condiciones descritas generan un espacio biodiverso⁵ en el que se ha logrado establecer la existencia de 44 ecosistemas en todo el Distrito, 1.899 especies de plantas, 1.384 especies de fauna, 142 especies endémicas locales, 542 especies de aves, 94 especies de mamíferos, 77 de anfibios, y 46 de reptiles. Tres áreas protegidas se encuentran en territorio, la Reserva Geobotánica del Pululahua, la reserva Ecológica Cayambe-Coca, y, las micro-cuencas de los ríos Mashpi, Guaycuyacu y Sahuangal.

El DMQ cuenta con un territorio que no es sólo diverso desde sus aspectos físicos – naturales, sino desde el origen e identidad de sus pobladores: el 35% de los habitantes del DMQ proviene de otras partes del Ecuador, entre las cuales Cotopaxi, Imbabura, Chimborazo, Manabí y Loja son las de mayor inmigración en el territorio distrital. Esta característica de múltiple origen se complementa con la autodefinición étnica, según la cual el 82,7% de sus habitantes se define como mestizo, mientras que el 17,3% restante se identifica como blanco, indígena, afrodescendiente, mulato o montubio. Esta característica de la población quiteña se constituye en una fortaleza para el desarrollo cultural.

El Distrito cuenta con un total de 55 parroquias, 33 rurales y 32 urbanas. Lo rural en sí constituye un territorio con características propias, formas de asentamiento más bien dispersas, con actividades productivas ligadas a los sectores primarios y secundarios, con necesidades de servicios básicos y sociales propios de sus características. Lo rural en el Distrito tampoco es homogéneo, existen territorios con distintas potencialidades y limitaciones dadas por su clima, su relieve, su suelo y su conectividad.

Lo urbano en Quito también es un territorio diverso: la traza urbana, la morfología edilicia y el tipo de construcción muestran las huellas de diferentes épocas, estilos y tecnología constructiva. El acceso a servicios básicos y sociales es inequitativo. Barrios del sur no pueden ser considerados iguales a los barrios del norte. Asentamientos humanos en los límites de lo urbano presentan condiciones específicas, potencialidades y limitaciones que deben ser entendidas y reconocidas en la formulación y ejercicio de la política pública. Quito es territorialmente diverso y heterogéneo.

3.2 Características, escala y distribución de la población

Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC)⁶ desde el año 1950, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces hasta alcanzar 2.239.191 habitantes en el año 2010, que representa el 15,5% de la población nacional y el 86,9% de la provincia de Pichincha. Entre los años 2001 y 2010 la población del DMQ se incrementó en 399.338 habitantes (21%) con un promedio de incremento del 2,17% anual. Este crecimiento muestra una marcada tendencia a la disminución; una dinámica superior del crecimiento de las parroquias periféricas respecto a la estructura urbana consolidada y una propensión al envejecimiento poblacional.

Si bien la concentración poblacional en el DMQ es el producto de un rápido crecimiento demográfico observado especialmente entre 1950 y 1982 con tasas superiores al promedio

⁵ Que lo hacen comparable con zonas de la Amazonía y la región biogeográfica del Chocó.

⁶ S según datos de los Censos de Población de 1950 al 2010, en adelante INEC.

nacional⁷, en las últimas tres décadas y producto de la disminución de las tasas de crecimiento natural y migratorio se ha evidenciado una tendencia decreciente en las que la tasa de crecimiento se redujo desde el 4.19% y 4.34% correspondiente al DMQ y Quito en el periodo 1974-1982 al 2.17% y 1.5% observados entre el 2001 y 2010.

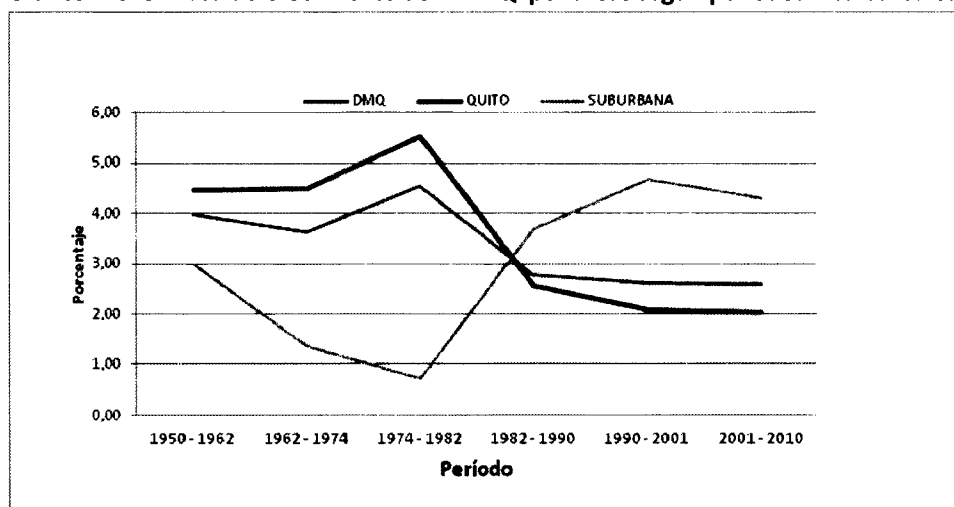
Cuadro No. 2 Evolución de la Población del DMQ, Ciudad de Quito y Áreas Suburbanas 1950-2010

Año	Población			Tasa de Crecimiento Anual %			
	DMQ	Quito	Parroquias rurales	Periodo	DMQ	Quito	Parroquias rurales
1950	319.221	209.932	109.289				
1962	510,286	354,746	155.540	1950-1962	3.92	4.38	2.98
1974	782,651	599,828	182.843	1962-1974	3.71	4.56	1.36
1982	1,116,035	922,556	193.479	1974-1982	4.19	4.34	0.71
1990	1,409,845	1,100,847	258.439	1982-1990	2.92	2.99	3.68
2001	1,893,641	1,449,349	444.292	1990-2001	2.68	2.46	4.68
2010	2'239.191	1'619.146	620.045	2001-2010	2.17	1.5	4.1

Fuente: INEC. Censos de Población y Vivienda. Años 1950 – 2010.

Dinámica de las periferias y de la población urbana

Grafico No. 3 Tasa de Crecimiento del D.M.Q. por áreas según períodos intercensales



Desde 1990 predominan un proceso de peri-urbanización hacia los valles próximos a la ciudad correspondiente a un modelo expansivo y disperso de urbanización, y la incorporación de actividades económicas intensivas vinculadas a la agro exportación en los valles orientales (zona

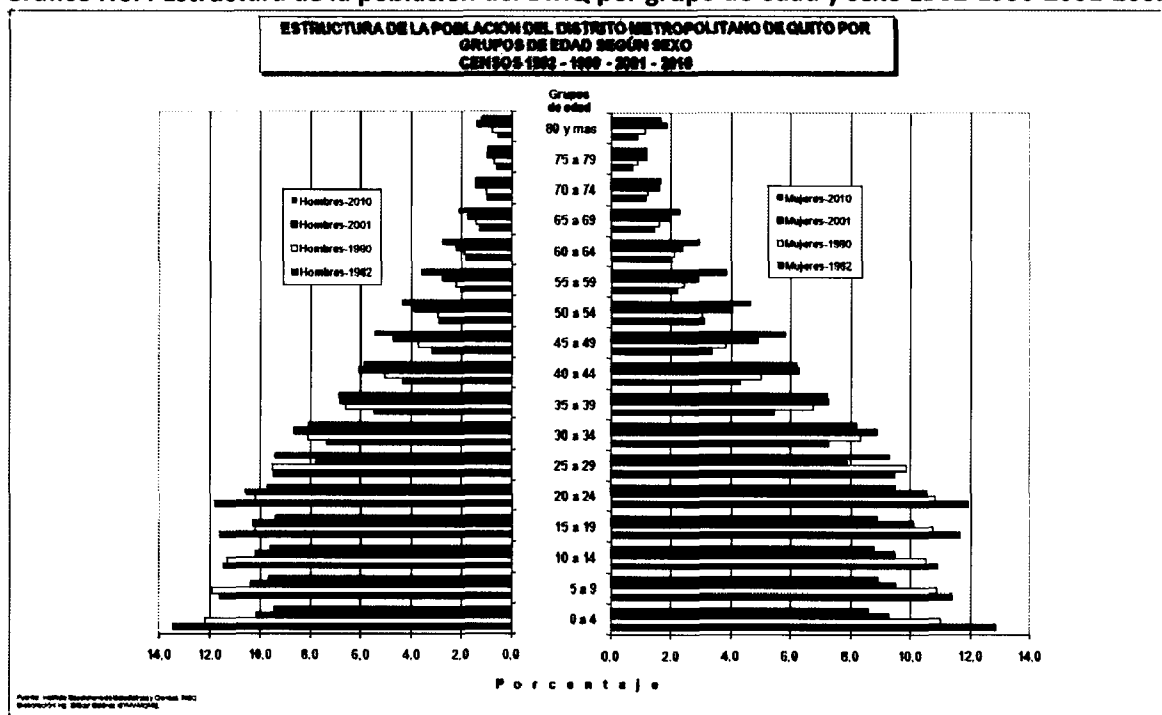
⁷Entre 1950 y 1982 superiores al 4% anual, especialmente para la ciudad de Quito con alto crecimiento vegetativo y migratorio.

del nuevo aeropuerto) lo que ha propiciado un mayor crecimiento del área suburbana⁹ respecto a la ciudad. La tasa de crecimiento 2001-2010 del área suburbana (parroquias rurales) duplica el crecimiento de la ciudad (4.1% respecto a 1.5%). Esta característica demográfica evidencia también la consolidación de la urbanización y la expansión de la ciudad de Quito hacia los valles circundantes. En el 2010, la población urbana¹⁰ representa el 88%, mientras que la población en las áreas rurales es del 22% del total.

Preeminencia femenina y recomposición etaria

La población femenina representa el 51,4% de la población total, mientras que los hombres son el 48,6% restante. La edad promedio de la población quiteña es de 29,5 años, siendo el promedio para hombres de 28,7 años y el de las mujeres 30,2 años. La población del DMQ observa un crecimiento de los grupos de población de más de 40 años en mujeres y de 45 años en hombres en lo que empieza a configurar una estructura etaria que implicará una reducción de la población dependiente¹² — y que reconfigurará en el mediano plazo la demanda de equipamientos y servicios sociales que deberán reorientarse a los nuevos grupos predominantes.

Gráfico No.4 Estructura de la población del DMQ por grupo de edad y sexo 1982-1990-2001-2009



⁹ La Ley del Distrito Metropolitano de Quito distingue entre “parroquias urbanas y rurales o suburbanas”. Para el análisis adecuado de las características de localización, accesibilidad y dinámicas de urbanización, las parroquias rurales de Calderón, Cumbayá, Tumbaco, Nayón, Zámbriza, San Antonio, Pomasqui y Cotacollao son consideradas suburbanas. Esto no afecta su condición administrativa de parroquias rurales.

¹⁰ Correspondiente a las parroquias urbanas y las áreas urbanas de las parroquias rurales.

¹² Aunque actualmente la población menor a 20 años todavía representa el 27.6% y por grupos la mayor concentración de la población se presenta en el rango de edad entre 20 y 24 años de edad, es decir el 9,6%, y el segundo grupo más numeroso lo conforma la población entre 25 y 29 años con el 9,4%. Censo 2010.

La población del contexto regional

El DMQ a nivel micro regional pertenece a la unidad geográfica de la cuenca del Río Guayllabamba localizada en la provincia de Pichincha a la que corresponden los cantones DMQ, Cayambe, Mejía, Pedro Moncayo y Rumiñahui. Esta micro región contaría al 2010 con una población de 2'650.546 habitantes, de los cuales 1.860.702 (70%) viven en áreas urbanas y 789.884 en áreas rurales. Respecto a esta jurisdicción el DMQ concentra el 90% de la población y la ciudad el 72.7%. Esta importante concentración poblacional ratifica el carácter central de Quito y el DMQ en la estructura del espacio nacional y en su contexto inmediato micro regional y provincial, que se entiende en correspondencia con su rol de "capital" y la dinámica y escala de su economía.

Con 1.619.146 habitantes en el área urbana y 620.045 habitantes en el área rural, se registra una disminución relativa de la población de las parroquias urbanas del 76,6% en el 2001 al 72,3% en el 2010, mientras que la población de las parroquias rurales aumentó en 4.3 puntos porcentuales. Esto evidencia una tendencia de la población a establecerse en el territorio periférico de la ciudad consolidada y los valles circundantes.

Distribución de la población: ocupación de la periferia

En el 2010, menos de la mitad de los Quiteños residen en la ciudad consolidada (zonas administrativas Eloy Alfaro/Sur, Manuela Sáenz/Centro, Eugenio Espejo/Norte), frente al 56,5% en el año 2001. En el período analizado, la zona Manuela Sáenz/Centro ha perdido población residente, las zonas Eloy Alfaro/Sur y Eugenio Espejo/Norte han experimentado incrementos muy reducidos, en tanto que el incremento poblacional mayor se ha producido en las zonas periféricas y en los valles suburbanos, en donde se ha asentado el 45,6% y el 39,5% del incremento poblacional total del Distrito en el período intercensal.

Cuadro No. 5 Población del DMQ por años censales recientes, según áreas consideradas, valores absolutos y relativos

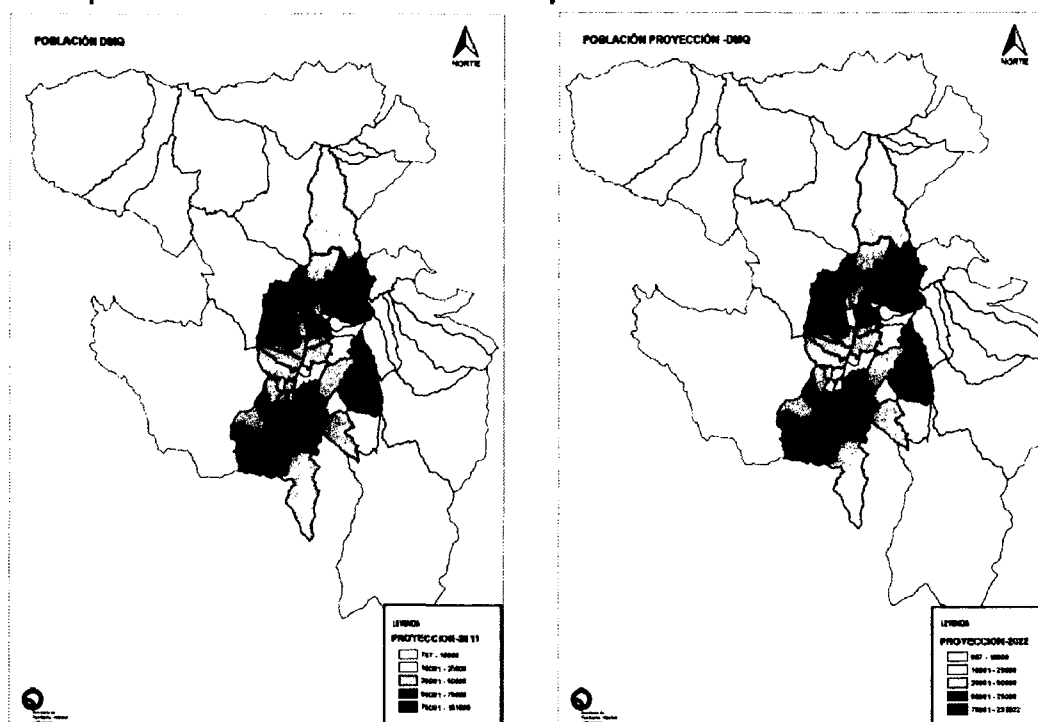
Administración Zonal	2010		2001 ¹³		Aumento/ Disminución 2001-2010 %
	Población	%	Población	%	
CIUDAD CONSOLIDADA	1.099.482	49.1	1.040.423	56.5	-2,5
Eloy Alfaro	453.092	20.2	412.297	22.4	- 2.2
Eugenio Espejo	421.782	18.9	394.005	21.4	- 2.5
Manuela Sáenz	224.608	10.0	234.121	12.7	- 2.7
PERIFERIA URBANA	652.624	29,2	471.702	25,6	+ 1,8
La Delicia	364.104	16.3	274.368	14.9	+ 1.4
Quitumbe	288.520	12.9	197.334	10.7	+ 2.2
AREA RURAL	487.085	22	330.076	18	+ 1,3
Los Chillos	166.812	7.4	116.946	6.3	+ 1.1

¹³ Censo de Población y Vivienda 2001, INEC

Administración Zonal	2010		2001 ¹³		Aumento/ Disminución 2001-2010 %
	Población	%	Población	%	
Calderón	162.915	7.3	93.989	5.1	+ 2.2
Tumbaco	157.358	7.0	119.141	6.5	+ 0.5

Las proyecciones hacia el 2022, con la tendencia de crecimiento actual en cada parroquia, anuncian que, esta situación mantendría a los mismos sectores como aquellos de mayor poblamiento, exacerbando la localización de la población particularmente en las parroquias de Guamaní y Turubamba al sur y Ponceano al norte.

Mapa No. 1 Distribución territorial de la población 2011 - 2022.



Fuente: STHV, Censo 2010

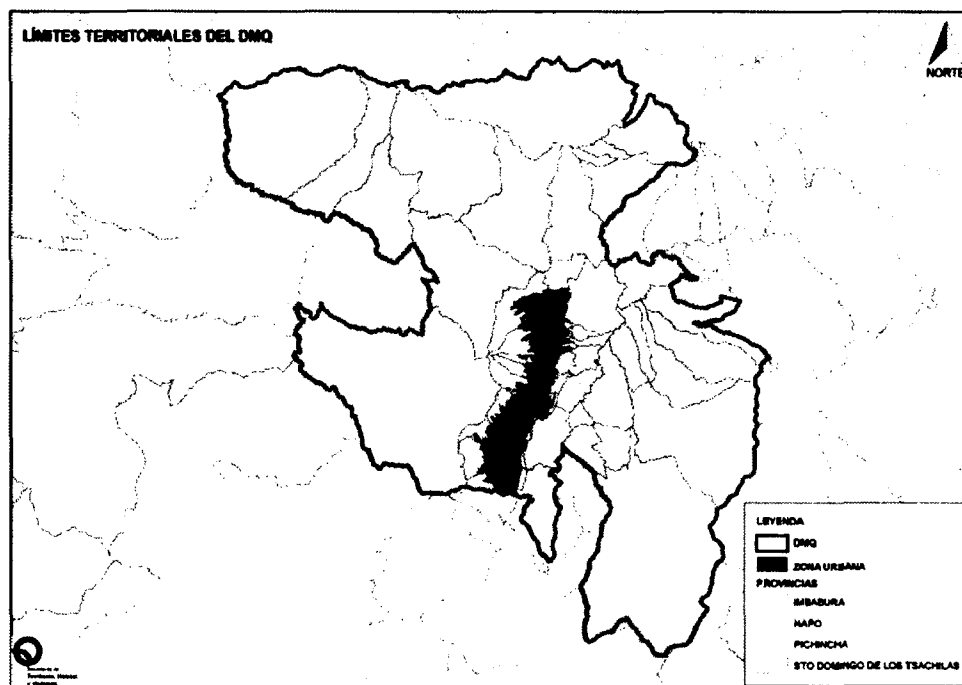
Según el índice de necesidades básicas insatisfechas (NBI), las parroquias con el mayor porcentaje de pobreza en hogares (48% a 76%) son las rurales Nono, Lloa, San José de Minas, Atahualpa y Puéllaro, les siguen las parroquias orientales de la Zona Nuevo Aeropuerto, excepto Puembo, junto con La Merced, Píntag, Guangopolo y Amaguaña, con un porcentaje de familias con NBI de entre 24% y 48%. Contrastando a esta realidad, las parroquias urbanas y algunas parroquias periféricas a las urbanas tienen un menor porcentaje de familias pobres (bajo el 24%), lo cual afirma una importante diferencia entre las áreas urbanas y las rurales especialmente las más distantes de la concentración urbana (ciudad-campo) y evidencia la mejor atención que tienen las urbanas.

3.3 El DMQ en la estructura territorial nacional y regional

En la estructura actual del espacio nacional el DMQ es uno de los nodos que determinan la bipolaridad actual del sistema de centralidades en el país, marcada por Quito y Guayaquil. Sus especiales condiciones -demográficas, de capital política administrativa, de economía y conectividad- se expresan en un específico desarrollo de condición regional, que se caracteriza por la interdependencia, en la que el consumo cotidiano laboral, de servicios, abastecimientos y movilidad entre el Distrito y las jurisdicciones de los cantones limítrofes, la provincia de Pichincha y las provincias vecinas¹⁴ le confieren un rol y relevancia de escala regional en el centro norte del país, lo cual se manifiesta, en términos territoriales, en un desbordamiento de sus límites físicos y administrativos y en procesos de conurbación con los cantones vecinos.

El DMQ ocupa el 44,6% de la superficie de la provincia de Pichincha y por su ubicación central la divide en cuatro partes, limita hacia el norte con los cantones Otavalo y Cotacachi de la Provincia de Imbabura, hacia el norte y noreste con los cantones Cayambe y Pedro Moncayo de la Provincia de Pichincha, igual que con el cantón Quijos de la Provincia del Napo, hacia el sur con los cantones Mejía y Rumiñahui pertenecientes a la provincia de Pichincha y hacia el noroccidente con los cantones San Miguel de los Bancos y Pedro Vicente Maldonado de la provincia de Pichincha así como con el cantón Santo Domingo, de la provincia Santo Domingo de los Tsáchilas. Estas características remarcen la importancia del DMQ para la Provincia de Pichincha, tanto en términos demográficos, de superficie como de continuidad territorial.

Mapa No. 2 DMQ: Límites territoriales con las provincias Pichincha, Imbabura y Santo Domingo de los Colorados.



Fuente: STHV 2011

¹⁴ Algunas, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas que pueden jugar roles importantes en la estructura regional.

Ejes de desarrollo, interdependencia y conurbación

Frente a la tradicional lectura “bipolar” de la estructura nacional, la Estrategia Territorial Nacional del Plan Nacional del Buen Vivir, plantea una alternativa de la estructura de asentamientos humanos y resalta la presencia de agrupaciones de ciudades de diferente escala, que se caracterizan por fuertes relaciones sociales, culturales y económicas y considera que el fortalecimiento de estas aglomeraciones urbanas intermedias y pequeñas representa un potencial estratégico para lograr un mayor equilibrio en el desarrollo económico y social del país.

En el entorno regional del DMQ, la estructura territorial evidencia tres ejes de desarrollo: un eje norte en el que destacan tres agrupaciones: Cayambe-Pedro Moncayo, Ibarra-Otavalo y el nodo Tulcán-Ipiales; en el eje sur: Latacunga-Salcedo-Ambato; y, al oeste el nodo Santo Domingo de los Tsáchilas, que constituyen aglomeraciones urbanas intermedias que han adquirido roles de soporte local y cuyo funcionamiento interrelacionado y coordinado con el DMQ, constituye una importante oportunidad para lograr un desarrollo regional equilibrado.

Mapa No. 3 Grupos de ciudades contiguas o áreas conglomeradas con fuertes relaciones funcionales (PNBV, ETN).

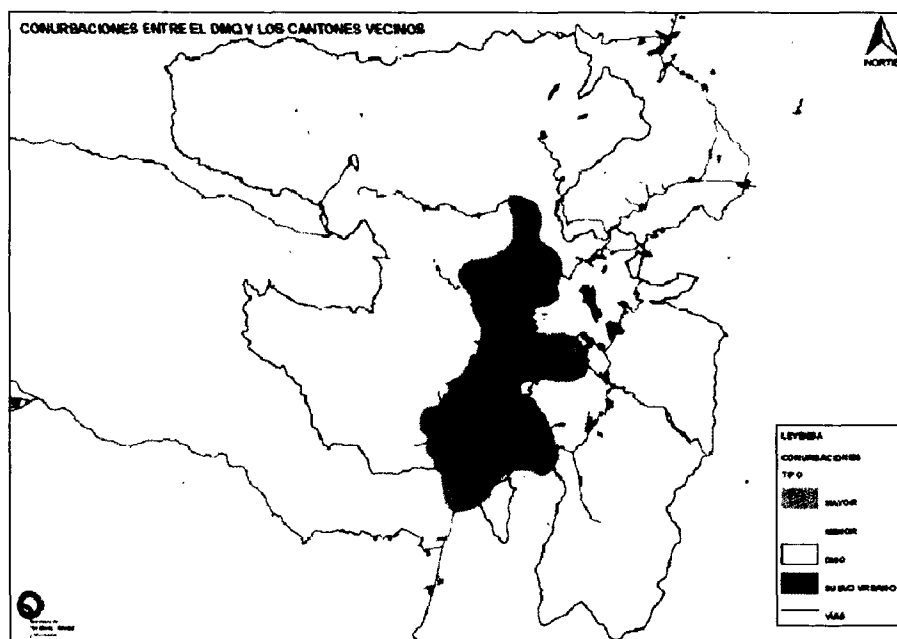


Fuente: PNBV. ETN

Entre el DMQ y estos conglomerados urbanos existen relaciones funcionales que se manifiestan en flujos de personas, bienes y servicios articulados con los sectores productivos y reproductivos: el abastecimiento y procesamiento de alimentos, el suministro de materia prima y partes para la producción manufacturera, los sistemas de comercialización de bienes nacionales e importados. Por su lado, el DMQ brinda a la región servicios administrativos relacionados con las dependencias del gobierno nacional, genera empleo y provee equipamientos comerciales, logísticos, educativos, de salud, recreativos y culturales de nivel regional, nacional e internacional.

En la actualidad se evidencia una clara tendencia a la conurbación con los cantones vecinos de Rumiñahui y Mejía y a la configuración de corredores urbanos a lo largo de la vía Panamericana, entre Alóag y la cabecera del cantón Mejía, en el sur y hacia los cantones Cayambe y Pedro Moncayo, en el norte. El conglomerado conformado por estos cantones suma 2.525.345 habitantes¹⁵, de los cuales el 90% reside en el DMQ.

Mapa No. 4 Conurbaciones entre el DMQ y los cantones vecinos.



Fuente: STHV

Los recursos naturales y sus aptitudes

El territorio del DMQ ocupa una depresión estrecha de menos de 20 kilómetros de ancho asentada en medio de un complejo volcánico y marcada por fuertes irregularidades en su relieve, ocupando en su mayor parte la cuenca del río Guayllabamba, que a su vez forma parte de la cuenca alta del río Esmeraldas que desemboca en el Océano Pacífico. El sistema hidrográfico del DMQ está conformado por diferentes ríos de montaña, todos ellos afluentes al Río Guayllabamba¹⁶, que nacen en las estribaciones de los volcanes Atacazo, Illinizas, Rucu y Guagua Pichincha, Cotopaxi y Sincholagua, así como de las laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental y Occidental.¹⁷

¹⁵ DMQ (2.239.191 habitantes), Mejía (81.335 habitantes), Rumiñahui (85.852 habitantes), Pedro Moncayo (33.172 habitantes) y Cayambe (85.795 habitantes)

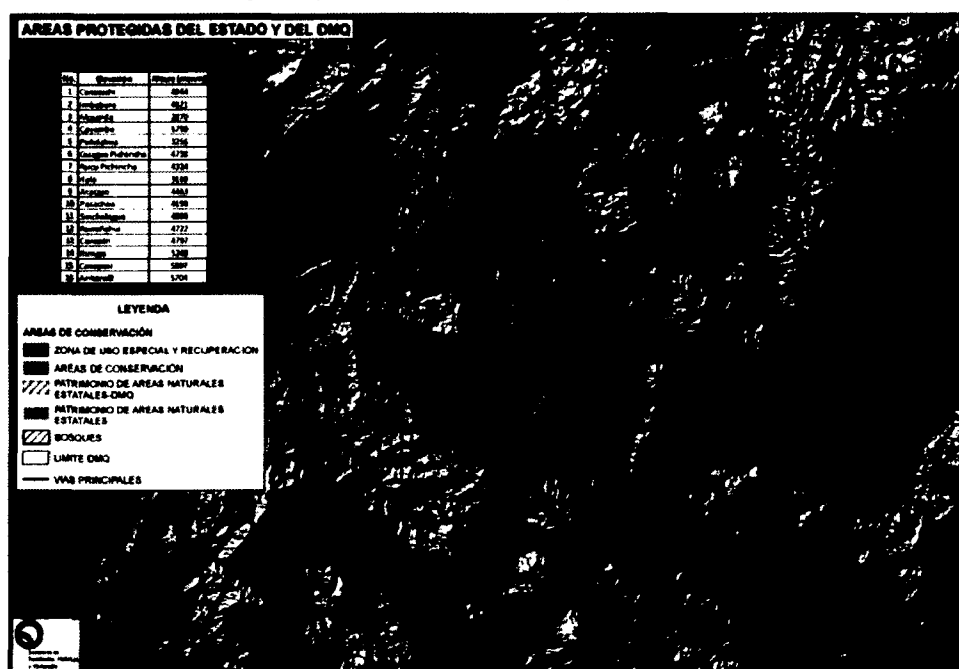
¹⁶ El Machángara, San Pedro, Monjas, Cinto, Mindo, Saloya, Blanco

¹⁷ Volcán Atacazo: Machángara; Illinizas: San Pedro; Rucu Pichincha: Monjas; Guagua Pichincha: Cinto-Mindo-Saloya-Blanco; Cotopaxi y Sincholagua: Río Pita; Laderas occidentales y orientales de las cordilleras Oriental: Ríos Guambi, Uravia, Goyago, Pisque, Cubi, Bravía; Noroccidental: Ríos Alambí, Pachijal.

En este medio las bastas áreas de protección ecológica metropolitana y las áreas con potencialidades agropecuarias¹⁸ conforman escalones de conexión entre los macro-sistemas ecológicos y las áreas protegidas del Patrimonio Ambiental y Natural del Estado (PANE) del oriente y la sierra y desarrollan importantes áreas de actividades agrícolas de escala regional, que atraviesan el territorio distrital de norte a sur con producción hortícola-frutícola que colindan con las áreas de producción lechero-florícola de Cayambe-Tabacundo; agrícola de Ibarra; cultivos tropicales y ganadería en el Noroccidente-San Miguel de los Bancos; y, lechero-hortícola en Mejía.

19

Mapa No. 5 El DMQ y sus áreas protegidas en función del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), corredores agrícolas.



Fuente: STHV 2011

Accesibilidad y vialidad

El DMQ se integra con los ámbitos intercantonal, interprovincial e internacional a través de un sistema vial en optimización²⁰ que tiene como eje principal la vía E35 (Panamericana) que lo articula en el norte con Otavalo, Ibarra, Tulcán y el sur de Colombia; hacia el noroeste a través de la Vía Calacalí – La Independencia con Esmeraldas y su puerto; hacia el oriente con la troncal amazónica y las provincias de Sucumbíos, Napo y Orellana; hacia el sur con la sierra centro y la costa con sus puertos de mayor escala (Guayaquil, Manta).

¹⁸ Más de 180.000 Has de protección ecológica y más de 180.000 Has de uso agrícola pecuario.

¹⁹ Mejía representa la zona de mayor procesamiento de leche en el país con el 20% de la producción nacional. Agenda Zonal, Zona 2, SENPLADES, 2008.

²⁰ Ampliación del tramo Calderón-Guayllabamba, del tramo El Colibri-Cusubamba; ampliación de la Sto. Domingo-Quito

Al interior del DMQ la E35 conforma un eje de múltiples potencialidades para el desarrollo: un tramo agroindustrial e industrial entre Alóag, Amaguaña, Conocoto, Rumiñahui, la zona industrial de Itulcachi, Pifo y el futuro aeropuerto internacional, y un tramo agro-productivo con potencialidad agro-turística entre Yaruquí, Checa, el Quinche y Guayllabamba. Los proyectos viales programados y en ejecución Ruta Viva y Vía Collas que conectan el nororiente del DMQ y el futuro Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) con la ciudad de Quito, generan una articulación transversal adicional entre la Panamericana y la E 35.

La línea histórica de ferrocarril, rehabilitada por el gobierno nacional, contiene múltiples oportunidades para aumentar la eficiencia de las redes existentes de conexión vial y movilidad vehicular y diversificar los medios de transporte de personas y carga. Permite conectar la región vecina en el sur con la ciudad, tanto para el transporte de carga a las zonas industriales (PIT, Panamericana Sur) como de personas mediante una articulación entre el ferrocarril y el futuro Metro Quito.

A nivel de transportación por vías arteriales la E35 conecta con las terminales terrestres multimodales internacionales e interprovinciales del sur (TT Quitumbe), del norte (TT Carcelén) y Ofelia que integran los sistemas interparroquiales, intercantonales e interprovinciales con el sistema Metrobús. El actual y el nuevo aeropuerto internacional que posibilitan la conexión del DMQ y la región con el país y el exterior y potencian la dinámica producción de agro exportación de la región.

Las fuentes y flujos de la infraestructura de servicios

Algunos de los elementos infraestructurales que soportan el funcionamiento DMQ tienen sus fuentes, flujos, coberturas y gestión en el ámbito regional, lo que establece dependencias e interrelaciones que demandan una cogestión de los gobiernos circunvecinos.

Las principales fuentes que abastecen el sistema de captación, tratamiento y distribución de agua potable del DMQ se ubican en el callejón Interandino (Sistema Hidrográfico Guayllabamba-Esmeraldas) y en la cordillera Central o Real (Sistema Hidrográfico Río Napo-Amazonas) que proviene de las reservas naturales de Papallacta, Mica Quito Sur y Salve Faccha, que se nutren de nevados como el Antisana y Cotopaxi. Para satisfacer la demanda requerida para el año 2050 es necesario desarrollar el Proyecto Ríos Orientales que se localiza a 70 km al sur este de la ciudad de Quito, en la vertiente oriental de la cordillera Central, en el límite provincial entre Pichincha y Napo, que se inicia en los páramos orientales del volcán Cotopaxi y se extiende a lo largo de 116 km hasta llegar a Quito.²¹

Las aguas residuales del DMQ, de origen industrial y doméstico, se descargan a los sistemas hidrológicos que atraviesan el territorio. Los ríos más presionados y afectados son el Machángara, el San Pedro y el Monjas, todos ellos son afluentes al Río Guayllabamba, que por ende “tiene un nivel apreciable de contaminación, sin embargo debido a que recibe caudales de otros cursos de agua como el Cubi, Alambí, Magdalena, Pachijal, Yurimaguas y San Dimas, su capacidad asimilativa es mayor”.²²

²¹ En su recorrido, capta 31 ríos, cuyas aguas serán conducidas a gravedad. Entre sus mayores obras se destacan: tres embalses de regulación; 189 km de tubería de acero; 47 km de túneles (el mayor tiene una longitud de 20 km entre Papallacta y Paluguillo); plantas de tratamiento de agua potable en Paluguillo y en Calderón; ampliaciones de las plantas de Bellavista y Puengasí; líneas de transmisión y conducción; etc. EMAAP-Q, 2010, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011.

²² MDMQ, 2005, citado en ECCO Quito, FLACSO 2011. Pág. 98.

Más de la mitad de la energía eléctrica consumida en el DMQ proviene de la central de Paute. Junto a la de las centrales costeras de Termo-Esmeraldas y Electro-Guayas, cubre el 79% de las necesidades; tan solo el 21% es producido localmente.

En contraste con esa dependencia de los sistemas de agua, saneamiento y energía del DMQ de otras jurisdicciones, los sistemas de abastecimiento de agua potable y de tratamiento de los residuos urbanos del DMQ solventan parcialmente la demanda del sector urbanizado norte del cantón Mejía y del cantón Rumiñahui, respectivamente, lo que indica un nivel de interacciones y complementariedades que puede ser aprovechada en el ámbito regional para potenciar las capacidades de los sistemas. La gestión de la energía eléctrica la realiza una empresa pública de alcance regional.

3.4 Crecimiento y expansión urbana

El marco normativo actual del desarrollo y la gestión territorial²³ prevén la incorporación programada del suelo urbano y la planificación sectorial como alternativa de regulación y control de la expansión urbana. Sin embargo la existencia de una amplia “reserva del suelo urbano sin construcción”, la ocupación y la construcción espontánea e informal de suelo y vivienda, la baja densidad de algunos sectores del MDMQ, el deterioro de los recursos naturales producto en algunos casos de la ampliación de la frontera urbana, evidencian la persistencia de una forma de crecimiento urbano expansiva con baja densidad, discontinua e inequitativa que atenta contra la equidad territorial, el derecho a la ciudad, la soberanía alimentaria y el desarrollo sustentable del DMQ.

Expansión urbana y reservas de suelo urbano sin construcción

El Plan General de Desarrollo Territorial vigente define el Sistema de Clasificación del Suelo a partir de tres elementos: suelo urbano²⁴, urbanizable y rural. Según las asignaciones de este Plan el DMQ cuenta con 38.492 Has de suelo urbano (área urbana de la ciudad y parroquias), 5.692 Has de suelo urbanizable que se prevé incorporarse como urbanas a partir del 2016 y 378.855 Has de suelo no urbanizable.

Cuadro No. 6 Clasificación del suelo según PGDT vigente.

Etapas	Clasificación	Ha	% Área Total
2006 - 2015	Suelo urbano	38.492	9,1
2016 - 2020	Suelo urbanizable	5.692	1,3
Sin Etapa SNU	No urbanizable	378.855	89,6
TOTAL		423.039	100,0

Fuente: STHV. 2011

²³ Ordenanza del Régimen del Suelo No. 255 y el Plan General de Desarrollo Territorial vigentes.

²⁴ Aprobado en agosto del 2006. Hasta el año 2010 el suelo urbano era de 33.618,2 Has y se previó la incorporación de 4.831.12 Has para el quinquenio 2011-2015

De acuerdo al análisis de la información sobre la ocupación de los predios²⁵ se ha establecido que en el DMQ al interior de las áreas definidas como urbanas existen 86.448 predios sin construcción²⁶ que corresponden a 7.932 Has que significan el 21% de las áreas urbanas. De este total de áreas vacantes el 48% corresponden al área de la ciudad central y el 52% se encuentran en las áreas urbanas correspondientes a las parroquias rurales.

Cuadro No. 7 Área urbana 2010-2015 y superficie sin construcción por unidad

Unidad/área	No. predios	Área urbana 2015 Ha.	Superficie sin construcción Ha.	% respecto a la unidad	% respecto al área sin construcción
TOTAL DMQ	86.448	39.317	7.932	21	100
QUITO URBANO	63.990	21.511	3.834	18	48
SUBURBANO	22.458	17.807	4.257	24	52

Fuente STHV 2011

Estas áreas urbanas sin construcción observan características específicas en función de la existencia de servicios, de los usos asignados, del tamaño de lotes y de la propiedad que se manifiestan en los siguientes aspectos:

- El 83% de los lotes tienen servicio de agua, alcantarillado y energía eléctrica, el 15 cuentan con uno o dos servicios y solo el 2% no accede a ningún servicio.
- Según las asignaciones del PUOS el 79% del suelo está destinado a vivienda, el 6% a uso múltiple; el 3% a industria; el 2% a áreas de promoción; y, el 11% a agrícola residencial.
- Predominan los lotes con tamaños mayores a 5.000 m² que constituyen el 42%, el 26% de los lotes tienen superficies entre 1.501 y 5.000 m² y el 33% son lotes menores a 1.500 m².
- Propiedad pública 401 Has que representan el 6% de la reserva.
- 485 has se encuentran en asentamientos regularizados cuyo proceso no concluye por falta de obtención de escrituras.
- Los lotes menores de 300m² -que significan el 11%-predominan en las zonas urbanas Quitumbe y la Delicia.
- Los lotes entre 301 y 800m² están mayormente disponibles en las zonas Los Chillos y Quitumbe. Los totes entre 801 y 1.500m² se localizan en mayor proporción en Los Chillos.

²⁵ De acuerdo al estudio "Levantamiento cuantitativo y cualitativo de terrenos vacantes en áreas urbanas y urbanizables del DMQ". Vargas. O. Septiembre 2011. Este estudio no incorpora las parroquias noroccidentales y norcentrales.

²⁶ Lotes con construcciones menores al 10% del área total de los mismos, que tienen asignaciones de uso residencial, múltiple, agrícola residencial, áreas de promoción industrial y tienen pendientes menores a 30°. Las áreas resultado del estudio han ajustado por trabajo de campo la información base proporcionada por la Dirección de Catastro. Este estudio no incorpora las parroquias rurales de las zonas Noroccidental y Norcentral.

- Los lotes entre 1.501 y 5.000m² se encuentran en gran proporción en Los Chillos, Tumbaco, el área suburbana de la Delicia y Calderón.
- Los lotes mayores a 5.000m² en los Chillos, Quitumbe, Tumbaco, La Delicia (suburbana) y Calderón.

La disposición y características del suelo urbano sin construcción guarda relación con el desarrollo físico histórico de la ciudad, en el que se evidencia que el área central ²⁷ observa un alto nivel de consolidación, ocupación del suelo y densificación y en la que el suelo urbano sin construcción no supera el 13%. Sin embargo, muestra también inconsistencias de la planificación del crecimiento de la ciudad que se observa en la amplia incorporación de suelo urbano en el sur, en el norte y en los valles adyacentes de la ciudad²⁸, en algunas bajas asignaciones de ocupación del suelo, en los procesos de conurbación intra parroquiales, en la existencia de mecanismos restrictivos que dificultan el proceso legal de urbanización. Esto evidencia la falta de políticas e intervenciones que regulen el mercado y atiendan la demanda de suelo y vivienda para sectores populares, que han debido resolver esos requerimientos a través de la informalidad. En este contexto se entiende la importante existencia de suelo urbano sin construcción –respecto a las áreas urbanas definidas en cada zona- como son los casos de: el 35.5% en Quitumbe²⁹, un 30.8% en Tumbaco, el 30% en Los Chillos, 24.5% en Calderón, un 22.8% en la Delegación Noroccidental y el 19,6% en La Delicia³⁰. Esta manifestación de escasa consolidación se explica en gran parte por el tiempo relativamente corto que tiene el proceso de urbanización de esas zonas.

El modelo de desarrollo nucleado de las parroquias pertenecientes a las Zonas Aeropuerto y la Delegación Norcentral explica la baja existencia de suelo urbano no construido en estas zonas.

Cuadro No.8 Área urbana y superficie sin construcción por Zona Administrativa

Zona Administrativa/área	No. predios	Área urbana Has	Superficie sin construcción Has	% respecto al área de la zona	% respecto al área total
QUITUMBE	32.353	4.717,69	1.674,95	35.50	21,11
ELOY ALFARO	6.338	3.284,26	319,26	9.72	4,02
MANUELA SAENZ	3.216	2.212,84	169,14	7.64	2,13
EUGENIO ESPEJO	6.000	5.738,44	580,74	10.12	7,40
LA DELICIA	16.083	5.557,53	1.090,32	19.61	13,74
CALDERON	6.001	3.874,02	950,37	24.53	11,98
TUMBACO	3.868	3.036,75	935,18	30,79	11,78

²⁷ Que geográficamente corresponde a las zonas Eloy Alfaro, Manuela Sáenz y Eugenio Espejo.

²⁸ Esta zona fue incorporada al límite urbano de la ciudad en 1993 a través del Plan de Estructura Espacial Metropolitana, significó la ampliación del límite urbano en más 4.000 Has.

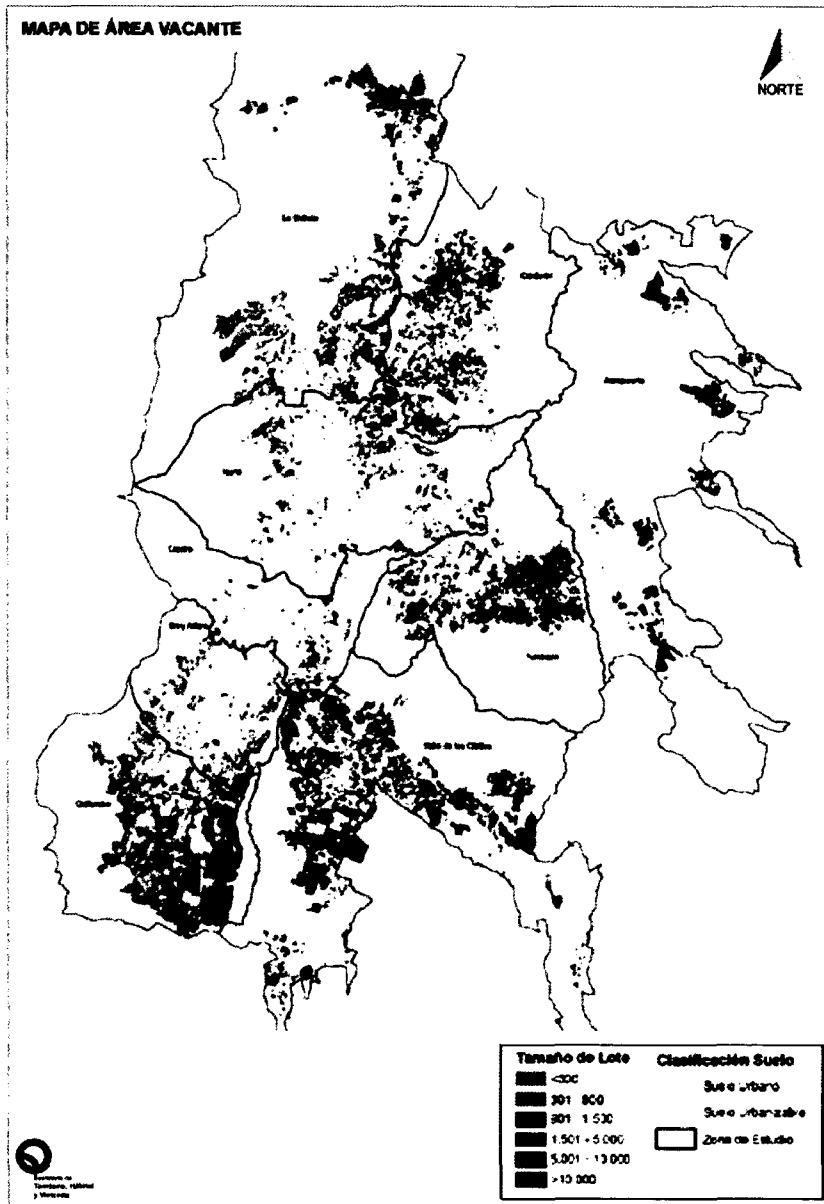
²⁹ Que con el 21.11% es la que mayor suelo urbano sin construcción tiene en el DMQ.

³⁰ Aunque esta zona está compuesta también con tres parroquias rurales que suman más de 2500 has de suelo urbano

LOS CHILLOS	10.600	5.207,94	1.558,63	29,92	19,65
AEROPUERTO	2.171	3.988,35	540,90	13,56	6,82
NOROCCIDENTAL ³¹		149,09	34,02	22,82	0,43
NORCENTRAL ³²		725,42	78,52	10,82	0,99
Total	86.448	39.317,38	7.932,03	20,58	100

Fuente: STHV

Mapa No. 6 Área Vacante por clasificación del suelo y tamaño de lote



Fuente STHV. 2011

Poblamiento y suelo urbano sin construcción

En general la distribución de población así como el nivel de consolidación y densificación, muestran en la ciudad central la mayor concentración de habitantes (82,2%), una mayor densidad poblacional pese a su menor velocidad del crecimiento demográfico y oferta de suelo disponible. En contraste con las áreas urbanas en parroquias rurales, que disponiendo de mayor suelo urbano sin construcción y observando un crecimiento demográfico mucho mayor al de la ciudad central, tienen densidades bajas.

Cuadro No. 9 Área urbana, crecimiento demográfico y densidad por unidad.

Unidad/área	Superficie urbana	% superficie urbana ocupada	Tasa crecimiento demográfico 2001-2010	Población 2010	% población	Densidad áreas urbanas 2010
TOTAL DMQ	39.317	79	2.2	2.239.191	100	57
QUITO URBANO ³⁵	17.554	82	1.5	1.616.447	73	92
AREAS URBANAS EN PARROQUIAS RURALES	21.575	76	4.1	622.744	27	29

Fuente: STHV. 2011

Estas relaciones inversas de ocupación y urbanización y la perspectiva de su desarrollo pueden entenderse en consideración de las opciones que la planificación urbana y el mercado ofrecen en función de externalidades positivas o negativas³⁶. En la ciudad central con mayores dificultades de tráfico, contaminación; parcelarios menores y ubicados mayoritariamente en sus periferias; falta de legalización de la propiedad del suelo y vivienda, en tanto que la caracterización suburbana se explicaría por un modelo de urbanización que privilegia la individualización a través de un parcelario mayor, con buena accesibilidad local y buenas condiciones climáticas.

El análisis de la distribución poblacional y el cálculo de densidades³⁷ corroboran el nivel de subocupación de los suelos urbanos. La mayor concentración de población y las densidades más altas corresponden a las zonas con menor disposición de suelos urbanos sin construcción y en algunos casos en procesos de renovación urbana, es decir las áreas urbanas de las zonas centrales de la ciudad: Eloy Alfaro, Manuela Sáenz, Eugenio Espejo y el área urbana de la Zona La Delicia con densidades mayores a 83 Hab/Ha.

En las zonas suburbanas los procesos de densificación y consolidación corresponden a las áreas más cercanas a la ciudad central: Calderón, Tumbaco, Los Chillos y las parroquias de Nayón, Zámbriza y Pomasqui observan densidades mayores a 26 Hab/Ha evidenciando su carácter de

³⁵ Excluye áreas de parroquias suburbanas pertenecientes a zonas administrativas urbanas.

³⁶ Relacionadas con la accesibilidad, el comportamiento del tráfico, los índices de contaminación, el lugar de la disponibilidad del suelo, el acceso a los servicios y equipamientos; a los que se suman el nivel de ingresos, las condiciones de fraccionamiento, uso y ocupación de los lotes; el precio del suelo y el estado legal de la propiedad.

³⁷ En el que se incluye la diferenciación entre áreas urbanas y suburbanas al interior de las zonas que tienen este tipo de composición.

“expansión inmediata”. Las zonas Aeropuerto, Norcentral y Noroccidental y las parroquias Lloa y Nono más alejadas de la ciudad y consecuentes con su rol rural observan bajas concentraciones demográficas³⁸.

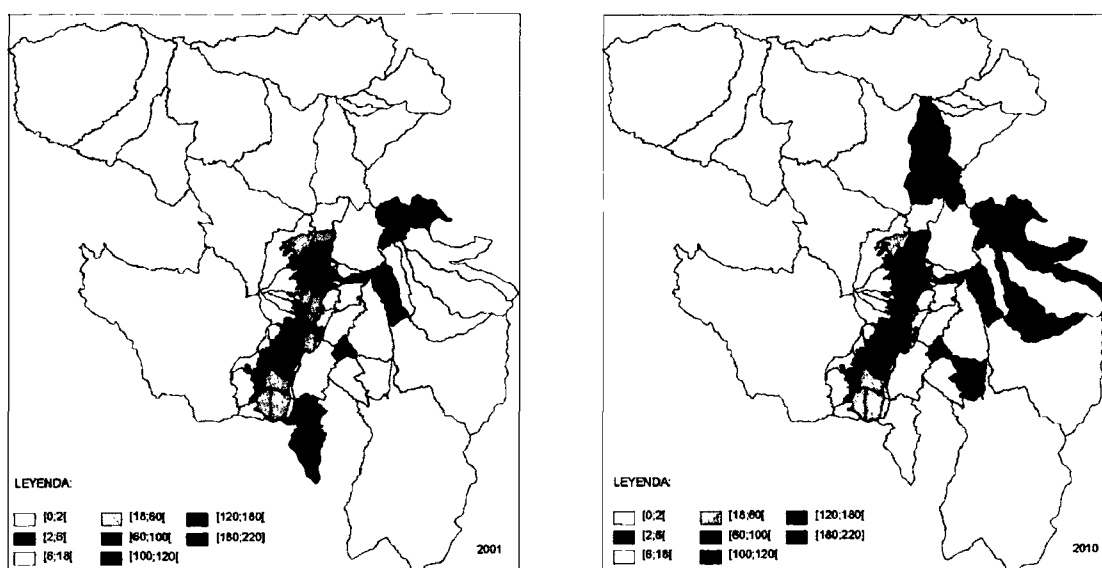
Cuadro No. 10 Densidad 2001-2015 por Zona Administrativa

Zona Administrativa/área	Superficie urbana Has	Población 2010	Densidad 2010
QUITUMBE	4.718	319.857	68
ELOY ALFARO urbana	3.267	429.115	131
ELOY ALFARO rural	17	1494	89
MANUELA SAENZ	2.213	217.517	98
EUGENIO ESPEJO urbana	4.468	374.155	84
EUGENIO ESPEJO Nayón, Zámbriza	1.271	15.652	12
LA DELICIA urbana	2.888	275.803	95
LA DELICIA San Antonio, Pomasqui	2670	65.162	24
CALDERON	3.874	162.915	42
TUMBACO	3.037	81.407	27
LOS CHILLOS	5.208	166.812	32
AEROPUERTO	3.988	92.164	23
NOROCCIDENTAL	149	12.485	77
NORCENTRAL	725	16.222	20
Total*	39.317	2.239.191	57

Fuente: STHV. 2011

La existencia de esta importante cantidad de suelo urbano construido con provisión de servicios y asignaciones constituye una importante reserva de suelo que en el marco del PMOT posibilita la racionalización y sustentabilidad del crecimiento físico del DMQ a través de dos procesos: la limitación del crecimiento expansivo y la densificación y optimización de las estructuras urbanas.

³⁸ Aunque algunas parroquias de estas zonas por su carácter rural y baja previsión de expansión observan densidades altas: Lloa, Nono, Gualea y Pacto.

Mapa No.7 Densidad poblacional DMQ 2001 - 2010

Fuente: STHV

Expansión urbana y deterioro de los recursos naturales

El territorio del DMQ, por su condición geográfica así como su variedad de climas y microclimas posee una gran variedad biológica, que lo hace mega-diverso. Sin embargo la persistencia del actual modelo de crecimiento urbano expansivo amenaza los hábitats; reduce la biodiversidad y limita la regeneración de los procesos naturales al cambiar los usos del suelo, extender la mancha urbana y la infraestructura de servicios, a la vez que se reduce la frontera agrícola, se amplían los monocultivos; se otorgan concesiones mineras y se autoriza la explotación de canteras dentro de ecosistemas con alta biodiversidad; se incrementa la contaminación industrial y domiciliaria sobre cuerpos de agua, se aumenta la presión sobre acuíferos, cauces hídricos y suelo; reduciendo en general la superficie destinada a la ruralidad y a la conservación natural en el entorno.

La persistencia expansiva en la última década ha producido:

- La disminución de 395 Has de protección ecológica por la ampliación de la frontera urbana y la regularización de barrios y asentamientos, especialmente en la Delicia, Quitumbe y los Chillos;
- La pérdida de 10.754 Ha de cobertura vegetal -boscosa y áreas semi-naturales que representa una tasa de deforestación del 7.1% anual; el incremento de 6.413 has cultivadas en áreas de protección;
- Explotación y gestión ilegal de minas y canteras especialmente en San Antonio de Pichincha donde existen 9 canteras informales operando y 13 canteras abandonadas;
- Alta dependencia de las fuentes hídricas extraterritoriales que se nutren de los nevados como el Antisana y Cotopaxi; altos índices de agua no contabilizada en áreas urbanas especialmente de las parroquias (49%) y alto consumo de agua por habitante (240 litros/día);

- Contaminación del agua, aire y acústica: Cauces hídricos contaminados en los ríos Machángara, Monjas y San Pedro; ligero incremento en las concentraciones promedio anuales de partículas sedimentables, material particulado grueso, material particulado fino y ozono en el aire entre los años 2008 y 2009; altos niveles de presión sonora se reporta en la AZ Norte con 92,5 dB(A) seguido de la AZ Quitumbe y Eloy Alfaro con 90 dB(A); AZ Calderón con 81,1 dB(A) y AZ los Chillos con 81,4 dB(A).

Esta situación es especialmente preocupante por el incremento de nodos de desarrollo urbano como el Nuevo Aeropuerto; las conurbaciones entre los cantones vecinos, las parroquias suburbanas y el área central de Quito; la informalidad de la urbanización que en adversas condiciones topográficas generan un importante factor de deterioro ambiental y riesgos antropogénicos; infraestructura construida en ecosistemas frágiles.

Mapa No.8 Cambios de la cobertura vegetal 2001-2009

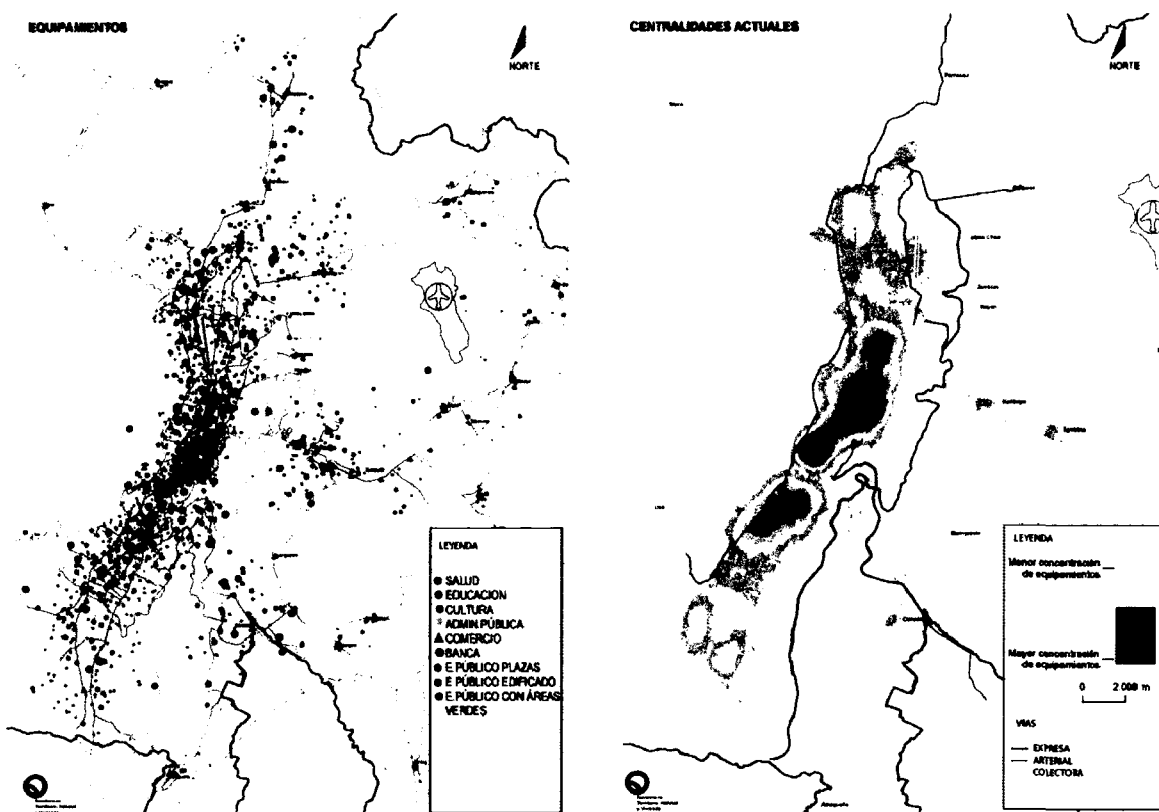


Fuente: STHV

3.5 La concentración disfuncional: equipamientos y servicios

El territorio actual del DMQ mantiene una estructura que concentra los equipamientos y los servicios en el hipercentro³⁹ de la ciudad de Quito. A la vez se constata una tendencia en la distribución de la población residencial en el territorio que favorece la periferia urbana y los valles de Calderón, Tumbaco y Los Chillos. Esta discrepancia entre la localización de los equipamientos y servicios por un lado, y la distribución de la población en el territorio por el otro, denota la necesidad de impulsar la configuración de una estructura poli-céntrica que acerque los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y equilibre la dotación del territorio con servicios sociales.

Mapa No. 9 Concentración del equipamiento y servicios en el hipercentro (izquierda) y estructura mono-céntrica del DMQ (derecha).



Fuente: STHV 2010

La normativa de usos y de morfología urbana actual⁴⁰ ha generado centralidades lineales a lo largo de los ejes viales arteriales, a través de la asignación de usos múltiples y mayores alturas de

³⁹Su delimitación estimada encierra el área que se extiende entre los ejes Tomás de Berlanga al Norte; Alonso de Angulo, al Sur, América, Universitaria y Mariscal Sucre, al Oeste; y, 6 de Diciembre, Gran Colombia, Maldonado, al Oriente; sin ser estricta, sino referencial.

⁴⁰ La Normativa vigente al respecto es la determinada por la Ord. 0031 del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).

edificación. Sin embargo, esto ha provocado una forma lineal de macro-centralidad, que se disuelve hacia el norte y hacia el sur, con excepciones y de carácter sectorial como Cotocollao, Chillogallo y el Centro Sur (Villa Flora). En los valles, la conformación de áreas activas, con componentes de centralidad, se han estructurado alrededor de las plazas centrales de las cabeceras parroquiales y las de nueva centralidad como el acceso a Cumbayá se ha originado de manera espontánea y a merced de las oportunidades para intervenciones fundamentalmente privadas.

La concentración de los establecimientos de educación en el hipercentro confirma este análisis, mostrando un desbalance que favorece más el norte que el sur de la ciudad de Quito. Los colegios (nivel medio) principalmente están ubicados en las cercanías de las centralidades existentes en las áreas fuera de la meseta de Quito, tal es el caso de Cumbayá, San Rafael-Sangolquí, Calderón y Pomasqui. Similar situación ocurre con la ubicación de los establecimientos de sostenimiento particular, periféricamente a estas concentraciones están los de sostenimiento fiscal, que también son los principales en las parroquias rurales más alejadas.

En comparación con lo anterior, las poblaciones en edad preescolar (3-4 años) se ubican en su mayor parte en Calderón. Las poblaciones de edad escolar básica (5-11 años) también en Calderón, seguido de los sectores Solanda y La Ferroviaria, además de la mayoría de parroquias urbanas, excluyendo las del hipercentro norte; y, se añaden a estas las de Tumbaco y Conocoto. Por último, las poblaciones correspondientes a estudios de nivel medio (12-18 años) se distribuyen de manera similar a las de edad escolar básica, con una importante participación adicional de El Condado y Kennedy.

De esta comparación se concluye que sectores como Calderón, El Condado, y del extremo sur de Quito son los mayores deficitarias de instituciones de educación media, principalmente. No obstante, se ratifica la necesidad de instituciones de este nivel para el sector rural en general.

La distribución de equipamientos de salud, particularmente de sostenimiento público, reitera la concentración en el hipercentro, con ligeras tendencias de ubicación principalmente hacia el norte. Los valles y las zonas rurales más alejadas son las áreas menos equipadas. En contraste, la demanda de más alta prioridad la tiene precisamente el extremo sur de la ciudad de Quito, donde se encuentra la mayor carencia en la oferta, de igual manera sucede con el noroccidente de la ciudad. Calderón, es la zona que le sigue en demanda de atención, además de tener necesidades de atención a adultos mayores, niños y adolescentes, cáncer de mamas y de útero, cuya satisfacción aún no es atendida con la oferta existente, que se limita a centros de salud, solamente. Otros sectores internos de la ciudad, además de Conocoto requieren también atención para los casos citados.

En contraste a la repartición de la pobreza, los equipamientos de bienestar social indican un claro desbalance. Siendo las parroquias orientales del DMQ, y las occidentales, las más carentes de equipamientos de bienestar social, seguido de muchas parroquias periféricas, particularmente en los costados oriental, occidental y sur de la ciudad; en contraste, parroquias con el menor porcentaje de pobreza tienen un mayor número de equipamientos de bienestar social, como es el caso de Conocoto.

Si bien es cierto que la ciudad de Quito está dotada de un importante número de equipamientos de recreación y deporte, existe una necesidad de articular a estos equipamientos con una red de espacios públicos comunicantes, además de dotarlos de la calidad adecuada. Por otro lado, es en

las parroquias rurales, incluyendo los valles principales cercanos a Quito, en donde existe una importante demanda de nuevos espacios de este tipo.

La mayoría de la oferta cultural en la ciudad, se concentra también en el hipercentro. Apenas algunos puntos vinculados a antiguas parroquias rurales como Cotocollao y Chillogallo poseen plazas y ciertas edificaciones como antiguas casas de hacienda, hoy convertidas en museos o bibliotecas. Otro tipo de puntos de atracción cultural son aquellos vinculados a La Mitad del Mundo en San Antonio de Pichincha, u otros contemporáneos como la Capilla del Hombre, muy cercana al hipercentro, en Bellavista. Es evidente que la periferia urbana norte y sur de la ciudad no poseen ofertas culturales de significación.

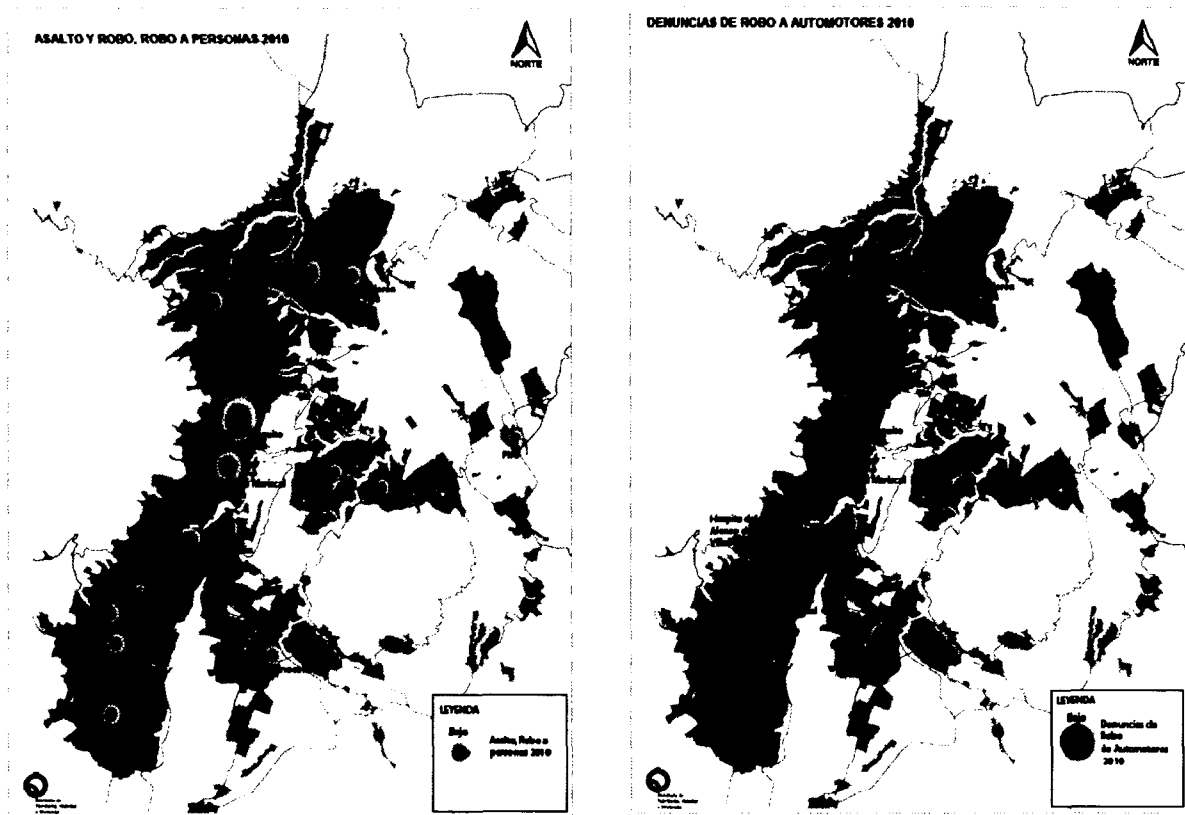
Al representar política y administrativamente a la nación, por ser la capital, el Distrito Metropolitano de Quito posee ciertas condiciones ventajosas porque le permiten visibilizarse internacionalmente y relacionarse con el mundo. Entre los elementos que participan en la capitalidad de Quito, están aquellos vinculados directamente a las funciones del Estado, las instituciones y organismos internacionales (NNUU, BID, Agencias de Cooperación Extranjeras, etc.), los organismos nacionales (Asociaciones nacionales, sedes principales de bancos privados, sedes centralizadas de instituciones públicas nacionales, etc.); y, aquellos elementos de apoyo a la capitalidad (servicios de transporte, servicios comerciales, centros de turismo y alojamiento, representaciones de comunidades internacionales, etc.).⁴²

Durante las últimas décadas se han realizado múltiples esfuerzos dirigidos a la dotación de espacio público y a la recuperación y puesta en valor de edificaciones del Centro Histórico y de otros puntos de interés en todo el DMQ. No obstante, la estructura de la ciudad requiere reforzarse en función de sus espacios públicos abiertos con intervenciones que integren la arquitectura, las actividades y el paisaje, enfatizando especialmente en el sistema vial como parte del espacio público y el dimensionamiento y equipamiento adecuado de aceras para asegurar el acceso universal para personas de movilidad limitada. En la recuperación y adecuación del espacio público tiene que ser incorporado el soterramiento de cables a fin de mejorar la imagen urbana y la seguridad en el espacio público.

Los mapas a continuación, sobre los eventos de inseguridad acontecidos en el DMQ, y principalmente en el 2010, muestran que los principales núcleos del hipercentro (Carolina y Mariscal), y varios puntos coincidentes con otras centralidades existentes son las áreas más afectadas, lo cual evidencia la necesidad de reforzar esas centralidades con espacios públicos seguros, bien iluminados y accesibles, con un buen control visual, enmarcado usos para asegurar la presencia y circulación permanente de la población .

⁴² Según lo describen D'Ercole y Metzger en "Los Lugares Esenciales del Distrito Metropolitano de Quito", 2002

Mapa No.10 Localización de los sitios de mayor concentración de delincuencia. Asalto y robo a personas (izquierda), robo a automotores (derecha)



Fuente: STHV, SGSyG 2011

3.6 Movilidad y conectividad

Los problemas de movilidad que enfrenta actualmente el Distrito Metropolitano de Quito se entienden en gran parte por el modelo de estructuración y ocupación que ha experimentado el territorio, caracterizado por una dispersión horizontal de la mancha urbana, que consume suelos con otra vocación y ha propiciado un proceso de conurbación con las parroquias rurales que circundan la ciudad consolidada y los cantones vecinos de Mejía y Rumiñahui, la pérdida de densidad residencial en las áreas más consolidadas y servidas de la ciudad, la distribución no consecuente de los equipamientos o servicios urbanos, que siguen concentrados en el hipercentro y con un débil desarrollo de centralidades adicionales.

De esta manera pese a las intervenciones realizadas en algunos elementos del sistema de movilidad como son el transporte, la gestión del tráfico y la vialidad la movilidad en el DMQ se desarrolla en condiciones deficitarias, que afectan a la economía y seguridad de la mayoría ciudadana, al funcionamiento eficiente de la estructura territorial, a la prevención de las condiciones ambientales y en general a la calidad de vida de su población.

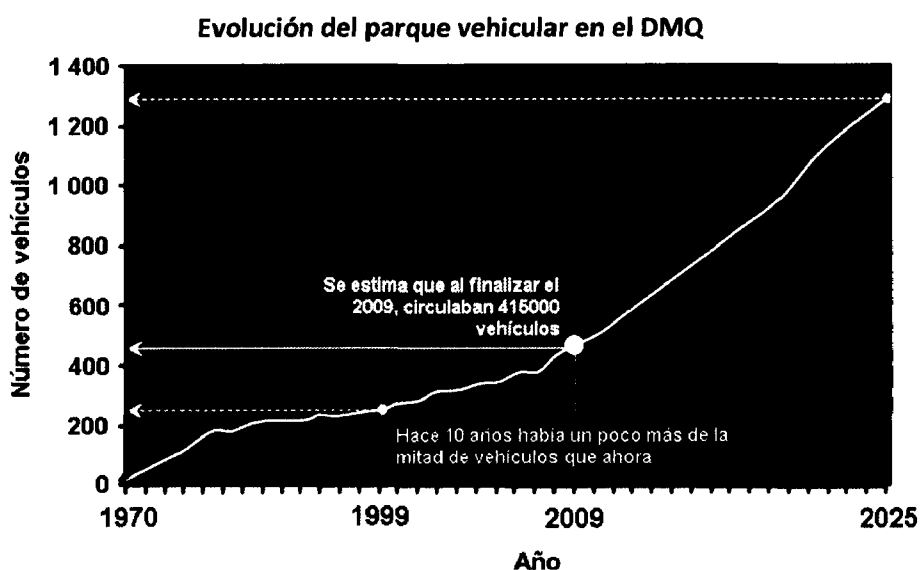
Vialidad

La falta de eficiencia del sistema vial se debe a una falta de capacidad y conectividad de la red que se encuentra saturada en el 32%⁴³ y el estado de vulnerabilidad de algunos de sus tramos críticos. Esta situación se ve agravada por la discontinuidad del sistema vial, marcado por la mala conectividad entre los diferentes sectores urbanos, causada por los procesos incontrolados de uso y ocupación del suelo que mantienen una dinámica de mayor intensidad que la capacidad de respuesta municipal.

Las demandas de inversión que exige el Sistema Vial en su funcionamiento eficiente son de por sí muy altas y se incrementan aún más cuando deben superar dificultades originadas en un orden y funcionamiento urbanos innecesariamente complejos, por lo que se requiere de una adecuada priorización y gestión para el financiamiento.

Transporte

El transporte público es el modo mayoritario de movilización de alrededor del 77% personas, sin embargo, los niveles de servicio tanto del sistema convencional como del integrado son aún relativamente bajos, en lo relacionado con el confort y la confiabilidad de los itinerarios de los servicios, debido a la débil estructura organizativa y los modelos de gestión de los operadores de transporte público y el limitado control de la operación. Frente a ello se identifica una tendencia creciente del uso del vehículo particular como modo preferido de transportación, que incrementa los conflictos relacionados con el mal uso del espacio público, la congestión y la contaminación ambiental, disminuyendo la calidad de vida de los habitantes del Distrito.



Fuente: (MDMQ, PMM 2009:33)

La distribución territorial de los equipamientos de educación y la falta de una regulación sobre la asignación poblacional para su uso, genera un 32.5% de viajes que ha propiciado el incremento de la flota del transporte escolar, cuyo número es similar al de la flota del transporte público.

⁴³ Plan Maestro de Movilidad 2009.

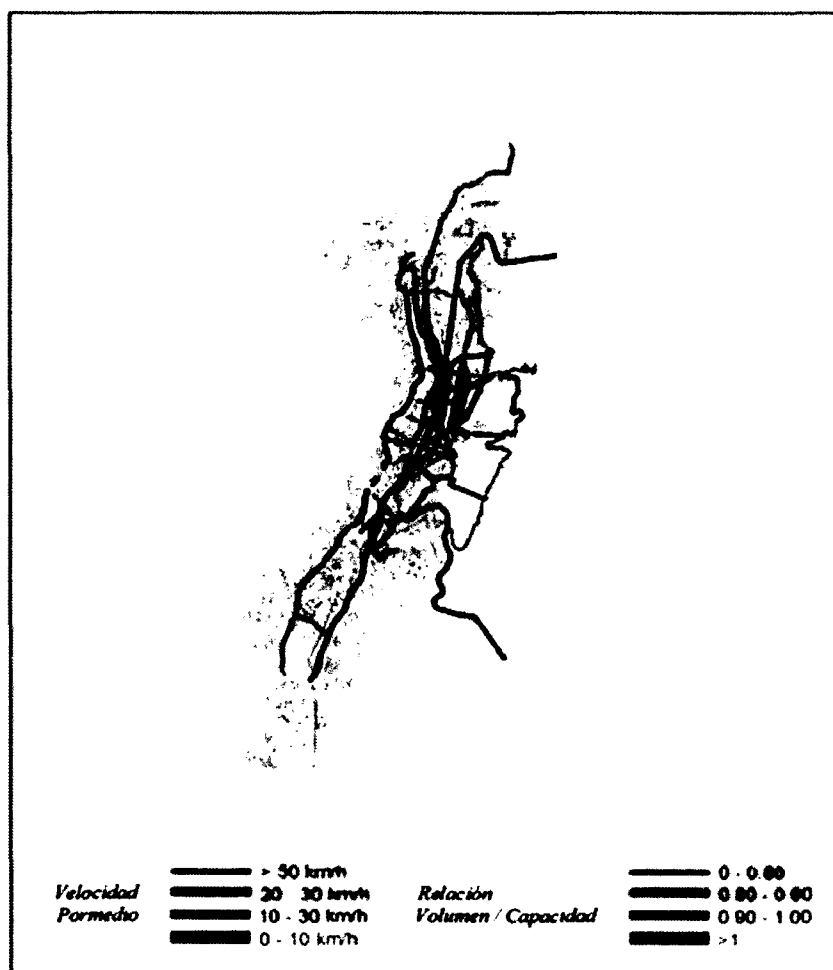
El servicio de taxis acusa una presencia notoria de unidades no legalizadas que operan fundamentalmente en sectores y horarios en que el transporte público no presta servicio.

La logística del transporte de bienes, con la aplicación de la ordenanza No. 0147, ha evidenciado mejoras en su operación, sin embargo se hace urgente la implementación de la infraestructura de apoyo a la operación del transporte de carga.

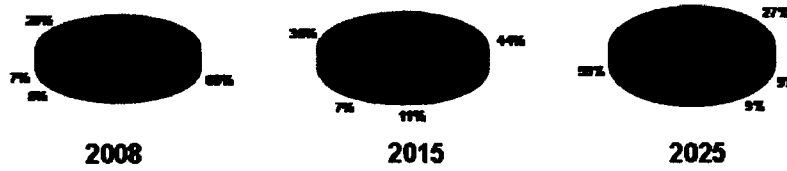
Gestión del tráfico

El análisis de la situación de la gestión de tráfico evidencia que los problemas principales identificados en las congestiones de tráfico se relacionan con la falta de gestión eficiente de los flujos de tráfico (semaforización), señalización horizontal y vertical, lugares de estacionamiento y accidentabilidad; y, sus efectos colaterales, como la contaminación, el ruido, la inseguridad vial, presentan tendencias difíciles de manejar por lo que las políticas y las estrategias deben orientarse de manera decidida a procurar cambios y revertir estas tendencias, a través de la racionalización del uso del vehículo privado ya que su incidencia es mayoritaria y creciente con relación a los otros medios de transporte motorizados y la promoción de formas alternativas de desplazamiento, dentro de las cuales el transporte público juega un papel fundamental.

Mapa No. 11 Capacidad y velocidad de la red vial principal del DMQ 2008



Proyección de las condiciones de saturación de la red vial principal



Color	Volumen/ capacidad	Velocidad de operación (km/h)	Condición general de operación
	0 – 0.80	> 50	Flujo estable sin detenciones (flujo normal)
	0.81 – 0.90	30 - 49	Flujo con restricciones (flujo medio)
	0.91 – 1.0	10 - 29	Flujo inestable con congestión (flujo crítico)
	> 1.0	< 9	Flujo con detenciones prolongadas (flujo saturado)

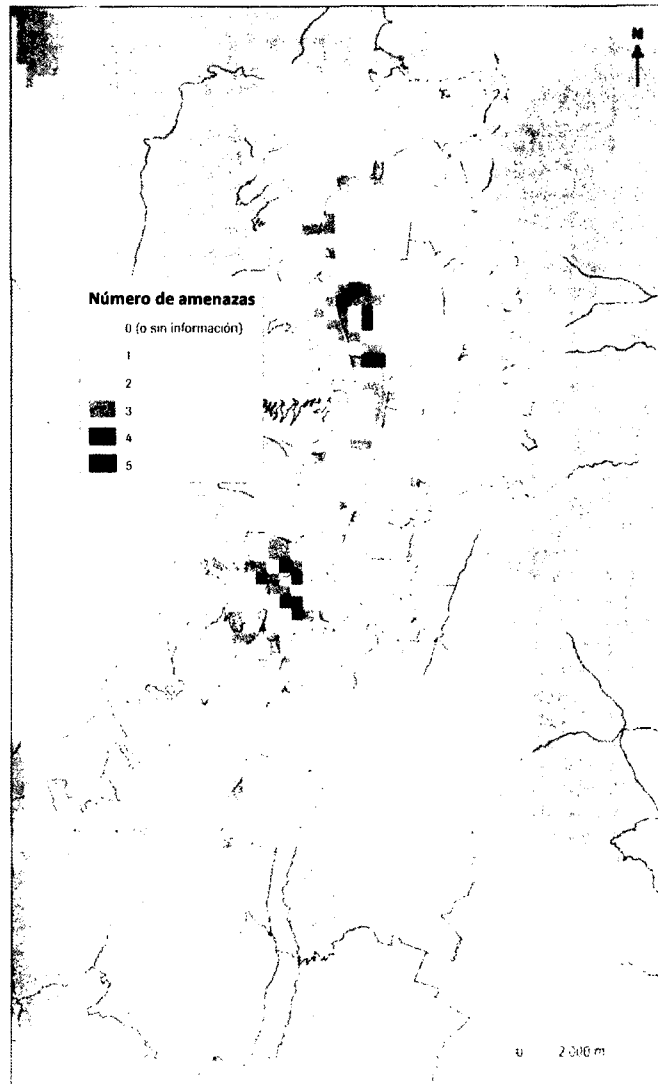
Fuente (MDMQ, PMM 2009:38-39)

3.7 Exposición a las amenazas, vulnerabilidad y riesgos en el DMQ

El DMQ es un territorio altamente vulnerable ante desastres que radica en la alta exposición a amenazas de origen natural (volcánicas, sísmicas, hidroclimáticas, geomorfológicas) y antrópico (tecnológicas, incendios), en la existencia de altas densidades de población, alta concentración de bienes y servicios, poca preparación de la población para hacer frente a desastres, en las debilidades institucionales, los problemas de accesibilidad, entre otros.

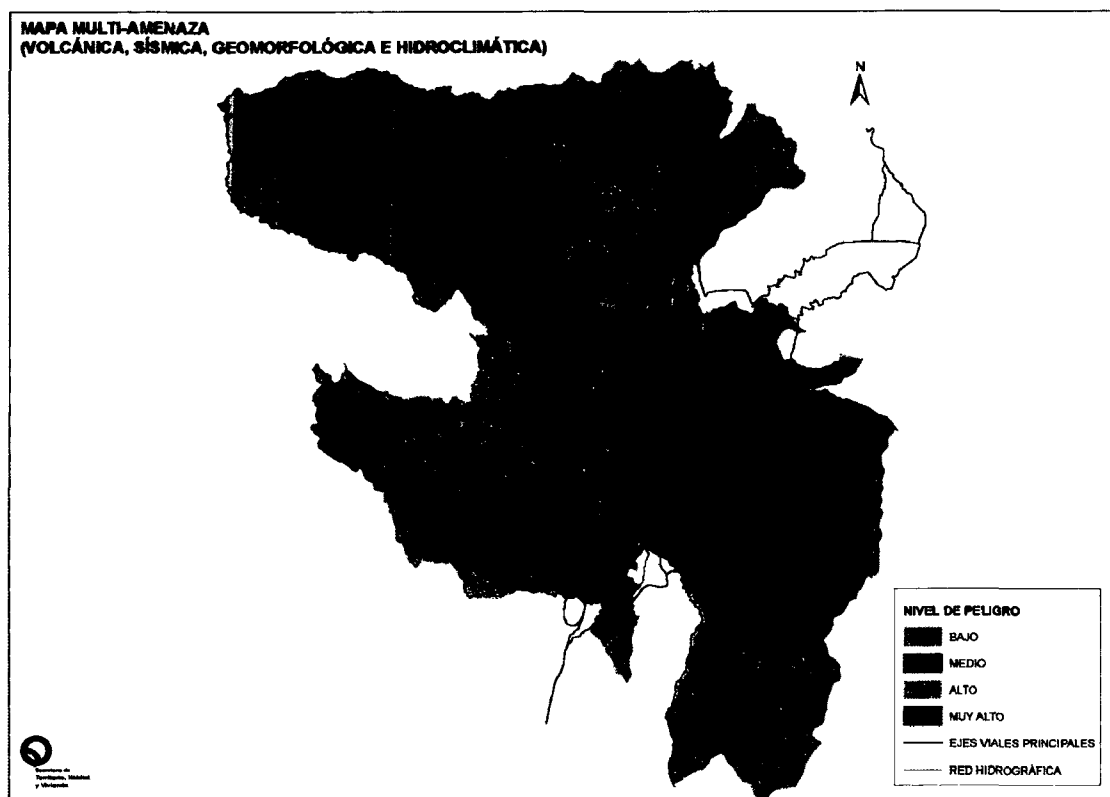
Respecto a la amenaza, prácticamente todo el territorio metropolitano está expuesto a algún tipo de peligro. Especialmente, el casco urbano es el más vulnerable por su alta exposición a varias amenazas naturales y antrópicas (entre 2 a 3 tipo de amenazas) de nivel elevado de peligro, en especial los sectores situados al oeste del actual aeropuerto (parroquias La Concepción y Cochapamba), el centro histórico y sus alrededores (especialmente San Juan y La Libertad) (D’Ercole y Metzger, 2004). En superficie, aproximadamente el 72% del territorio metropolitano presenta condiciones de susceptibilidad (topografía, naturaleza de los terrenos, sistemas de drenaje, ocupación del suelo propicia a la erosión, entre otras) a movimientos en masa.

Mapa No.12 Exposición de la ciudad de Quito a amenazas de origen natural y antrópico (alto nivel de peligro)



Fuente: Vulnerabilidad del DMQ (D'Ercole y Metzger, 2004)

Mapa No.13 Exposición del DMQ a amenazas múltiples



Fuente: Mapa de peligros volcánicos (1:50 000), IG-EPN, Mapa de microzonificación sísmica de los suelos del DMQ, EPN-MDMQ (2011), Mapa de susceptibilidad a movimientos en masa (1:5000), SGSyG, Densidades de recurrencia de inundaciones durante el período 1990 – 2011, Sierra A. (2010) - EPMAPS – SGSyG.

En el DMQ, los eventos más recurrentes entre el período 1970 – 2007, han sido aquellos ligados a fenómenos hidromorfológicos (lluvias torrenciales, inundaciones, flujos de lodo y movimientos en masa), como lo indica el siguiente cuadro. El mapa de densidad de ocurrencia de inundaciones entre el período 2005 – 2011 muestra una alta densidad de eventos en el centro, centro-sur, norte y nororiente de la ciudad, mientras que el mapa de densidad de movimientos en masa, indica una concentración de eventos sobre todo en el centro de la ciudad, en los sectores de San Juan y Puengasí.

Cuadro No.11 Tipo de eventos ocurridos por origen 1970-2007

Origen	Eventos ligados a	Número	%
NATURAL	Fenómenos hidromorfológicos	214	38,3
	Fenómenos climáticos	39	7,0
	Erupciones volcánicas	15	2,5
	Sismos	5	0,9
ANTROPICO	Accidentes de transporte	110	19,7
	Incendios/Explosiones	62	11,1

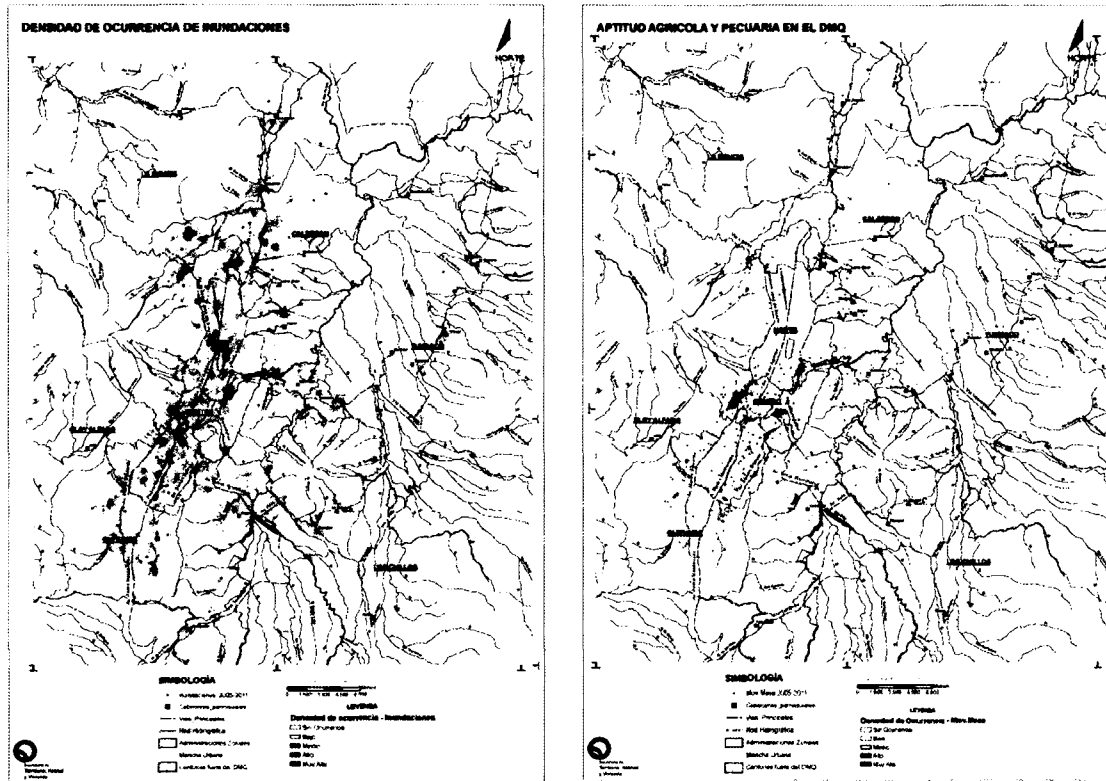
Origen	Eventos ligados a	Número	%
	Incendios forestales	50	8,9
	Fenómenos tecnológicos	30	5,4
	Contaminaciones	14	2,5
	Otros accidentes urbanos	12	2,1
	Otros fenómenos de origen antrópico	9	1,6
	Total	559	100

Fuente: STHV en base a varias fuentes.⁴⁵

Mapa No. 14 Densidad de ocurrencia: inundaciones (izquierda) movimientos en masa (derecha)

DENSIDAD DE OCURRENCIA DE INUNDACIONES

DENSIDAD DE OCURRENCIA DE MOVIMIENTOS EN MASA



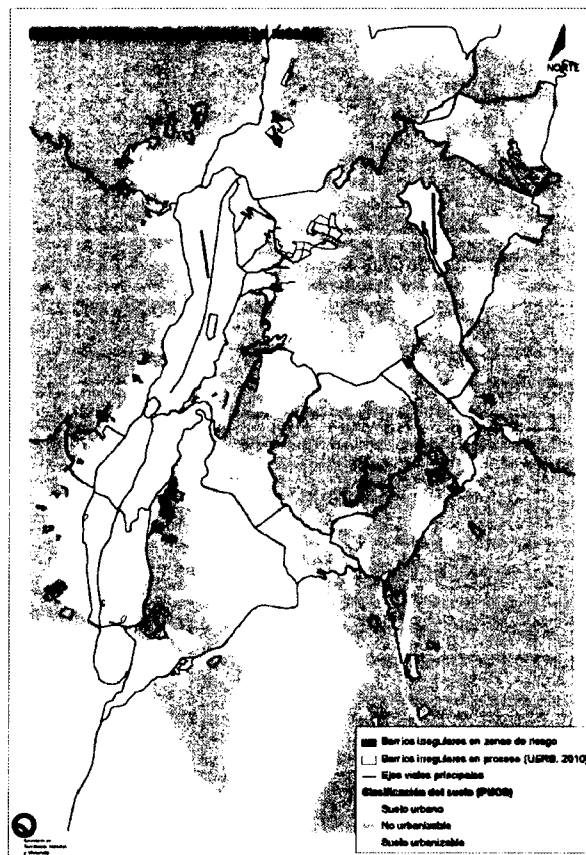
Fuente: DGR – SGSyG, 2011.

⁴⁵ Tomado de: D’Ercole et al. (2009). Balances de los accidentes y desastres ocurridos en La Paz, Lima y Quito (1970 – 2007). En: Vulnerabilidades urbanas en los países andinos (Bolivia, Ecuador y Perú) (R. D’Ercole, S. Hardy, P. Metzger & J. Robert, eds.): 433-465; Lima: IFEA. Tomo 38, N°3.

Sobre estos espacios amenazados, se ha asentado la población desde tiempos históricos. La tendencia de ocupación de zonas centrales planas que se mantuvo hasta la década de los 1970 y cambió posteriormente a una dinámica de crecimiento físico expansivo, sobre todo, hacia los valles orientales y las laderas, incrementando la vulnerabilidad de la población y creando nuevos espacios marginales de riesgo. Estos espacios marginales informales están configurados como barrios, y se los conoce actualmente como “asentamientos humanos en proceso de consolidación”.

Entre el período de 1988 – 1998, el número de estos asentamientos humanos se incrementó considerablemente, pasando de 120 a 400, ocupando una superficie aproximada de 3.900 Has⁴⁷. Este crecimiento fue menor para los siguientes años. Para el 2010, la Unidad Regula tu Barrio, identificó alrededor de 172 asentamientos humanos irregulares, de los cuales, 66% se localizan fuera de los límites urbanos, en zonas de protección ecológica o de recursos naturales renovables y no renovables. Estos asentamientos están expuestos a varias amenazas de origen natural o antrópico; solamente aquellos expuestos a amenazas de tipo morfoclimático (movimientos de masa e inundaciones), suman alrededor de 29 (STHV, 2010).

Mapa No. 15 Barrios irregulares en zonas de riesgo a movimientos en masa



Fuente: STHV, 2011

⁴⁷ Mena Alexandra. Asentamientos informales en el DMQ: acceso al suelo urbano y políticas de legalización 1978 – 2008. Tesis previa a la obtención del título de maestría en Ciencias Sociales. FLACSO. Quito. 2010.

Finalmente, otro factor de vulnerabilidad es la alta concentración de bienes y servicios en zonas altamente expuestas a varias amenazas, como es el hiper-centro de la ciudad. La alta densidad de equipamientos en este sector, vuelve vulnerable a la población que acude diariamente a hacer uso de los servicios que éstos prestan, en el caso de presentarse algún fenómeno natural o antrópico. Asimismo, los equipamientos necesarios para el manejo de emergencias tales como hospitales, centros de salud, bomberos son más vulnerables al estar localizados en mayor número en este sector, lo que dificultaría las acciones de atención de desastres.

3.8 La conservación del patrimonio edificado

El MDMQ ha concebido el Sistema Patrimonial vinculado con el ordenamiento territorial al conjunto de ámbitos territoriales que contengan o que constituyan en sí, bienes tangibles que son los elementos producto de los procesos de conformación y desarrollo de los asentamientos humanos y que han adquirido tal significado social, que los hace representativos de su tiempo y de la creatividad humana y los estructura para su gestión a través de dos componentes: urbanístico – arquitectónico y arqueológico.

El patrimonio urbanístico y arquitectónico, es constituido por:

- **Conformaciones Urbanas y Suburbanas:** Sectores de la ciudad o de las cabeceras parroquiales y núcleos barriales que tienen una estructuración definida mediante procesos de conformación físico-social de significación histórica y cultural como el Centro Histórico de Quito, núcleos históricos parroquiales (urbanos y suburbanos) de Guápulo, Cotacollao, La Ronda, Puembo, Nono, Pomasqui, Gualea, etc. .

Estas conformaciones en general enfrentan problemas de articulación y accesibilidad respecto a sus entornos; de seguridad ciudadana en sus espacios públicos y en las edificaciones debido a los sistemas constructivos espontáneos y al deterioro de los mismos; de imagen urbana y falta de aseo; y, de gestión y control de usos y actividades. En estas áreas la Municipalidad ha realizado importantes intervenciones-por parte del IMP exFonsal- de recuperación, rehabilitación, iluminación y mantenimiento de los elementos monumentales y espacio público.

- **Hitos:** que corresponden a elementos y unidades arquitectónicas, urbanas, monumentos arquitectónicos, casas inventariadas, casas de hacienda, plazas, plazoletas, rincones urbanos y elementos destacados del entorno, que requieren acciones de protección para su conservación y mantenimiento. Estos elementos constituyeron originalmente la prioridad para las intervenciones de conservación entre los que se destaca las iglesias, edificios y equipamientos públicos y el mantenimiento de monumentos.
- **Vinculaciones:** Caminos, chaquiñanes, senderos, culuncos, líneas férreas, que vinculan los otros componentes, tanto conformaciones como hitos, así como las vinculaciones naturales que relacionan los mismos elementos (ríos, laderas, quebradas, etc.). En estos elementos no se ha intervenido significativamente.
- **El patrimonio arqueológico:** Constituido por sitios y bienes arqueológicos, con su entorno ambiental y de paisaje, sujetos de protección de conformidad con la Ley de Patrimonio Cultural y su Reglamento General y en el cual se ha profundizado la investigación y se han logrado recuperar sitios especiales como Tulipe, Rumipamba, Florida, Bicentenario.
- **Deterioro del patrimonio edificado del CHQ:** A pesar de la inversión y programas que ha realizado el MDMQ para la conservación y rehabilitación del patrimonio edificado, este mantiene un constante deterioro debido a factores ambientales, urbanos y constructivos

que afectan directamente a los bienes inmuebles patrimoniales, ya que generan condiciones negativas para el mantenimiento de los mismos.

Los principales factores que influyen negativamente en el patrimonio edificado son:

El ambiente:

- A pesar de las inversiones realizadas y de su valor como Patrimonio Cultural de la Humanidad, parte de la población identifica al CHQ como un entorno peligroso y ambientalmente deteriorado;
- Gran parte de sus habitantes (73%) lo consideran como un hábitat transitorio (incluidos parte de propietarios). Solamente el 27% piensa seguir viviendo en el CHQ;
- Se lo identifica en forma predominante con el pasado, poco con el futuro;
- Se conoce poco su real dimensión como un ámbito patrimonial de trascendencia mundial y un recurso importante para el desarrollo económico de la ciudad y del propio centro;
- La diversidad de valores es la característica de su identidad cultural, pero no suficientemente utilizada para su conservación y desarrollo;
- Existen desequilibrios ambientales producidos, por la sobre o la subutilización de los espacios, especialmente públicos, debido a frecuencias e intensidades muy diferentes de las actividades urbanas en el espacio y en el tiempo;
- La apropiación colectiva del espacio ha cedido a la apropiación segmentada (parqueo y obstrucción en aceras, comercio semi-ambulante, concentraciones y manifestaciones espontáneas no autorizadas y eventos no programados);
- La recuperación ambiental es limitada, debido a la aplicación parcial de medidas como el sistema de transporte público, suspensión de programas de ayuda (Pon a Punto Tu Casa y Quinta Fachada), control urbano de construcciones;
- Hay deficiencia de formas alternativas de vegetación urbana;
- Persisten formas poco efectivas de gestión para la recuperación y conservación ambiental;
- La acción de agentes naturales: lluvia, humedad, erosión y deslaves que ante las características constructivas originales y la falta de mantenimiento evidencian una alta vulnerabilidad.

Lo urbano:

- El CHQ presenta relaciones de población – usos de suelo altamente diferenciados ya que existen áreas de planeamiento que presentan: mayor población residente en las que hay deficiencia de equipamiento y servicios, especialmente de salud, bienestar social, recreación y cultura; mientras que en las áreas de menor población residente hay concentración y exceso de equipamiento, tanto educacional como de abastecimientos de productos de consumo permanente;
- El cambio de usos ha ido modificando la estructura edificada, sus condiciones de ocupación, la morfología y las relaciones funcionales entre los elementos del espacio urbano, y consecuentemente, su calidad, carácter y lectura;

- Las múltiples funciones en el horario convencional de trabajo, entre las 8:00 y las 17:00 produce flujos de gran concentración, con graves problemas de fricción entre las actividades más intensas, mientras que en horas de la noche hay abandono, apareciendo actividades que son problemáticas en términos sociales, y por ende generan problemas de funcionalidad urbana;
- La conectividad del CHQ con el resto de la ciudad es limitada por la falta de continuidad y fluidez pues hay más accesos que salidas (no se ha actuado sobre varias rupturas urbanas);
- El 55% de usuarios del transporte público sólo está de paso y aun subsisten alrededor de 30 líneas de transporte público que cruzan por el CHQ;
- Presencia de un gran cerco edificado y comercial que aísla el núcleo de los barrios residenciales del CHQ;
- Subsisten tres grandes núcleos o nodos de actividad, receptores de presión y generadores de disfuncionalidad urbana: La Marín, La Ipiales-Tejar y San Roque.

La vivienda:

- De la situación actual de usos del suelo en el área patrimonial, se deduce que los de vivienda son aún mayoritarios (47%), a pesar de haber sido desplazados en buena parte por actividades rentables (comercio, bodegas y servicios). Mientras en unas áreas el porcentaje de vivienda es alto (entre 62% y 73%) en sectores como Aguarico, La Tola, San Sebastián, en otras, la vivienda es minoritaria (entre 24% y 39%) en sectores como González Suárez, Tejar Bajo, La Chilena. El inventario patrimonial de arquitectura realizado en el año 1990 señala que un 92% de las edificaciones residenciales se usan como tales. Un diagnóstico actualizado de catalogación del estado de conservación y uso de todos los inmuebles se encuentra en ejecución.
- La relación global de volumen edificado entre la vivienda y otros usos (47%-53%) presenta déficit como zona de residencia, pues apenas una cuarta parte del 53% de usos múltiples, son realmente usos complementarios al residencial inmediato (equipamientos, servicios y comercio sectorial), mientras que las 3/4 partes (aprox. 40 del 53%) son usos que responden a una demanda externa al CHQ.
- Una causa para el deterioro de las viviendas es la deficiente adaptación de viviendas inicialmente unifamiliares al uso multifamiliar. Es común que aún se instalen servicios higiénicos y lavanderías en patios y corredores, cocinas en dormitorios, así como la ocupación habitable de galerías y espacios de circulación.
- Las casas unifamiliares y bifamiliares son 1.680 (36%) ubicándose predominantemente en la Alameda (21.40%), San Marcos (19.53%) y la Loma (15.69%); el restante 43.38% de estas 1.680 casas se distribuyen en los otros barrios del CHQ. El 42.5% de ellas están habitadas por sus propietarios.
- Las casas con vivienda multifamiliar representan el 64% (2.994 edificaciones); de éstas, 2.322 alojan entre 3 y 8 familias, en 311 casas habitan más de 8 familias; en 277 entre 10 y 15 familias y en 84 más de 15, por lo cual se produce índices de hacinamiento altos en el 18% de las edificaciones de vivienda.

- El 80.93% de casas de vivienda se encuentran en estado bueno o regular, el 10.47% está en mal estado y el 8.6% en pésimo estado, lo que suma el 19.07% de casas que requieren de intervención emergente (890 edificaciones).
- Un elevado número de residentes carece de vivienda propia con problemas de inestabilidad e inseguridad de residencia; persisten bajas condiciones de habitabilidad, funcionalidad poco adecuada a los actuales requerimientos, estructura de propiedad que limita la rehabilitación, baja rentabilidad de las edificaciones de vivienda, mal estado de las instalaciones y de las conexiones domiciliarias y pérdida de tradiciones constructivas.

El patrimonio edificado:

- El deterioro de la edificación está directamente vinculado con la intensidad de usos y actividades; la excesiva habitabilidad; el déficit de infraestructuras, servicios, equipamientos y los problemas de contaminación ambiental del área. El detrimento del uso habitacional en unos sectores y la densificación en otros, produce el desequilibrio funcional que genera problemas de uso, ocupación, servicios, equipamientos e infraestructura; pero fundamentalmente, el patrimonio edificado ha sido afectado por intervenciones inconsultas y anti técnicas;
- La fuerte incidencia de otros usos, especialmente comerciales (incluye bodegas);
- El poco interés de los propietarios, sobre todo de aquellos que ya no habitan sus viviendas -y la imposibilidad legal, tanto de herederos como de inquilinos- para realizar mejoras o por lo menos reparaciones en los ambientes que poseen u ocupan;
- Los altos costos que representan las intervenciones en sus varias escalas, desde las de mantenimiento hasta las de restauración y la desproporción con la rentabilidad de las edificaciones que hace demasiado extenso el período de posible recuperación de inversiones;
- La frecuencia de intervenciones clandestinas, existiendo una ausencia de control de las edificaciones, que hace totalmente inoportuna la acción institucional, generalmente cuando los hechos han sido consumados, agregándose que el poco control carece de soporte técnico especializado. Las edificaciones del CHQ han sufrido intervenciones de todo tipo, desde aquellas que reemplazan elementos básicos del repertorio arquitectónico y que aparentemente son secundarias, hasta otras que, en gran parte de casos, alteran las condiciones esenciales del inmueble;
- El desconocimiento de los procedimientos para la aprobación de planos y licencias de construcción y la imagen de una gran complejidad y demora en tales trámites;
- Intervenciones agresivas, mediante la inclusión de columnas, muros, vigas y otros elementos de hormigón, que desvirtúan la naturaleza constructiva y morfológica de las edificaciones y que son realizadas con el fin de adecuarlas a las necesidades de rentabilidad, desarticulando su caracterización estructural, funcional y formal, es decir alterando su tipología arquitectónica y llegando en ocasiones, a vaciar y a reemplazar completamente el interior de la casa dejando únicamente los muros perimetrales y las fachadas;
- La falta generalizada de mantenimiento, sobre todo cuando el propietario no habita en la edificación (57.5%) o aparenta que se encuentra en estado de ruina para justificar su

derrocamiento y sustitución con formas constructivas que incrementen la rentabilidad, sin importar la calidad espacial, funcional y de seguridad;

- En el repertorio de daños estructurales, las fallas en cubierta son las más comunes y luego los daños en entrepisos. En ambos casos el defecto más común es el apolillado de la madera producido por la edad del material, la falta de mantenimiento, la humedad y sobre todo por el mal estado del recubrimiento cerámico de las cubiertas. Así mismo el deterioro de las instalaciones de agua potable y desagües que producen filtraciones afectan significativamente a los muros y carpinterías. Las rajaduras en muros, especialmente de adobe, son producidas en la mayoría de casos (45%) por asentamientos y hundimientos del suelo, por malas cimentaciones (18%), por movimientos sísmicos (16%), por incompatibilidad de los materiales en intervenciones recientes (12%) y por otras causas (7%). El adobe y el hormigón no son compatibles en elasticidad, peso, saturación a la humedad y PH; en suma, tienen comportamientos totalmente diferentes y opuestos.

En síntesis, la intensificación del uso del espacio público y de los inmuebles del CHQ, ha generado el desgaste de los bienes patrimoniales y el deterioro ambiental del área; afectando la percepción que se tiene de éste y disminuyendo las posibilidades de desarrollo que se puedan presentar. Así, la inversión privada se ha concentrado en intervenciones rentables en inmuebles que han dejado de ser utilizados como vivienda, y al mismo tiempo, las edificaciones que aún mantienen residentes no tienen condiciones funcionales, ambientales, estructurales y/o legales para garantizar su estabilidad (esto a pesar de los programas y proyectos llevados a cabo por el MDMQ), empeorando a un más la percepción y la calidad ambiental de estos sectores.

4. Un nuevo Modelo Territorial para el DMQ

Acorde al marco legal, el ordenamiento territorial debe asegurar la racionalidad y sostenibilidad de las intervenciones públicas, privadas o municipales sobre el territorio, en función de los objetivos de la planificación económica, social y ambiental determinados en el Plan Metropolitano de Desarrollo. El análisis de las tendencias actuales del desarrollo territorial realizado en función de estos objetivos de desarrollo, permite formular planteamientos estratégicos para el ordenamiento territorial del DMQ que potencializan las oportunidades del territorio en consideración de las restricciones y vulnerabilidades del mismo.

Los OBJETIVOS ESTRATEGICOS formulados para el ordenamiento territorial del DMQ son los siguientes:

- Promover la integralidad regional del DMQ mediante el planeamiento y la gestión territorial coordinada con otros niveles de gobierno;
- Consolidar la estructura ambiental principal del DMQ a través del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos;
- Regular y gestionar un desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro que frene el crecimiento horizontal de la mancha urbana y promueve la consolidación y compactación del suelo urbano servido;
- Consolidar la Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad;
- Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales mediante la dotación equilibrada de equipamientos y servicios;
- Fortalecer la Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes.

La relación entre estos objetivos del ordenamiento territorial, y los objetivos de los ejes estratégicos planteados en el Plan Metropolitano de Desarrollo se documenta en el anexo 1.

Los objetivos estratégicos de ordenamiento territorial están asociados a componentes del nuevo modelo territorial para el DMQ, y a políticas y programas para su implementación, que se presentan en los siguientes capítulos.

4.1 Integralidad regional del DMQ y gestión territorial coordinada

4.1.1 Modelo territorial

Reconocer y potenciar las interdependencias territoriales

El Distrito enfrenta múltiples desafíos en el desarrollo y ordenamiento territorial: lograr un crecimiento urbano sostenible y ordenado, promover la protección ambiental y utilización sustentable de los recursos naturales, impulsar la adaptación y mitigación del cambio climático, fomentar el desarrollo productivo y el turismo, consolidar la economía social y solidaria, generar empleo digno, incentivar el desarrollo productivo rural y la soberanía alimentaria, aumentar la eficiencia, seguridad y calidad de los sistemas de movilidad y transporte público, mejorar la dotación y calidad de los servicios y equipamientos educativos, recreación y deporte, bienestar social y salud, consolidar la cobertura y calidad de redes y servicios de agua, saneamiento ambiental y desechos sólidos, y finalmente institucionalizar una gestión de riesgos eficiente.

Por otro lado, los diagnósticos presentados en el Plan Metropolitano de Desarrollo y en el Plan de Ordenamiento Territorial evidencian las interrelaciones e interdependencias sociales, económicas y ambientales entre el Distrito y el territorio circundante, el grado de conurbación con algunos cantones vecinos y las relaciones funcionales existentes con los núcleos urbanos, las áreas agro-productivas y los sistemas ecológicos de la región.

A partir de ello, la Ciudad-Capital y el Distrito-Región se conciben como una aglomeración urbana compuesta por una ciudad central y municipios vecinos más un área rural que se caracteriza por estrechas relaciones de orden físico, económico y social y por los importantes desplazamientos de la población para trabajar en el núcleo urbano central. El centro urbano principal atrae, por su oferta laboral o educativa, a personas que residen en los municipios aledaños. Por otro lado, personas que originalmente residen o trabajan en el centro urbano principal se asientan en zonas rurales o en los municipios aledaños buscando condiciones de vida diferentes a la de la ciudad. La conformación de este tipo de área metropolitana es resultado de las tendencias a la industrialización y crecimiento urbano de las últimas décadas donde se invirtió la relación entre la población urbana y rural.

La Ciudad-Capital y el Distrito-Región así entendidos, asumen un rol de motor para el desarrollo social y económico de la región y del país, basado en la proximidad territorial, unidad económica, social y cultural con los cantones vecinos, y cumplen varias funciones esenciales en el sistema de centralidades urbanas del país:

- **La función de decisión y control** relacionada con la alta concentración de equipamientos y servicios políticos y económicos de nivel nacional, como dependencias del gobierno nacional (Gobierno, parlamento, ministerios, entidades públicas financieras, de control y justicia), sedes matrices de empresas nacionales y sucursales importantes de empresas internacionales, representaciones diplomáticas y de organizaciones internacionales;
- **La función de innovación y competitividad**, debido a su rol como motor del desarrollo social, cultural y tecnológico individual y colectivo. Para ello es vital la presencia de entidades de investigación y ciencias así como la disponibilidad de equipamientos e instalaciones para la presentación de eventos culturales y deportivos de escala nacional e internacional;
- **La función de interface o bisagra** para facilitar el intercambio de conocimientos e información por su proximidad, conectividad y accesibilidad desde otras metrópolis nacionales e internacionales. Aquí cuentan la presencia y el estándar de equipamientos de logística y transporte como el aeropuerto internacional, nodos intermodales de transporte de personas y carga, redes TIC, instalaciones para ferias y convenciones, etc.;
- **La función simbólica** debida al alto grado de significado histórico, político, cultural y urbanístico reconocido nacional e internacionalmente, concentrado en la imagen urbana, el centro histórico Patrimonio Cultural de la Humanidad y las edificaciones y áreas que albergan las funciones mencionadas anteriormente.

Por otro lado, las tendencias a la conurbación y dispersión urbana, las crecientes interdependencias funcionales y ambientales entre el DMQ y su entorno regional, y los desequilibrios territoriales existentes en el DMQ y la región colindante, representan un desafío para el ordenamiento territorial que supera la gobernabilidad individual de los gobiernos autónomos descentralizados - Gobiernos parroquiales, cantones vecinos, Concejo Provincial - y

requieren de agendas compartidas basadas en los principios de consenso, corresponsabilidad, solidaridad y reciprocidad.

Enfrentar el ordenamiento del desarrollo y crecimiento del DMQ de forma sustentable supone reconocer principalmente las potencialidades físicas, ambientales, culturales y económicas del territorio metropolitano y de su entorno regional inmediato; y, asumir con responsabilidad las determinaciones constitucionales para instrumentar el “Buen Vivir”⁴⁸ en la planificación y gestión territorial de manera coordinada con otros niveles de gobierno y cantones vecinos.

A escala del DMQ y su entorno inmediato se plantean los siguientes elementos estructurantes de las interrelaciones territoriales:

- Las centralidades de capitalidad y productivas de escala metropolitana-regional: Epiclachima/Presidencia de la República, Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina, Parque Mariscal Sucre y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE);
- Las conurbaciones con los cantones de Mejía-Machachi y Rumiñahui-Sangolquí;
- La red vial de conectividad inter-cantonal compuesta por la Panamericana, la Av. Simón Bolívar y la E35 como ejes viales de escala nacional, el anillo vial urbano de conexión entre la ciudad de Quito, Tumbaco, el NAIQ y Calderón conformado por la Ruta Viva y la Ruta Collas, la autopista Rumiñahui como conexión transversal entre la Panamericana-Autopista Simón Bolívar y la E35, y finalmente el anillo agro-productivo de la E35 entre Yaruquí-El Quinche-Guayllabamba;
- La Red Regional de Corredores Ecológicos, compuesta por áreas protegidas pertenecientes al Patrimonio Natural del Estado (PANE) en la región y las áreas protegidas distritales, que genera la interrelación de ecosistemas distritales y regionales.

La Estrategia Territorial Nacional (ETN) del Plan Nacional del Buen Vivir (PNBV) determina un sistema nacional de nodos y centralidades urbanas a diferente escala, dentro del cual los componentes se complementan mutuamente a partir de funciones específicas. Dentro de esta visión, el DMQ y los cantones vecinos al sur asumen el rol de nodo de articulación internacional cuya área de impacto se entrelaza con los nodos de estructuración regional –Santo Domingo de los Tsáchilas, Otavalo-Ibarra, Ambato- y con nodos de vinculación regional en el sur (Latacunga, Riobamba) en el norte (Tulcán), pero también en el oriente (Tena, Archidona, Lago Agrio).

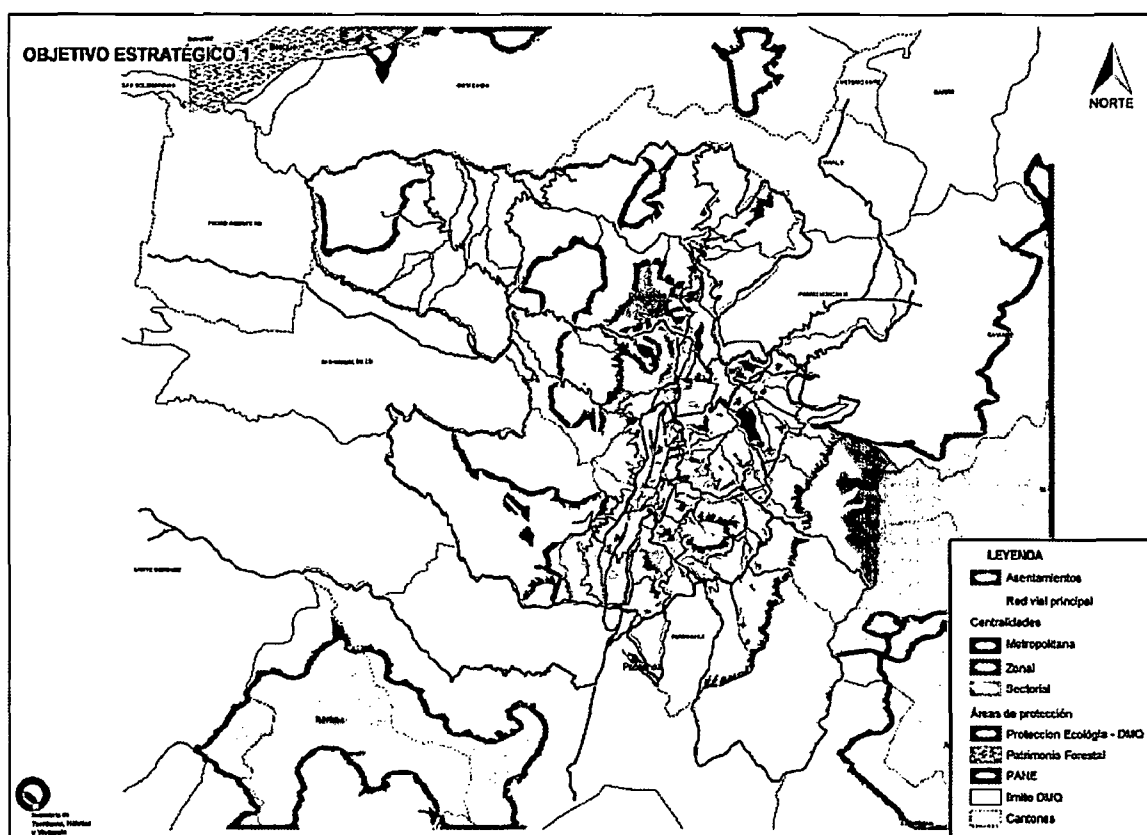
La interrelación entre el DMQ como nodo de articulación internacional con los otros nodos con funciones propias de escala nacional, regional y local se transmite básicamente a través de la red de conectividad interregional. Es evidente la importancia del eje norte-sur definido por la Panamericana y la E35 que articulan al DMQ con las ciudades de la Sierra Norte y Centro, el paso fronterizo hacia Colombia y más hacia el sur y suroeste con los puertos internacionales de Guayaquil y Manta y la frontera con el Perú. De manera complementaria actúa el eje este-oeste que conecta con la región amazónica-petrolera, que a la vez es fuente hídrica y energética del DMQ, así como con la zona agrícola-ganadera de Santo Domingo y el puerto de Esmeraldas.

⁴⁸ El buen vivir presupone que las libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades reales de los individuos se amplíen de modo que permitan lograr simultáneamente aquello que la sociedad, los territorios, las diversas identidades colectivas y cada uno -visto como un ser humano universal y particular a la vez- valora como objetivo de vida deseable. Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013, SENPLADES.

Este sistema regional de nodos y conexiones en el que se inserta el DMQ cubre áreas de vocación agro-productiva que abastecen la demanda de alimentos del Distrito y generan materia prima para la industria de procesamiento de alimentos y manufacturera.

Sobre esta red de nodos, conexiones y áreas productivas a nivel regional se sobrepone el PANE, con el área protegida Cotacachi-Cayapa, Coca-Cayambe, Antisana e Illinizas. El sistema municipal de áreas protegidas compuesto básicamente por las laderas de la cordillera oriental, del Pichincha y la zona de Mashpi en el noroccidente, configura Corredores Ecológicos y escalones de conexión entre los componentes del PANE.

Mapa No. 16 Elementos estructurantes para la integración regional del DMQ



4.1.2 Políticas

Para potencializar el rol del DMQ como Ciudad-Capital y Distrito-Región y consolidar su interrelación con los cantones vecinos, la región, el país y el mundo, se implementarán mecanismos y espacios de planeamiento y gestión territorial coordinada, de ejecución de programas y proyectos corresponsables y de gestión mancomunada de servicios o equipamientos, bajo criterios de coordinación y co-responsabilidad, dirigidos a asegurar la racionalidad en la planificación e implementación de intervenciones en el territorio.

Al 2022 se pondrán en operación agendas y convenios con los cantones vecinos de Mejía y Rumiñahui así como con dependencias del gobierno nacional (Educación, Salud) dirigidos a coordinar y consensuar las actuaciones públicas sobre programas y proyectos cuya prioridad haya

sido consensuada entre los actores. Abarcarán un amplio abanico de mecanismos y espacios de cooperación intercantonal e intergubernamental, que incluyen formas de cooperación informal como pueden ser una mesa de alcaldes, el intercambio de experiencias, el establecimiento de redes o mesas redondas de carácter consultivo con expertos o actores claves, o formas de cooperación basadas en el derecho público (mancomunidades, consorcios, empresas públicas o mixtas, convenios de cooperación).

Este enfoque sugiere incorporar mecanismos y espacios de planeamiento y gestión territorial coordinada, la ejecución de programas y proyectos corresponsables o la gestión mancomunada de servicios o equipamientos, dirigidos a lograr los siguientes objetivos:

- **Planeación y gestión territorial coordinada** entre el DMQ y los municipios vecinos que asegure un crecimiento ordenado y sustentable basado en las potencialidades y fortalezas del territorio en su conjunto;
- **Integración económica**, proyección y planeación para el desarrollo sistémico del sector productivo en los municipios conurbados o que comparten la zona geográfica;
- **Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad**, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- **Consensos sobre indicadores y metas ambientales** así como regulación coordinada de áreas protegidas en red para la conservación del patrimonio natural, de la calidad ambiental y del acceso y de la apropiación de recursos naturales limitados;
- **Eficiencia y eficacia de los servicios básicos**, monitoreo y seguimiento coordinado de la cobertura y calidad con criterio de sostenibilidad ambiental, social y económica.

Los mecanismos de cooperación y corresponsabilidad serán acordados e implementados de manera gradual acorde a los desafíos concretos, prioridades compartidas y voluntades políticas de los diferentes gobiernos autónomos descentralizados o instancias del gobierno nacional. De acuerdo a ello podrán incorporar diferentes alcances en la planificación, sostenimiento/financiamiento y ejecución de proyectos y programas.

Con ello, para el 2022 se propone implementar una estrategia dirigida a lograr acuerdos intercantonales e intergubernamentales sobre los siguientes temas:

- La planeación y gestión territorial firmados entre cantones y la región que orientan el crecimiento ordenado y sustentable basado en las potencialidades y fortalezas del territorio en su conjunto, con énfasis en el fortalecimiento de centralidades circundantes y una normativa urbana y ambiental unificada;
- La integración económica firmados entre cantones y la región, relacionados con el desarrollo sistémico del sector productivo en los municipios conurbados o que comparten la zona geográfica, con enfoque de calidad ambiental y para promover a la región como destino turístico nacional e internacional;
- La integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- La conservación y recuperación del patrimonio natural regional, los sistemas hídricos regionales y la contaminación de los ríos.

4.1.3 Programas

Agendas intercantionales e intergubernamentales de ordenamiento territorial para:

- Establecer los mecanismos de coordinación, planificación y gestión orientada a resolver la articulación y potenciación del desarrollo integral de la región;
- Prever un crecimiento ordenado y sustentable de la región basado en las potencialidades y fortalezas del conjunto territorial;
- Propiciar la conformación de clústeres y encadenamientos productivos que contribuyan al desarrollo del sector productivo y la soberanía alimentaria;
- Integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, transporte público, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Conservar coordinadamente el patrimonio natural regional;
- Controlar la contaminación de los ríos;
- Articular y potenciar los recursos naturales y culturales tangibles e intangibles.

4.1.4 Metas al 2022

- Integración y funcionamiento de la mesa regional de coordinación, planificación y gestión regional DMQ, Mejía, Rumiñahui, Cayambe y Tabacundo;
- Plan Regional en aplicación;
- Cinco áreas industriales y agroindustriales especializadas y en funcionamiento;
- Acuerdos sobre la integración, optimización y consolidación de los sistemas de movilidad, conectividad y accesibilidad entre el DMQ y la región, con énfasis en los sistemas de transporte público;
- Tres ríos recuperados San Pedro, Guayllabamba;
- Tres corredores regionales protegidos con Plan de Manejo;
- Tres circuitos turísticos en operación: Sur-Haciendas, Norte-Flores y Noroccidental-Ecológico;
- Ordenanzas regionales en aplicación.

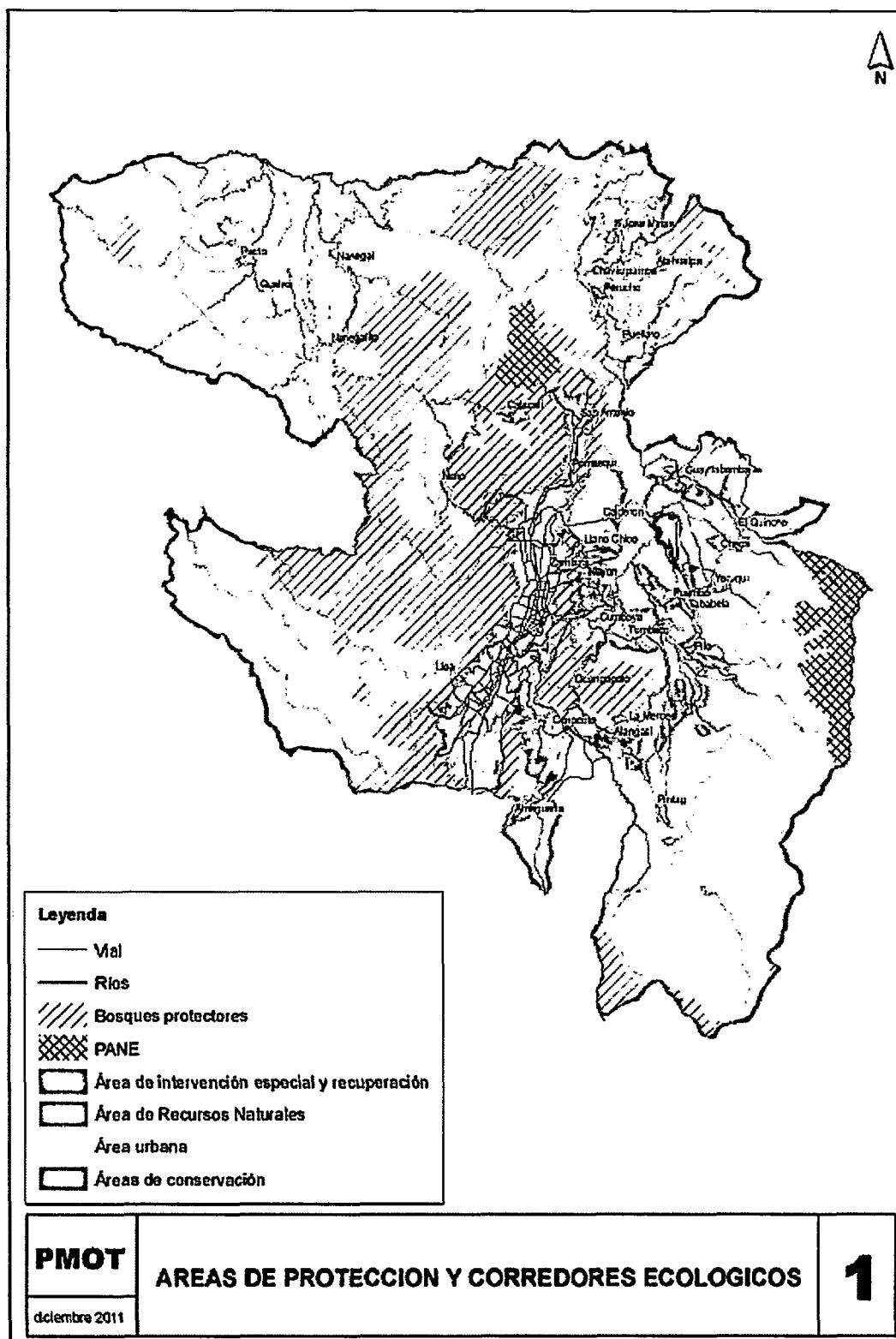
4.2 Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos

4.2.1 Modelo territorial

Durante el levantamiento de datos para la elaboración del Mapa de Cobertura Vegetal del Distrito Metropolitano de Quito, se identificó la existencia de 17 distintos ecosistemas en el territorio. Algunos de ellos se encuentran bajo amenaza de desaparición al interior de los límites del Distrito. Se considera, entonces, necesario establecer nueva red de áreas de conservación que preserve el paisaje ecológico del Distrito, puesto que no todos los ecosistemas amenazados se encuentran representados en las áreas designadas por las Áreas de Patrimonio natural del Estado (PANE).

Por otra parte, se pretende que estas nuevas áreas a declarar no tengan un carácter de conservación estricto, sino que puedan ser manejadas por la misma comunidad asentada dentro de sus límites o en sus alrededores bajo un Plan específico que haya sido sancionado previamente por la Secretaría de Ambiente y que permita el uso sustentable de los recursos existentes.

Mapa No. 17 Áreas protegidas y corredores ecológicos



En este orden de ideas se han definido los siguientes componentes del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos:

- **Áreas del Patrimonio Natural del Estado (PANE):**

Son las áreas protegidas a oficialmente declaradas por el Ministerio del Ambiente a nivel Nacional, que se destacan por su valor protector, científico, escénico, educacional, turístico y recreacional. Son administradas por el MAE o mediante convenios de co-manejo con otras organizaciones locales. Estas áreas son:

- La Reserva Geobotánica Pululahua,
- El Parque Nacional Cayambe-Coca.

Bosques y Vegetación Protectora.- Formaciones vegetales, naturales o cultivadas, que tengan como función principal la conservación del suelo y la vida silvestre; están situados en áreas que permitan controlar fenómenos pluviales torrenciales o la preservación de cuencas hidrográficas, especialmente en las zonas de escasa precipitación pluvial. Ocupan cejas de montaña o áreas contiguas a las fuentes o depósitos de agua. Constituyen cortinas rompevientos o de protección del equilibrio del ambiente. Están localizados en zonas estratégicas y de interés nacional. Actualmente existen 25 bosques protectores en el Distrito Metropolitano de Quito.

- **Áreas de conservación o Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas:**

Velan por la representatividad ecológica y conectividad de los ecosistemas y la diversidad biológica asociada y presente en el territorio y los servicios ambientales que prestan. Están conformadas por:

- **Santuarios de Vida Silvestre:** áreas con atributos sobresalientes en términos de biodiversidad e intangibilidad patrimonial. Sujetas a alta protección y restricciones de uso;
- **Áreas de protección de humedales:** Son áreas que constituyen fuentes de agua como arroyos, ciénagas, ojos de agua, manantiales, bofedales, pantanos, glaciares, así como sus ecosistemas asociados aportantes o estabilizadores de cuencas hidrográficas y del ciclo hídrico en general, los cuales son esenciales para la estabilización ambiental, reproducción o de importancia temporal para aves migratorias y de uso recreacional;
- **Áreas de Conservación y Uso Sustentable (ACUS).** Son áreas que incluyen una zona núcleo de protección estricta, una zona de recuperación y una de uso sustentable. El área permitirá la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, de manera que estas aporten al mantenimiento de la viabilidad ecológica, así como a la provisión de bienes y servicios ambientales para las comunidades involucradas. En algunos casos, protegerá muestras significativas del patrimonio cultural.

- **Áreas de Intervención Especial y Recuperación:**

Son áreas de propiedad pública, privada o comunitaria que por sus condiciones biofísicas y socioeconómicas, previenen desastres naturales, tienen connotaciones histórico-culturales, disminuyen la presión hacia las Áreas de Conservación, posibilitan o permiten la funcionalidad, integridad y conectividad con la Red de Áreas Protegidas y la Red Verde Urbana (corredores

verdes) y constituyen referentes para la ciudad. Por sus características deben ser objeto de un manejo especial.

Estas áreas son:

- Ilaló,
- Laderas (Pichincha-Atacazo)
- Casitagua
- Catequilla
- Lumbisí
- Turubamba (Parque Metropolitano del Sur)
- Amaguaña (Conectividad con Pasocha)
- Quebradas Vivas.

4.2.2 Políticas

El ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable debe basarse por lo tanto en una práctica de la planificación y el ordenamiento territorial que priorice la búsqueda de la eficiencia ambiental⁴⁹ y la equidad social, en una gestión colectiva para garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural y en la que se reconozca la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad.

Desde esta perspectiva es necesario que el DMQ, poseedor de alrededor del 68% de su territorio como patrimonio natural y de amplias aptitudes y zonas agro-productivas, impulse políticas para garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural; promover el buen vivir y la soberanía alimentaria en sus territorios rurales; revisar el modelo de ocupación del territorio y su crecimiento físico; y, potenciar la diversidad y el patrimonio cultural.

La sustentabilidad del patrimonio natural metropolitano implica bajo los preceptos de la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad formular y desarrollar un conjunto de políticas y acciones que auspicien la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio natural del DMQ mediante el uso racional y responsable de los recursos naturales renovables y no renovables.

La promoción del buen vivir y de la soberanía alimentaria en las áreas rurales del DMQ supone políticas públicas de redistribución y sustentabilidad para que la inversión pública, los servicios básicos, infraestructuras, las vías, los establecimientos educativos, de salud y de protección social se distribuyan equitativamente en el territorio y generen nuevas centralidades que potencien el desarrollo y la integración a través de la recuperación de la producción local de alimentos; del fomento de un modelo de agro-producción sobre la base de la asociatividad que procure adicionalmente adecuado financiamiento y comercialización.

Para la implementación del Sistema de Áreas Protegidas y Corredores Ecológicos se proponen las siguientes políticas:

⁴⁹ Entendida en el marco de la ciudad como la que “que no degrada el medio ambiente, es decir que produce y consume bienes comunes sin provocar riesgos para la población actual y futura, asegurando la perennidad en la posibilidad de producir y consumir bienes comunes” identificando los riesgos a los que está expuesta la población y trabajando para prevenirlos y mitigarlos, en busca de una comprensión integral de los fenómenos urbano-ambientales”. Metzger, P., Bermúdez, N. El Medio Ambiente Urbano en Quito, MDMQ, 1996.

- Delimitar, regular y gestionar la conservación, protección, recuperación y uso sustentable de las áreas de protección ecológica, como garantía del cumplimiento de los derechos de la naturaleza y el desarrollo humano con equidad social;
- Reducir la vulnerabilidad al cambio climático y contribuir a la reducción de sus causas y consecuencias a través de una respuesta efectiva frente a sus impactos en sectores estratégicos como: el abastecimiento de agua potable, el manejo y conservación de cuencas hídricas, la gestión integral de riesgos climáticos, los programas de biodiversidad, infraestructura y seguridad alimentaria.

Corredores ecológicos distritales son franjas de alto valor ambiental que utilizan los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos del territorio para conectar macro sistemas ecológicos, preservar la biodiversidad urbana y frenar la ocupación dispersa del suelo. Esta red comprende el establecimiento de tres tipos de corredores según el ámbito de su impacto: regional, metropolitano y urbano, diferenciándose este último en dos entramados: con potencial ecológico y recreativo-ornamental.

A través del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, los corredores ecológicos regionales articulan las áreas de reserva natural de importancia nacional establecidas en la región. Así, la Reserva Geobotánica Pululahua, ubicada dentro de los límites del DMQ, quedará vinculada con las Reservas Ecológicas Cotacachi-Cayapas y Cayambe-Coca. Esta medida permitirá preservar el hábitat de especies en peligro de extinción, tales como el oso de anteojos. La implementación de este proyecto deberá realizarse en coordinación con los gobiernos provinciales y locales con jurisdicción sobre el territorio.

Los corredores ecológicos metropolitanos articulan las áreas naturales de protección establecidas al interior del Distrito, mayormente a través de las redes hidrológicas conformadas por ríos y quebradas abiertas que aún conservan la vegetación nativa de cada zona de vida, y por tanto, también se constituyen en refugios de la fauna silvestre. A esta trama se suman áreas con importancia ecológica tales como el cerro del Ilaló, que no necesariamente cuentan con una declaratoria explícita de área de protección natural, pero que contribuyen a la conformación de una superficie articulada y significativamente extensa que permita conservar la biodiversidad del Distrito.

4.2.3 Programas

Planeamiento territorial y gestión ambiental del Sistema Distrital de Protección Ecológica / Corredores ecológicos, a través de:

- La actualización y articulación de la normativa de régimen de suelo y ambiental para delimitar y normar el uso y la ocupación del suelo en el Sistema Metropolitano de Áreas de conservación y ecosistemas frágiles a fin de implementar acciones de uso sustentable de los recursos naturales con las poblaciones locales por medio de planes de gestión ambiental;
- Acuerdos sobre agendas ambientales intercantonales e intergubernamentales dirigidos a consolidar el Sistema Regional de Corredores Ecológicos y promover la gestión integral y mancomunada de cuencas hidrográficas en base a esquemas de corresponsabilidad ciudadana;
- El levantamiento de inventarios y monitoreo de la situación actual de los ecosistemas para sustentar y precisar las delimitaciones y regulaciones correspondientes.

4.2.4 Metas

- Planes de Gestión Ambiental formulados participativamente y aprobados para las ACUS determinadas en el PMOT;
- 290.000 Has se conservan en el DMQ como áreas de protección ecológica;
- 20.000 Has de vegetación recuperadas en el DMQ;
- Se protegen y manejan las micro cuencas del Antisana, Pita, Papallacta, Oyacachi y San Pedro;
- La huella ecológica de quiteños y quiteñas ha disminuido en 20%.

4.3 Desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro

4.3.1 Modelo territorial

El modelo territorial para el desarrollo urbano y rural equilibrado, sustentable y seguro cuenta con los siguientes componentes:

- La clasificación de suelo urbano y rural, para los cuales se definen tratamientos de uso y ocupación;
- Las zonas y sectores priorizados para la mitigación de riesgos por movimientos de masas e inundaciones;
- Las zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda;
- Las áreas patrimoniales;
- Los ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC;
- El sistema principal de soporte y áreas priorizadas para la ampliación de la cobertura y calidad de los servicios de agua, alcantarillado y saneamiento ambiental.

4.3.2 Políticas

Consolidar el uso y ocupación de las reservas de suelo, compactar y densificar sectores seleccionados con capacidad de carga apropiada y bajo criterios de calidad de hábitat urbano, contener el crecimiento disperso de los bordes de la ciudad, planificación integral de la dotación con servicios básicos en función del modelo territorial PMDOT

Para conseguir un Régimen de Buen Vivir, la actual Constitución de la República establece entre los derechos ciudadanos, el de acceder a un hábitat seguro y saludable y a una vivienda adecuada y digna con independencia de su situación social y económica. De esta manera se garantiza el derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.

El ejercicio del derecho a un hábitat seguro y saludable requiere de instrumentos y procedimientos de planificación y gestión territorial orientados en la sostenibilidad ambiental⁵¹ y

⁵¹ Entendida en el marco de la ciudad como la que “que no degrada el medio ambiente, es decir que produce y consume bienes comunes sin provocar riesgos para la población actual y futura, asegurando la perennidad en la posibilidad de producir y consumir bienes comunes” identificando los riesgos a los que está expuesta la población y trabajando para prevenirlos y mitigarlos, en busca de una comprensión integral de los fenómenos urbano-ambientales”. Metzger, P. Bermúdez, N. El Medio Ambiente Urbano en Quito, MDMQ, 1996.

la equidad social, inter-generacional y de género, que garantice la sustentabilidad del patrimonio natural y en la que se reconozca la función social de la ciudad.

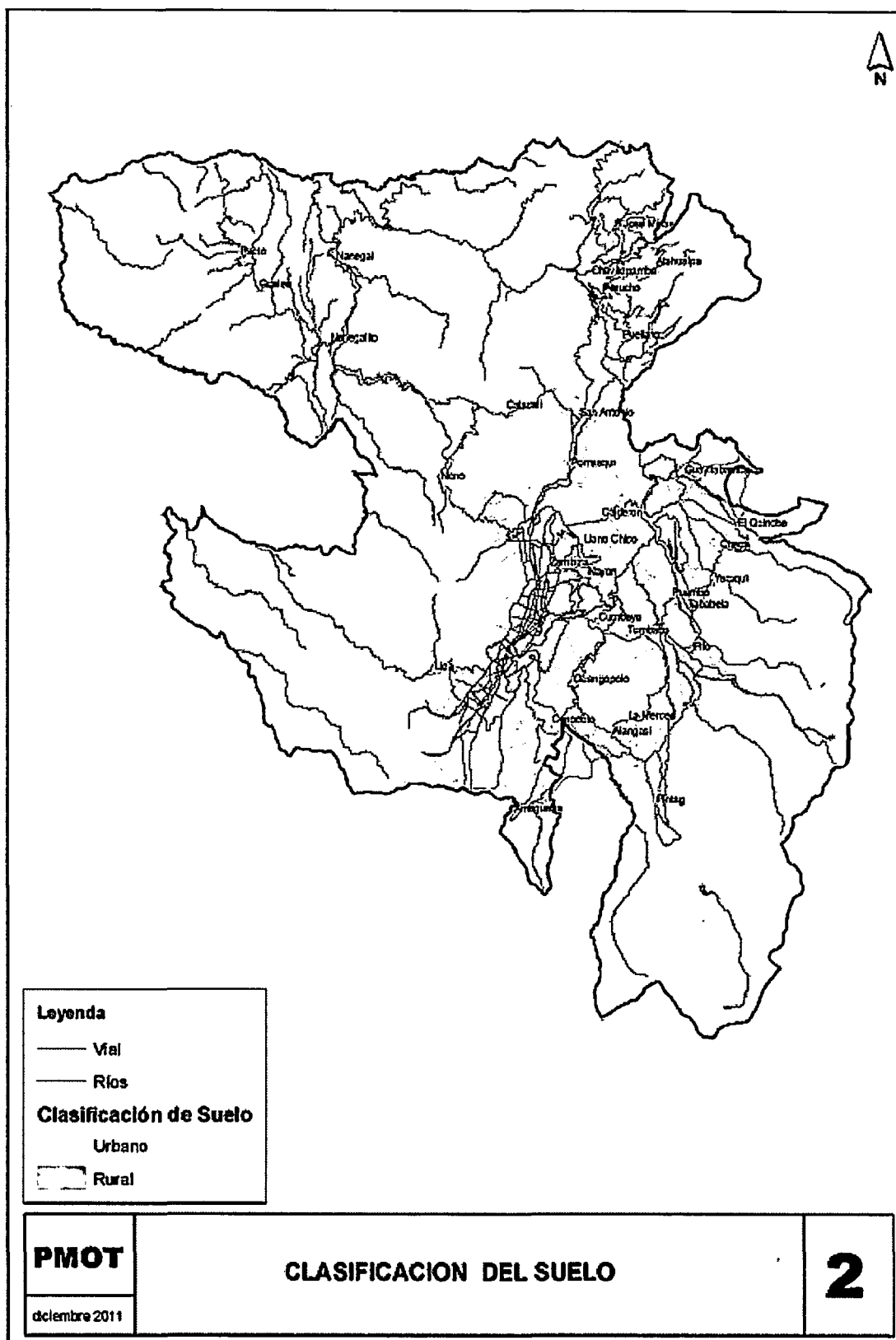
La revisión del modelo de ocupación y crecimiento físico expansivo del DMQ para erigir una ciudad compacta supone impulsar una ocupación y utilización eco sostenible del territorio que posibilite racionalizar el uso del suelo (frenar expansión, reciclar suelo usado), optimizar las dotaciones de servicios e infraestructuras construidas, evitar los costos de ampliación de redes, mejorar la cobertura y calidad del sistema de transporte público, reducir la incidencia de los costos del suelo y urbanismo, reducir los costos de construcción, disminuir los desplazamientos, acercar los servicios y equipamientos, facilitar el comercio distribuido, que favorezca el contacto e intercambio entre personas, que genere una cultura de valores relacionados con la convivencia y la tolerancia; y que defina nuevas pautas de relación persona-naturaleza. El asumir este nuevo modelo de desarrollo territorial deberá sin embargo garantizar la preservación de la población frente a riesgos socio-naturales y antrópicos existentes y solventar los problemas de contaminación ambiental y ruido.

Para esta reconfiguración es necesario implementar desde la planificación y gestión territorial dos procesos complementarios: la limitación del crecimiento y la consolidación- densificación de la ciudad construida: la limitación del crecimiento urbano a partir de la redefinición de las limitaciones urbanas que se sustentan en el (de)crecimiento de la población⁵², en la disponibilidad de suelo urbano, en las limitaciones provenientes de los riesgos y vulnerabilidad y en el modelo de organización y distribución de la población; y, la consolidación y densificación a través de intervenciones urbanísticas, normativas que a la vez que preserven la morfología, el paisaje, la imagen urbana y la adecuada articulación con el espacio público, optimicen las asignaciones edilicias y las dotaciones de servicios.

Esta política se articula con las del objetivo relacionado al crecimiento de las redes de servicios, supeditado a la planificación del crecimiento de las áreas urbanas, de manera ordenada, racional y óptima. Se busca evitar que la dotación de servicios básicos acelere la concentración de asentamientos humanos más allá de las áreas planificadas para éstos.

⁵² De 4.8 en 1982 a.....

Mapa No. 18 Clasificación del suelo



Ajustar la clasificación de suelo urbano y rural

En aplicación del objetivo de avanzar hacia un desarrollo urbano y rural sustentable del Distrito que reduce los impactos ambientales de los procesos urbanos del DMQ en el territorio inmediato y regional, se plantea una clasificación del suelo urbano y rural definiendo claras restricciones en el crecimiento de la mancha urbana al 2022, promoviendo la ocupación de reservas de suelo urbano y la compactación de áreas urbanas con capacidad de carga, así como regulando el uso y ocupación sustentable del suelo rural.

Para la clasificación de suelo regirán los siguientes principios:

- Suelo urbano: es aquel que se halla predominantemente destinado a las actividades residenciales, productivas secundarias, comerciales, de servicios y de administración o que tiene las aptitudes para ello y cuenta servicios de agua, alcantarillado y energía, accesos viales y recolección de desechos sólidos, y muestra grados de consolidación de mínimo 30%;
- Suelo rural: es aquel predominantemente orientado a las actividades productivas primarias (agrícolas, pecuarias, forestales, mineras), a la protección ambiental y del patrimonio social y cultural (comunales).

Acorde a esta clasificación, hasta el 2022 se contará con las siguientes áreas:

- Suelo urbano: 41.211 Has
- Suelo rural: 381.203Has.

A partir de reconocer la amplia disponibilidad de áreas urbanas sin construcción, de áreas que cuentan con servicios (agua, alcantarillado, electricidad, alumbrado público) se establece una categorización del suelo que atiende los requerimientos del COOTAD: área urbana, de expansión y rural. La propuesta de suelo urbano amplía el límite de su vigencia hasta el año 2022 y pospone futuras incorporaciones para después de la vigencia del PMODT.

Ordenar el territorio en función de tratamientos para un desarrollo urbano y rural sustentable

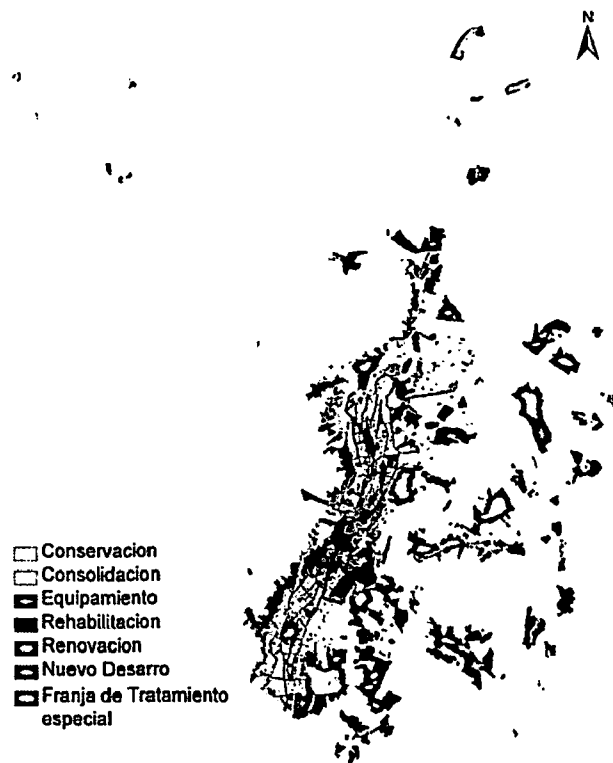
Las clasificaciones de suelo urbano y rural se complementan con propuestas para tratamientos urbanísticos y de uso y ocupación del suelo rural que incorporan criterios generales del desarrollo urbano y rural sustentable, apuntando a promover y regular la contención del crecimiento urbano, la consolidación y compactación de suelo servido, la ocupación de reservas de suelo urbano no o subutilizadas, la mezcla de usos acorde a criterios de compatibilidad y la localización de usos productivos acorde a la vocación del territorio urbano y rural, con enfoque de sustentabilidad ambiental, social y económica.

Los tratamientos propuestos serán desarrollados en el marco de la actualización del Plan de Usos y Ocupación del Suelo (PUOS) y serán los siguientes:

- Para el área urbana:
 - Nuevo desarrollo: que consiste en el diseño de nuevas estructuras urbanas con características de unidad y homogeneidad tipo-morfológica. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;
 - Consolidación: que consiste en la ocupación del suelo en correspondencia a las características tipológicas y morfológicas de las estructuras y la normativa existentes

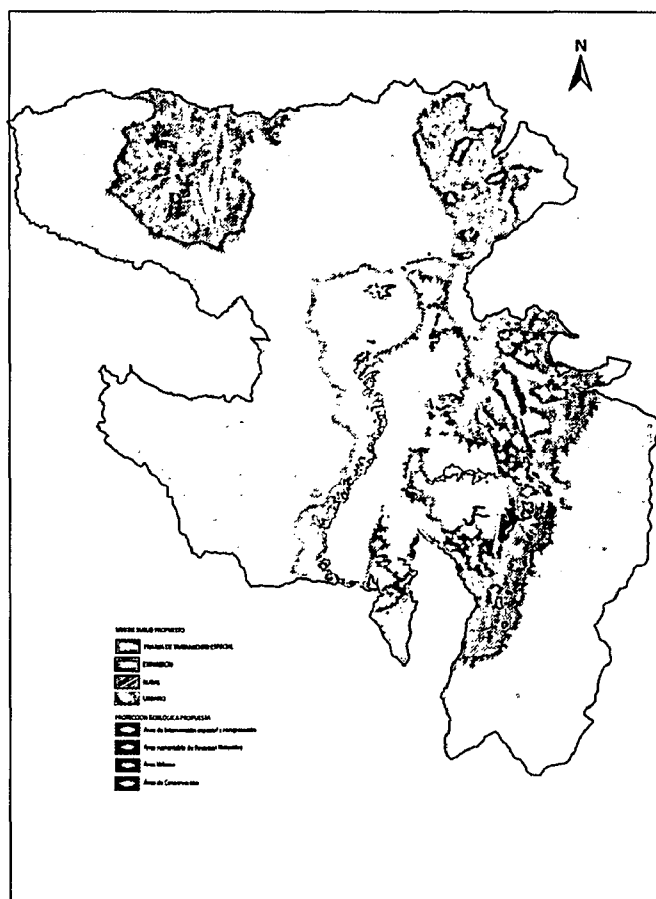
- para aquellas estructuras que mantienen una homogeneidad morfológica, coherencia entre el uso con la edificación y cierta calidad del espacio público. Podrán ser manejados mediante desarrollo lote por lote;
- Consolidación en función de las áreas de intervención especial y recuperación: Este tratamiento responde a las características específicas de sectores urbanos de borde que limitan con áreas de valor eco-sistémico, que requieren de un manejo orientado a la contención del crecimiento urbano y al mejoramiento integral de barrios. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios;
 - Redesarrollo y renovación: para aquellas estructuras que por su estado de deterioro y la pérdida de unidad morfológica determinan la necesidad de su reemplazo por una nueva estructura que se integre físicamente y socialmente al conjunto urbano. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios y participación en la plusvalía;
 - Rehabilitación patrimonial: para aquellas estructuras en las que existe contradicción entre el uso y la tipología de la edificación, lo que ha generado un proceso de deterioro de esta estructura. Serán regulados mediante instrumentos de planeamiento y gestión territorial aplicados a áreas y sectores, que incorporarán mecanismos de reparto equitativo de cargas y beneficios, e incentivos que respondan a los requerimientos específicos de áreas y edificaciones inventariadas.

Mapa No. 19 Tratamientos urbanísticos



- Para áreas rurales y espacios de valor eco-sistémico en áreas urbanas:
 - Áreas de Conservación - Patrimonio Natural del Estado (PANE) y Subsistema Metropolitano de Áreas Protegidas: Están sujetas a alta protección y restricciones de uso, esenciales para la estabilización ambiental, reproducción o de importancia temporal para aves migratorias y de uso recreacional. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
 - ACUS: Áreas de Conservación y Uso Sustentable: Son áreas que incluyen una zona núcleo de protección estricta, una zona de recuperación y una de uso sustentable, que permitirán la adopción de prácticas de conservación, uso y manejo sustentable de ecosistemas y recursos naturales, de desarrollo agroforestal sostenible, así como a la provisión de bienes y servicios ambientales para las comunidades involucradas.
 - Áreas de Intervención Especial y recuperación: Por sus características eco-sistémicas serán objeto de un manejo especial para la conservación, recuperación y uso sustentable. Serán regulados mediante planes de gestión ambiental aplicados a áreas y sectores;
 - Áreas sustentables de recursos naturales: Son áreas rurales para la explotación sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables acorde a la legislación ambiental nacional y local y los objetivos de soberanía alimentaria.
 - Planeamiento, gestión territorial y control del uso, ocupación y control de áreas agrícola-residenciales en función de criterios de auto-sustentabilidad ambiental, impidiendo su crecimiento y densificación, y bajo esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios. Revisión de las determinaciones del PUOS para las áreas agrícola-residenciales, bajo un enfoque de consolidación con sustentabilidad ambiental y social, excluyendo su expansión y densificación.
 - Aplicación de instrumentos de planificación y gestión territorial para la consolidación de áreas agrícola-residenciales, bajo criterios de sustentabilidad ambiental y social, y mediante esquemas de reparto equitativo de cargas y beneficios.

Mapa No. 20 Tratamientos de suelo rural



Asegurar un hábitat urbano seguro, reducir la población en condiciones de riesgo natural y antrópico

Mediante la gestión prospectiva del riesgo prevé aquellos que podrían generarse debido a nuevos procesos de desarrollo e inversión, por lo cual es un componente integral de la planificación del desarrollo y del ciclo de planificación de nuevos proyectos. Su objetivo principal es evitar la generación de nuevos riesgos, garantizar adecuados niveles de sostenibilidad de las inversiones, y evitar medidas costosas de gestión correctiva en el futuro (Lavell, 2003)⁵⁴.

La gestión prospectiva del riesgo es un elemento fundamental dentro de la gestión territorial y se cumple al identificar y normar las zonas de exposición a amenazas de origen natural (movimientos en masa, inundaciones, sismos, erupciones volcánicas) y de origen antrópico (químicos peligrosos, incendios). Incluye el programa de relocalización de familias asentadas en zonas de riesgo no mitigable. Asimismo, en el programa de regularización de barrios prevalece el análisis de riesgos y se procura la no regularización de sectores en zonas de alto riesgo natural o antrópico.

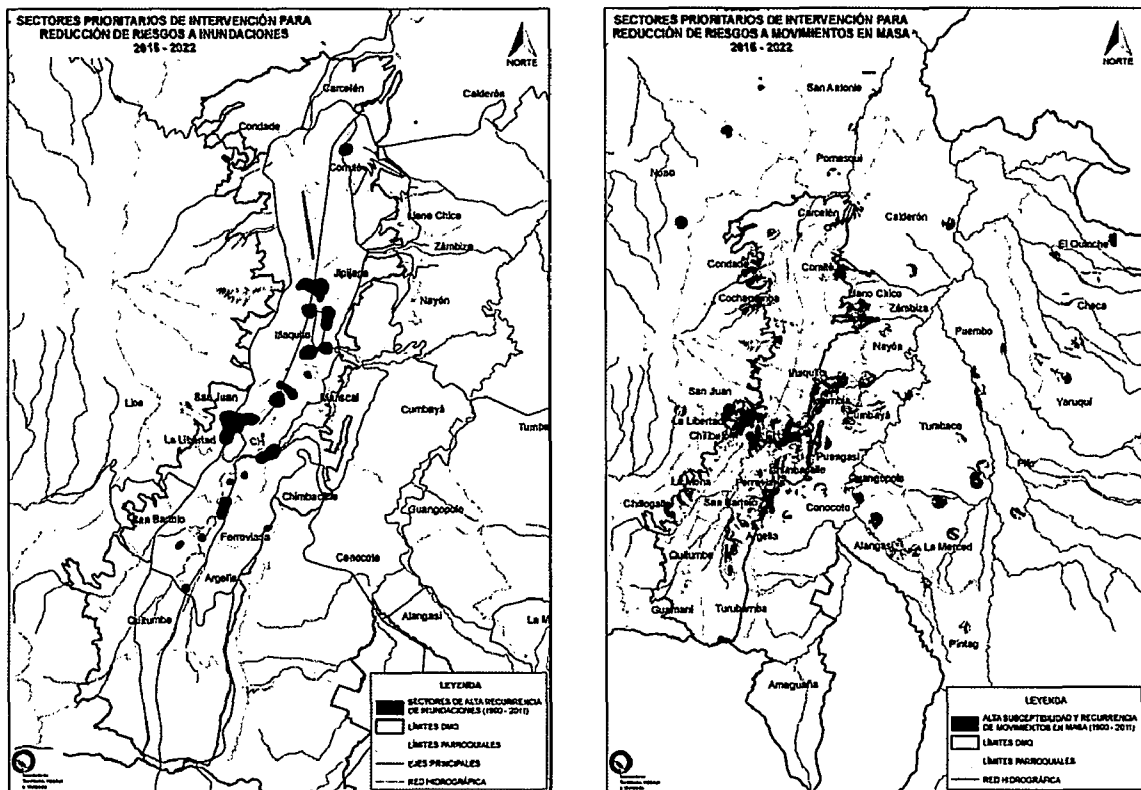
⁵⁴ Lavell, A., et. al. (2003). La gestión local del riesgo: nociones y precisiones en torno al concepto y la práctica. Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres Naturales en América Central (CEPREDENAC), Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Planeamiento y gestión territorial para reducir el número de habitantes expuestos a riesgos naturales y antrópicos. Revisión del PUOS acorde a la microzonificación de riesgo según desastres y emergencias recurrentes por tipo de desastre.

Las políticas de ordenamiento territoriales dirigidas a atender la problemática de riesgos naturales enfatizan en los siguientes aspectos:

- Generar información y conocimiento sobre las amenazas naturales y antrópicas en el Distrito a fin de disponer de bases técnicas actualizadas que permitan proyecciones y estimaciones certeras de los riesgos, localizar los sectores afectados por riesgos mitigables y no mitigables y priorizar las intervenciones adecuadas;
- Actualizar el marco normativo para el uso de suelo y construcciones dentro del DMQ en función de la variable riesgo para todas las etapas de la planificación y ejecución de planes y proyectos de intervención municipal, especialmente para responder a los requerimientos de regulación urbanística en sectores en condiciones de riesgo mitigable y no mitigable, así como aumentar la eficiencia del control urbano;
- Intervenciones de reforzamiento, aseguramiento y protección en los equipamientos e infraestructuras esenciales de soporte para reducir la vulnerabilidad existente.

Mapa No. 21 Sectores prioritarios para la intervención en zonas de riesgo mitigable y no mitigable por inundaciones (izquierda) y movimiento de masas (derecha)



Promover la generación de una oferta de vivienda segura y saludable para grupos poblacionales no atendidos adecuadamente por el mercado mediante zonas de promoción inmediata (COOTAD, Art. 508) y proyectos municipales de vivienda.

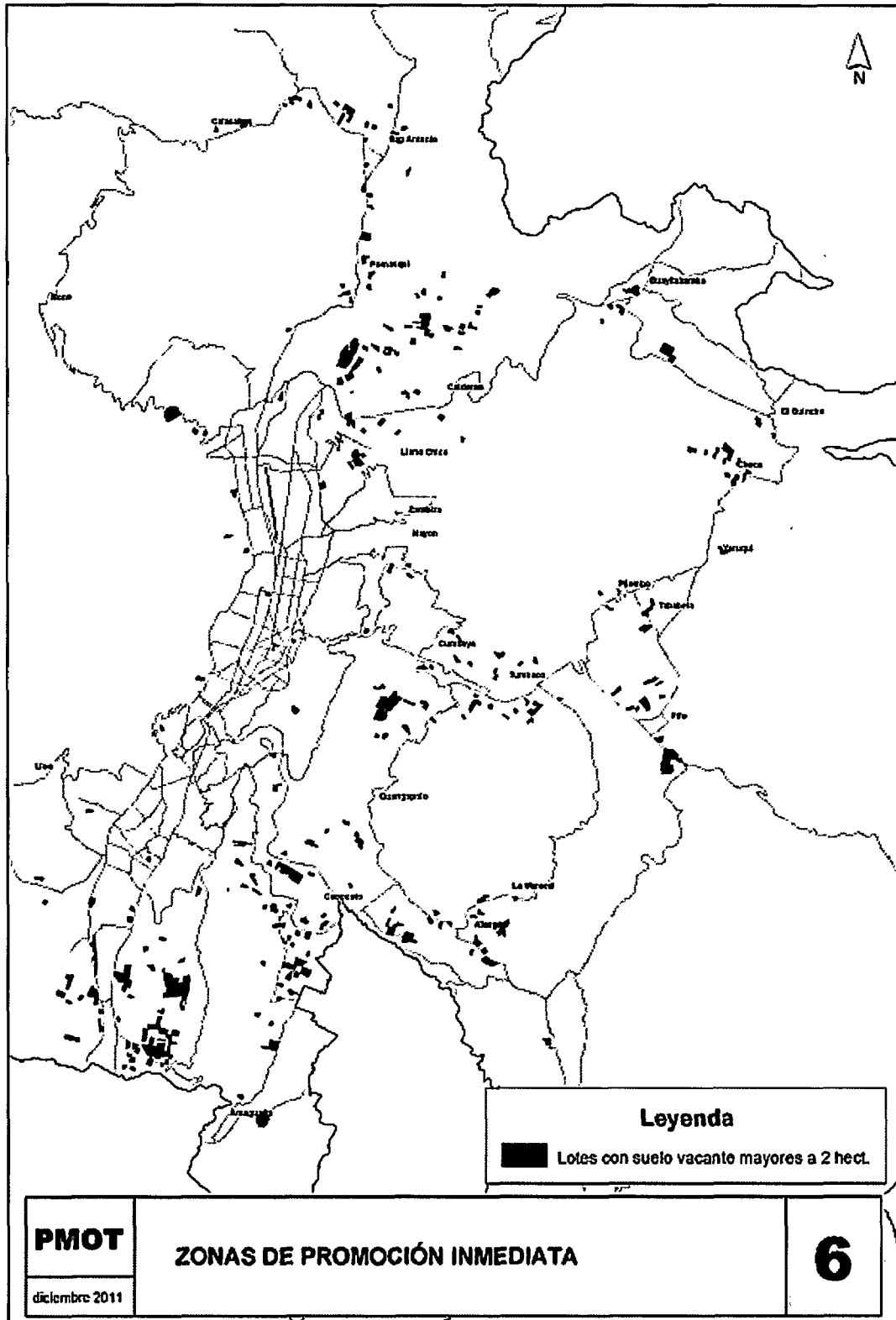
En articulación con la Política Metropolitana de Hábitat y Vivienda (PMHV), se promueve la generación de una oferta de vivienda diversa que responde a la heterogeneidad de la estructura y dinámica urbana, considerando los siguientes aspectos:

- Impulsar la generación de una oferta de Vivienda de Interés Social (VIS) en condiciones dignas, y en un hábitat seguro y saludable;
- Promover la inclusión social y evitar la segregación social territorializada;
- Impulsar la vivienda recuperada o nueva en áreas de conservación patrimonial, redesarrollo y renovación;
- Mejoramiento integral del hábitat y la vivienda en barrios en proceso de consolidación;
- Normar parámetros de hábitat y vivienda que aseguren la sustentabilidad ambiental de los proyectos de vivienda y aseguren la configuración de barrios con mezcla de usos y dotación de equipamientos y servicios de diferente escala.

El componente vivienda es de particular interés para el fortalecimiento de centralidades por cuanto fortalece la combinación de usos en las centralidades y articula el territorio aledaño o inmediato. En este orden de ideas, las políticas de ordenamiento dirigidas a generar las condiciones territoriales para la implementación de la política municipal de vivienda con enfoque de corresponsabilidad público-privada incorporan los siguientes componentes:

- Delimitar y regular áreas prioritarias para la generación de una oferta de hábitat y vivienda segura, sana y asequible dirigida a hogares priorizados, bajo esquemas de corresponsabilidad público-privada y mecanismos de la economía social y solidaria;
- Garantizar que los proyectos de vivienda en el DMQ, ya sea de oferta pública o privada ofrezcan calidad de vida, a través de configuraciones urbanas que generen comunidad, garanticen la equidad y la inclusión social y el acceso a equipamiento, espacio público e impulsen la sostenibilidad ambiental;
- Generar reserva de suelo y promover su oferta para el desarrollo de vivienda de interés social desde la óptica del ordenamiento territorial para una ciudad inclusiva, eficiente y sustentable;
- Controlar la proliferación de asentamientos informales, y promover el crecimiento de la zona urbana en las áreas definidas para ello;
- Definir mecanismos de gestión y financiamiento que coadyuven al acceso de vivienda de interés social, recuperación de vivienda precaria y la residencialidad del CHQ;
- Planeamiento y gestión territorial para la generación de oferta de vivienda. Parámetros y lineamientos para planes y proyectos municipales de vivienda en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial PMDOT;
- Seguimiento a la implementación de la política municipal de vivienda. Mecanismos de seguimiento y monitoreo a la gestión municipal en la implementación de la política municipal de vivienda, que incluyan elementos de co-responsabilidad ciudadana;
- Parámetros y lineamientos para planes y proyectos para la ampliación y adecuación de las redes de servicios en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial. Identificación de la demanda y cualificación de la oferta de servicios de agua y alcantarillado acorde al modelo territorial PMOT.

Mapa No. 22 Zonas de Promoción Inmediata (Art. 508 COOTAD)



Áreas de protección patrimonial: el CHQ y su entorno

El Centro Histórico de Quito y sus sectores vecinos son espacios que responden a una dinámica de una época, que contienen elementos urbanos y arquitectónicos representativos para el patrimonio cultural de la ciudad. El Centro Histórico de Quito está delimitado como Área Patrimonial por la ordenanza No. 260, el Núcleo Central lo comprende el área entre las siguientes vías:

- Calle Manabí al norte;
- Calles Cevallos y Montufar al este;
- Calles Rocafuerte y Morales al sur;
- Calle Ibarra al oeste.

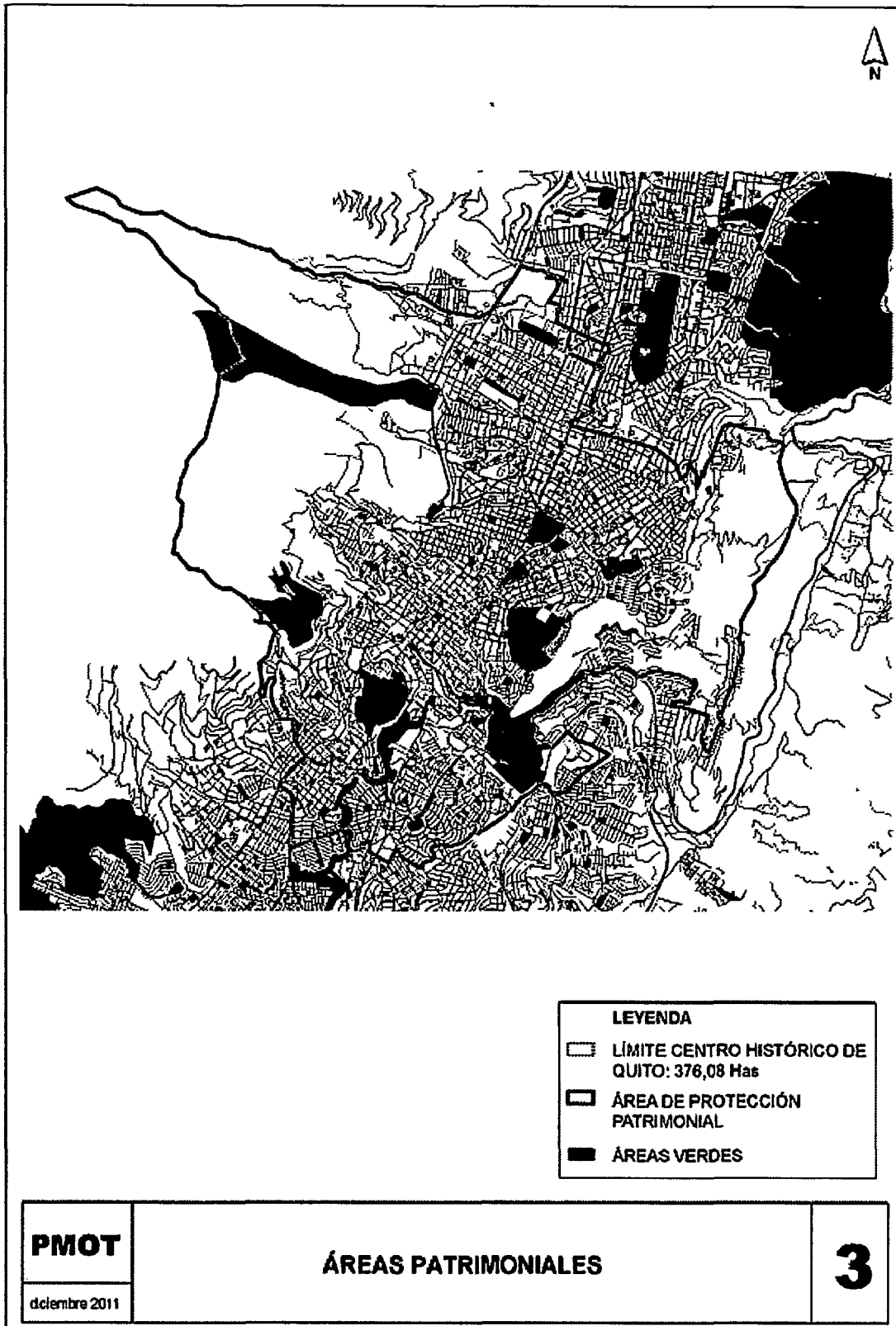
Esta área se albergan las edificaciones y espacios públicos de mayor valor histórico de la ciudad y el país, ya que dentro del CHQ se ha mantenido el trazado vial en damero (a pesar de las condiciones geográficas en las que se emplaza el CHQ), la conformación de plazas (entre las que resaltan la Plaza Grande, Plaza de San Francisco, Plaza de Santo Domingo) y por ende se a conservado la red de espacios públicos que poco a poco la ciudad fue generando desde su fundación; así mismo en el centro histórico se concentran 94 edificaciones con catalogación monumental, y más de 4000 edificaciones con catalogación patrimonial, todas estas no solo albergan y contiene valores históricos y arquitectónicos, sino son espacios simbólicos que han formado o forman parte del proceso político y social del país.

El Centro Histórico de Quito requiere de un tratamiento urbanístico adecuado que responde al valor patrimonial de sus edificaciones concebidas estas como parte de un ensamble compuesto por edificaciones residenciales y comerciales, equipamiento cultural, social, educativo, monasterios e iglesias, estructurado y articulado por el espacio público conformado por las vías, escalinatas, caminos, parques y plazoletas.

A la vez, el Centro Histórico de Quito está inmerso en un entorno urbano y paisajístico en cuya configuración se manifiestan las diferentes capas del crecimiento histórico de la ciudad y cuyas transformaciones actuales repercutan en la calidad y preservación del Centro Histórico como tal. Entre los sectores vecinos de importancia para el Centro Histórico se distinguen los siguientes:

- Los sectores al sur del Centro Histórico –Chimbacalle, Villa Flora, La Magdalena- que responden a la dinámica que la Ferroviaria impulsó con el desarrollo de la zona industrial y de barrios obreros. Aquí se mezcla la traza de damero con la traza del predio de la Ferroviaria y su patio de maniobras, que rompe con la traza urbana tradicional, pero que con sus esquinas y sección de calles logra una integración espacial en respuesta de lo tradicional a lo nuevo de esa época;
- En el norte los sectores de la Alameda-El Ejido, Santa Prisca, Itchimbía, La Floresta, La Marsical, La Gasca- que comprenden el eje Hospitalario (Hospital Militar y Hospital Eugenio Espejo); el eje Universitario (Universidad Central, y Universidad Católica con la Politécnica Nacional) y las instituciones públicas y financieras trasladadas desde el Centro Histórico en los años 1950. La implantación de estos equipamientos se realizó respetando los caminos tradicionales de entrada y salida de la ciudad (actualmente Centro Histórico), los cuales de acuerdo a las necesidades y en respuesta al urbanismo de la época (en el cual el vehículo toma cada vez mayor protagonismo), son ampliadas en avenidas como la Av.

Mapa No. 23 Áreas de Protección Patrimonial - Ciudad



Colón, Av. Patria, Av. 10 de Agosto, Av. Gran Colombia, y otras que se conforman en espacios de transición por la mezcla de la arquitectura republicana, con las primeras muestras de arquitectura moderna de los años 20 y con el desarrollo de edificios en altura como el Banco Central o conjuntos urbanos como la Universidad Central.

- Además están los elementos y referentes geográficos como el Panecillo, Itchimbía, las laderas del Pichincha, y las quebradas, que se mantienen como parte del paisaje urbano de la ciudad y los cuales son protegidos como parte del imaginario y de la composición de la ciudad a pesar del crecimiento urbano de la ciudad. Estos espacios son hitos al igual que el Centro Histórico, la Mariscal, la Ferroviaria que forman parte de la identidad y del patrimonio que se ha logrado conservar, ya que son los miradores naturales hacia y desde la ciudad.

Es necesario que los espacios patrimoniales mencionados que mantienen estrechas relaciones espaciales e históricas con el Centro Histórico, sean conservados y mantenidos; para lo cual se plantea la delimitación del Área de Protección Patrimonial. Esta área tiene como fin el conservar la calidad espacial de estos espacios así como de los conjuntos urbanos e inmuebles patrimoniales inventariados, además de afianzar y fortalecer la relación de estos sectores con el Centro Histórico de Quito.

Esta área deberá ser tratada de la siguiente manera:

- Se respetará la normativa de usos de suelo y de ocupación que la ciudad exija de estos importantes sectores, y como centralidades que son;
- Se actualizará el inventario de edificaciones patrimoniales, que permita conservar los conjuntos y muestras de arquitectura en sus diferentes estilos y que respondan al desarrollo urbano que tubo y tienen estos sectores;
- Se mejorarán y recuperarán los espacios públicos que estructura una relación entre la ciudad y el Centro Histórico, rescatando el simbolismo que estos tiene para la ciudad y para la nación.

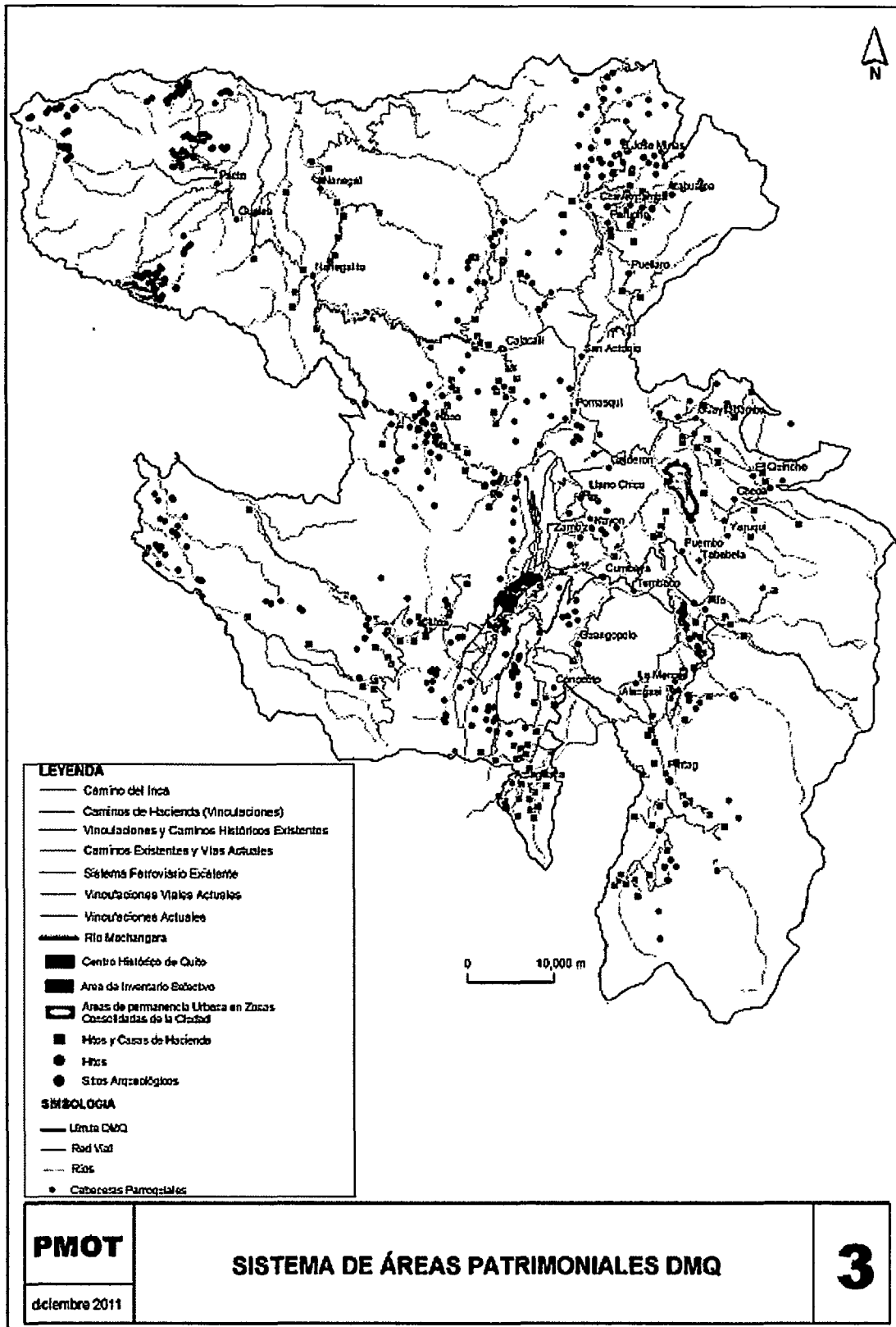
El planeamiento y la gestión territorial relacionada con las Áreas de Protección Patrimonial estarán dirigidas a promover la generación de oferta de vivienda en áreas patrimoniales, consolidar el espacio público seguro, conectado y de calidad, mejorar la conectividad y accesibilidad de las áreas patrimoniales con el entorno urbano y equilibrar la dotación de equipamientos y servicios a fin de asegurar la afluencia de usuarios diurnos y nocturnos y armonizar los requerimientos de centralidad con los del hábitat sano y saludable para la población residente.

Se propone cuatro ejes de actuación que se deberán implementar a largo plazo:

Eje 1 - Mejorar la movilidad interna y de relación con otras áreas de la urbe que tiene el CHQ, como nodo de centralidad urbana que es el CHQ, mediante:

- El re-ordenamiento del sistema vial de circulación vehicular que mejore las condiciones de movilidad de los peatones en el Centro Histórico de Quito, de tal manera que se garantice una accesibilidad amable de todas y todos los que viven los lugares y espacios del Centro Histórico;
- La implementación de un sistema de transporte interno que permita mejorar la movilidad en el Centro Histórico, garantice una eficaz movilidad entre el Centro Histórico, el Distrito Metropolitano y la Región;

Mapa No. 24 Áreas de Protección Patrimonial - DMQ



- La definición y diseño de recorridos de ciclo vía que permita comunicar al centro histórico con este medio de transporte con los espacios públicos existentes en los sectores norte y sur de la ciudad.

Eje 2 - Mejoramiento y conservación de los espacios públicos y bienes inmuebles en las Áreas Patrimoniales del DMQ:

- La intervención en plazas y parques de áreas patrimoniales de parroquias rurales, enfocado en el tratamiento de mejoramiento del recubrimiento, áreas verdes, mobiliario urbano de recreación pasiva, iluminación;
- La rehabilitación de espacios públicos de área patrimoniales de parroquias rurales, con el mejoramiento, rediseño geométrico y de sección de calles con el fin de dar preferencia a la circulación peatonal, implementación de mobiliario urbano e iluminación, soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, y control de publicidad;
- La rehabilitación y mantenimiento de los espacios públicos del Centro Histórico, área de protección patrimonial y de los conjuntos urbanos de las áreas históricas del DMQ, con la implementación y mejoramiento de mobiliario urbano, iluminación, señalización, áreas verdes y soterramiento de redes eléctricas y de telecomunicaciones, que permitan mejorar la calidad de la imagen urbana;
- La promoción de la implementación de vivienda nueva y el mejoramiento de las condiciones de habitabilidad, de las edificaciones patrimoniales de las áreas históricas del DMQ;
- El desarrollo de programas de asistencia y compensación municipal, enfocadas a la recuperación y conservación de edificios patrimoniales para vivienda;
- El desarrollo de programas de asistencia para el mantenimiento de fachadas (internas y externas), y cubiertas de bienes inmuebles inventariados como patrimonio del DMQ.

Eje 3 - Mejoramiento y desarrollo de equipamiento que responda a las necesidades que las zonas residenciales requieren para impulsarlas como tal:

- La implementación de áreas para la recreación activa y pasiva, que garantice la participación y disfrute de todos los segmentos de edades poblacionales predominantes en los diferentes sectores y áreas patrimoniales del DMQ;
- La recuperación y redimensionamiento del equipamiento educativo y de salud a nivel sectorial y zonal, priorizando la capacidad y calidad de servicios y espacios que estos espacios pueden brindar a los residentes de las áreas histórico patrimoniales del DMQ;
- La definición de usos de suelo que garanticen la heterogeneidad características de las áreas históricas patrimoniales, pero que a la vez se enfoquen y defiendan el uso residencial que han mantenido tradicionalmente estas áreas.

Eje 4 - Mejoramiento del medio ambiente y de la percepción que se tiene de las áreas históricas y de los bienes pertenecientes al inventario patrimonial:

- Implementar sistemas de seguridad comunitaria y vigilancia, promoviendo sobre todo el apoyo y la comunicación entre vecinos y la población residente en estos sectores;

- Regular y normar el mejoramiento y modernización de las redes internas de energía eléctrica, telecomunicaciones y sistemas contra incendios que contiene este tipo de edificaciones;

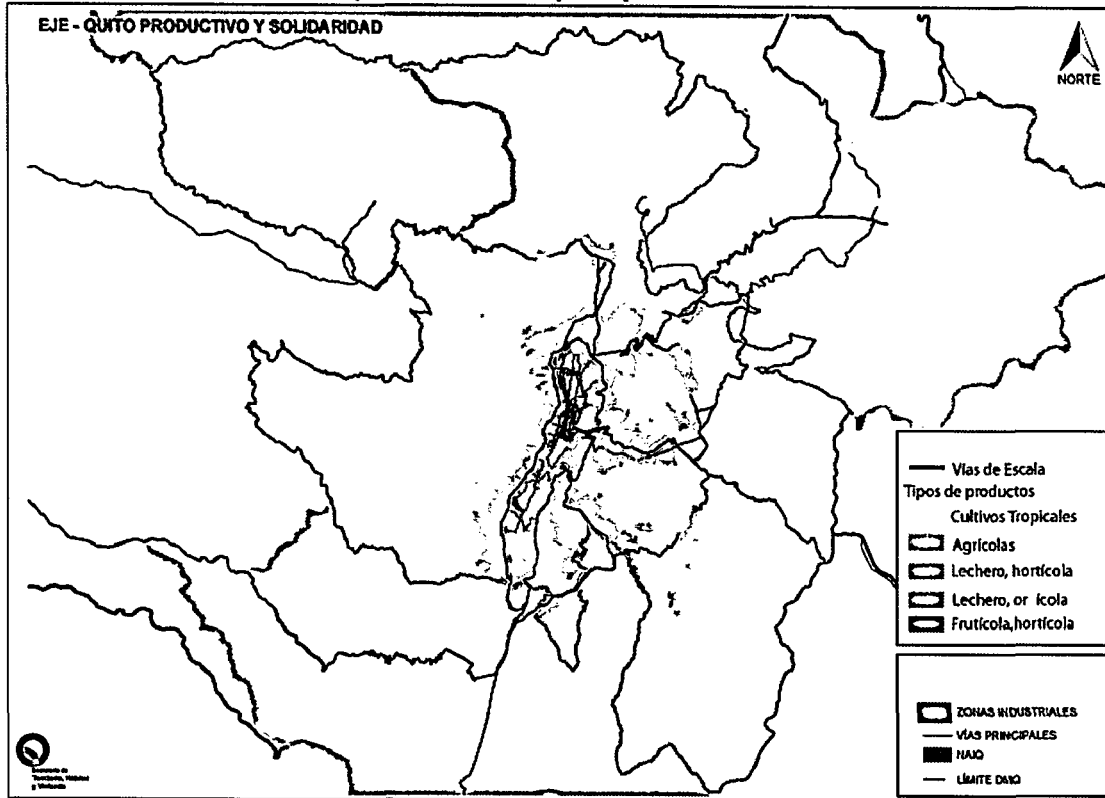
Promover campañas para mejorar los hábitos y formas de comportamiento de los visitantes y residentes en los espacios públicos de las áreas históricas patrimoniales; con el fin de aumentar el respeto, mejorar la convivencia pacífica y generar una apropiación sana de estos espacios públicos.

Ejes y nodos productivos, plataformas de comercialización y zonas TIC

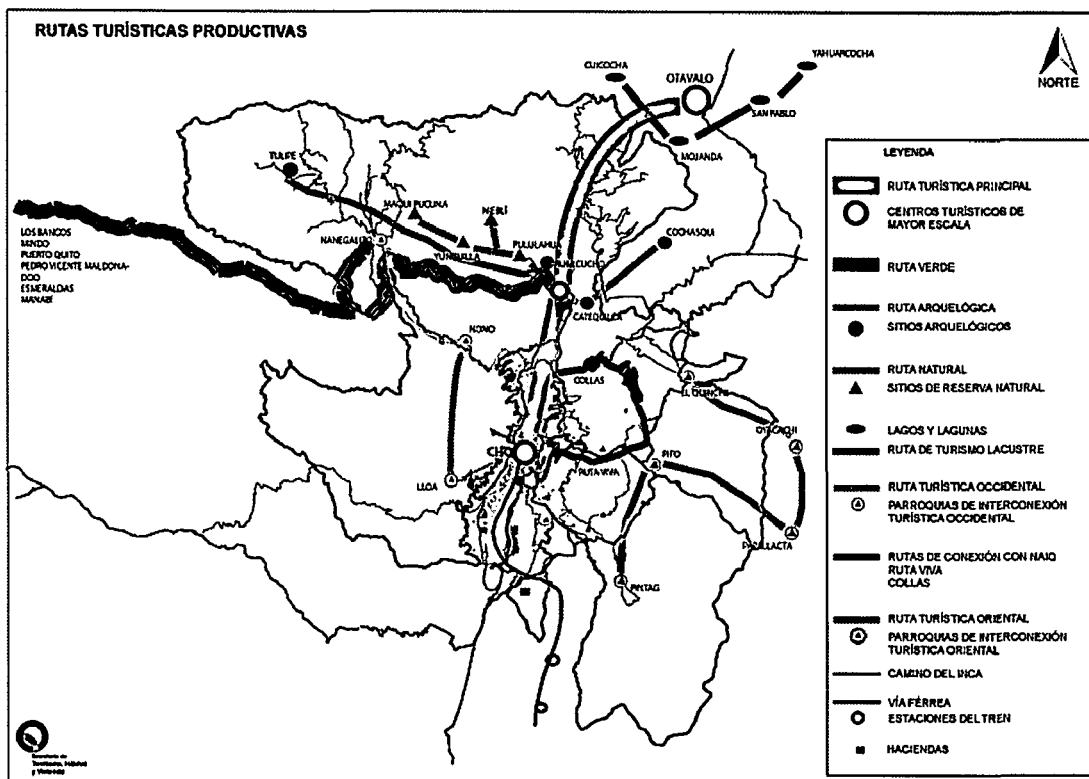
La política de ordenamiento prevé la generación de condiciones territoriales adecuadas para incentivar y promover el desarrollo del DMQ en los sectores agro-productivos, de industria y manufactura, de comercio y servicios y de turismo, tanto para el sector empresarial como para los emprendimientos del sector social y solidario, mediante las siguientes políticas:

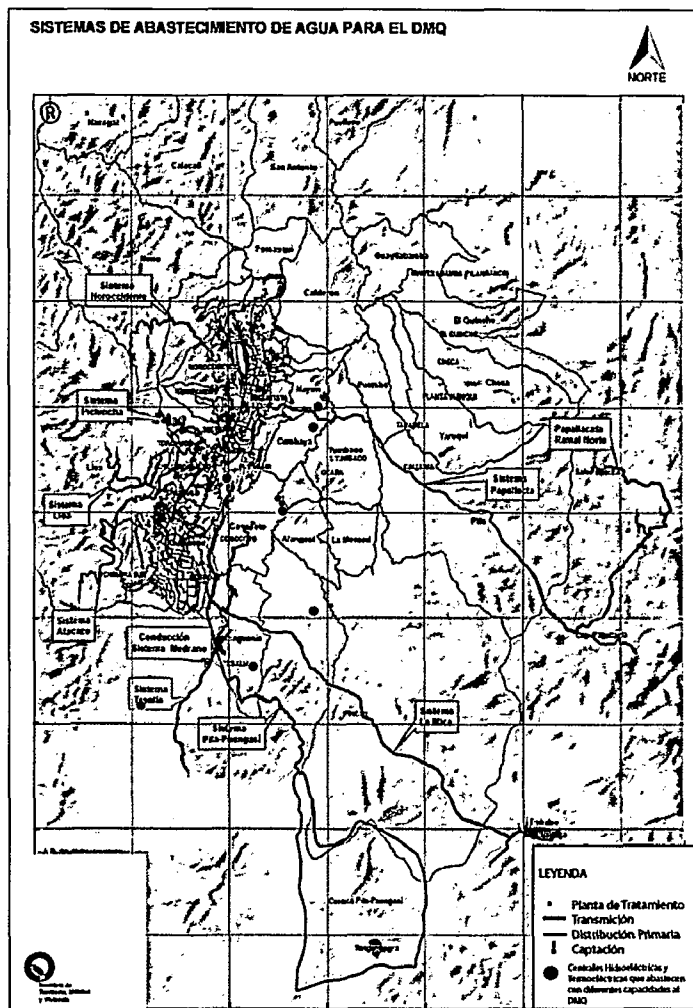
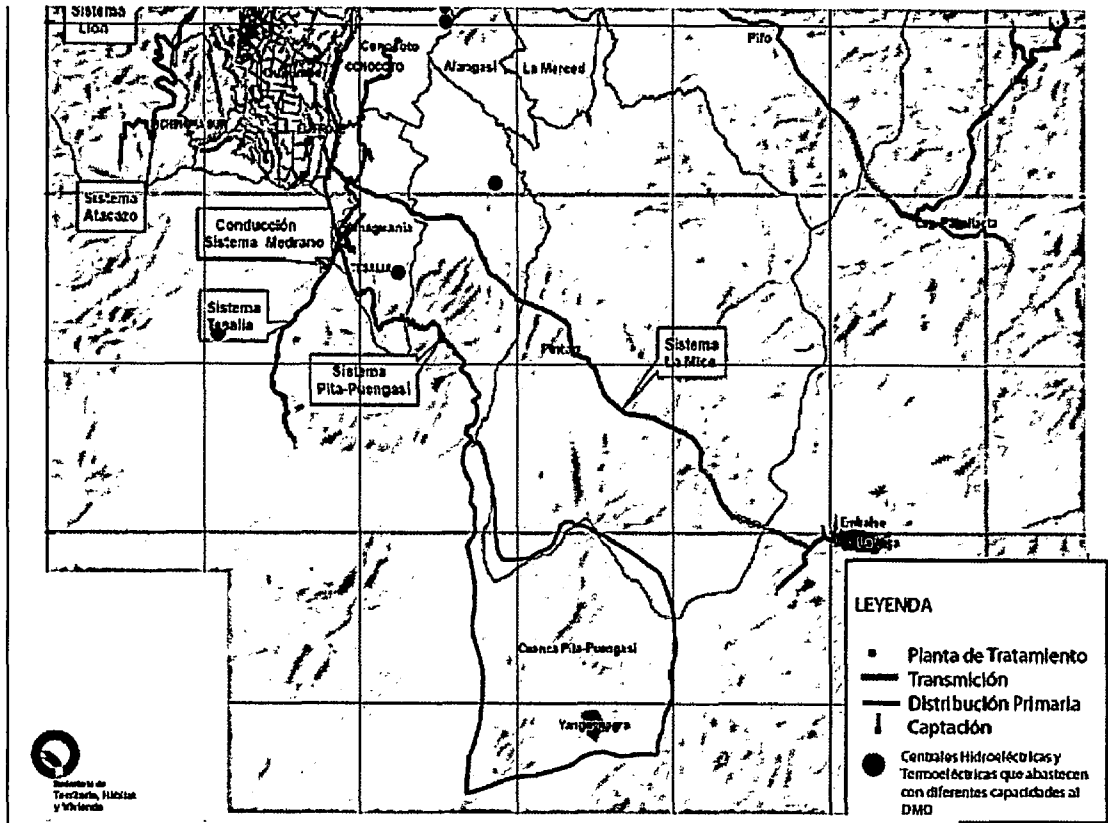
- Delimitar y regular áreas prioritarias para la generación de una oferta de suelo y equipamiento para usos y encadenamientos productivos orientados a constituir parques y zonas industriales cuya localización se definirá acorde a criterios de compatibilidad con otros usos aledaños;
- Gestión territorial y equipamiento con infraestructura y servicios mediante mecanismos gerenciales de coordinación interinstitucional entre dependencias municipales reguladoras y ejecutoras, bajo esquemas de corresponsabilidad público privada y reparto de cargas y beneficios;
- Garantizar que los parques y zonas industriales ofrezcan espacios públicos de calidad y estén dotados de equipamientos complementarios comerciales y de servicios;
- Impulsar la ocupación de reservas de suelo para el desarrollo de proyectos productivos, desde la óptica del ordenamiento territorial para una ciudad productiva, eficiente y sustentable;
- Controlar la proliferación de usos industriales y logísticos impulsados por el funcionamiento del NAIQ en zonas de alto valor agrícolas a fin de proteger los usos agro productivos en función de los objetivos de la soberanía alimentaria;
- Potenciar las actividades productivas industriales y manufactureras de los polígonos localizados en Turubamba, Itulcachi y Calacalí y las agrícola-pecuarias de áreas de explotación extensiva ubicadas al nororiente del NAIQ, al sur y suroriente (Valle de Los Chillos), en relación con la producción de los cantones vecinos y las áreas noroccidentales y norcentrales del DMQ; y las zonas de servicios desconcentradas en base al Sistema de Centralidades.
- Impulsar la configuración de ejes eco- y agro-turísticos en el noroccidente, norcentro, nororiente y sur del DMQ que aprovechen las potencialidades agro-productivas, gastronómicas, recreativas y patrimoniales/arqueológicas.

Mapa No. 25 Zonas y Parques industriales



Mapa No. 26 Ejes agro- y eco-turísticos





4.3.4 Metas

Acorde a las políticas y programas planteados se definen las siguientes metas al 2022:

- Desarrollo urbano y rural sustentable: Actualización de la normativa de régimen, usos, ocupación del suelo y ambiental, mecanismos de reparto de cargas y beneficios y de participación en la plusvalía normados e implementados, modelo gerencial para la implementación de instrumentos y procedimientos de gestión territorial definido, normado e implementado, 90% del suelo urbano ocupado, 10% del área urbana con tratamiento de redesarrollo o renovación con planes y proyectos aprobados y en ejecución;
- Gestión de riesgos: Disponibilidad de una base de datos de desastres del DMQ con el mayor detalle posible, zonificación del territorio en base a los niveles de amenaza presentes (riesgo mitigable, no mitigable), Plan de Usos y Ocupación del Suelo actualizado con enfoque de riesgos, normativa municipal de usos, ocupación y construcciones actualizada, protocolos para el control del uso del suelo y de la construcción implementados, programas para la desconcentración territorial y el reforzamiento estructural de equipamientos e infraestructura esenciales definidos, financiados y en ejecución;
- Vivienda: Programas preventivos y coyunturales de relocalización de viviendas en condiciones de riesgo definidos, financiados y en ejecución, construcción de 10.000 viviendas nuevas dirigidas a los sectores de más bajos ingresos, de 2.000 viviendas nuevas dirigidas a familias que deben ser relocalizadas; 100 Has de suelo adquiridas y ocupadas en proyectos urbanos integrales, 3000 unidades de vivienda en áreas patrimoniales habilitadas;
- Productividad: Operación urbanística con regulación y gestión urbanística para normar y equipar el nodo logístico regional e internacional NAIQ-ZEDE-Parque Tecnológico y tres parques industriales, regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para asegurar la reubicación del 85% de industrias con incompatibilidad de usos en zonas y parques industriales implementados, regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para generar equipamiento e infraestructura dirigida al fortalecimiento de la economía popular y solidaria; regulación urbanística y gestión interinstitucional con corresponsabilidad público-privada para promover al Distrito como destino turístico sustentable de calidad a nivel nacional e internacional;
- Servicios: Incremento de capacidad de 1700 litros por segundo en captación, conducción y tratamiento para agua potable, 99% de cobertura de servicio de agua potable en el DMQ, 99% de cobertura de servicio de alcantarillado en el DMQ, solucionar 60 puntos críticos de inundaciones en el DMQ; 90% de cobertura de intercepción y tratamiento de aguas residuales en el DMQ; incremento de la cobertura de los servicios de recolección de basura en al menos al 94%, acopio de al menos el 40% del total de toneladas recolectadas por día, incremento en el número de toneladas días de RS recuperados y aprovechados, de 180 a 360.

4.4 Red Distrital de Movilidad, Conectividad y Accesibilidad

4.4.1 Modelo territorial

La red de movilidad y transporte se compone de elementos específicos, de relevancia para la escala distrital y regional:

- El Sistema Integrado de Transporte Público reorganizado a partir de la puesta en funcionamiento del primer tramo del Metro Quito como eje central de transporte público;

- El sistema vial principal que articula el territorio distrital y regional intervenido por diversas obras para la adecuación y ampliación;
- Las terminales terrestres interprovinciales y equipamientos de transporte internacional (NAIQ).

4.4.2 Políticas

“Movilidad Sustentable es la capacidad para satisfacer las necesidades de la sociedad de desplazarse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores necesarios para el desarrollo humano y la calidad ambiental, en el presente y en el futuro”.⁵⁵

Se propone construir un nuevo modelo de movilidad, que corrija las tendencias del modelo pre-existente, por su alta dependencia del vehículo liviano, empleando alternativas socialmente más incluyentes, ambiental y energéticamente menos impactantes y económicamente más eficientes para todos los habitantes del Distrito Metropolitano, articulando los siguientes objetivos estratégicos.

Desde el ordenamiento territorial, este nuevo modelo de movilidad encuentra su eje estructurante y articulador en dos componentes esenciales del modelo territorial:

- La restricción del crecimiento urbano horizontal y disperso unido a la compactación y densificación selectiva del área urbana, y
- El fortalecimiento del sistema poli-céntrico que acerca los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y reduce el número y tiempo de desplazamientos.

El nuevo modelo de movilidad debe ser desarrollado en función del nuevo modelo territorial y sobre la base de una planificación participativa, de ejecución progresiva y socialmente evaluada, en donde la seguridad vial y la calidad ambiental prevelezcan en la toma de decisiones, promueva una nueva cultura ciudadana de respeto entre los usuarios del espacio público, priorice las intervenciones que recuperen la preferencia ciudadana por el transporte colectivo, fomenten la multimodalidad, desestimulen el uso del vehículo particular y contrarresten el uso inequitativo del espacio público.

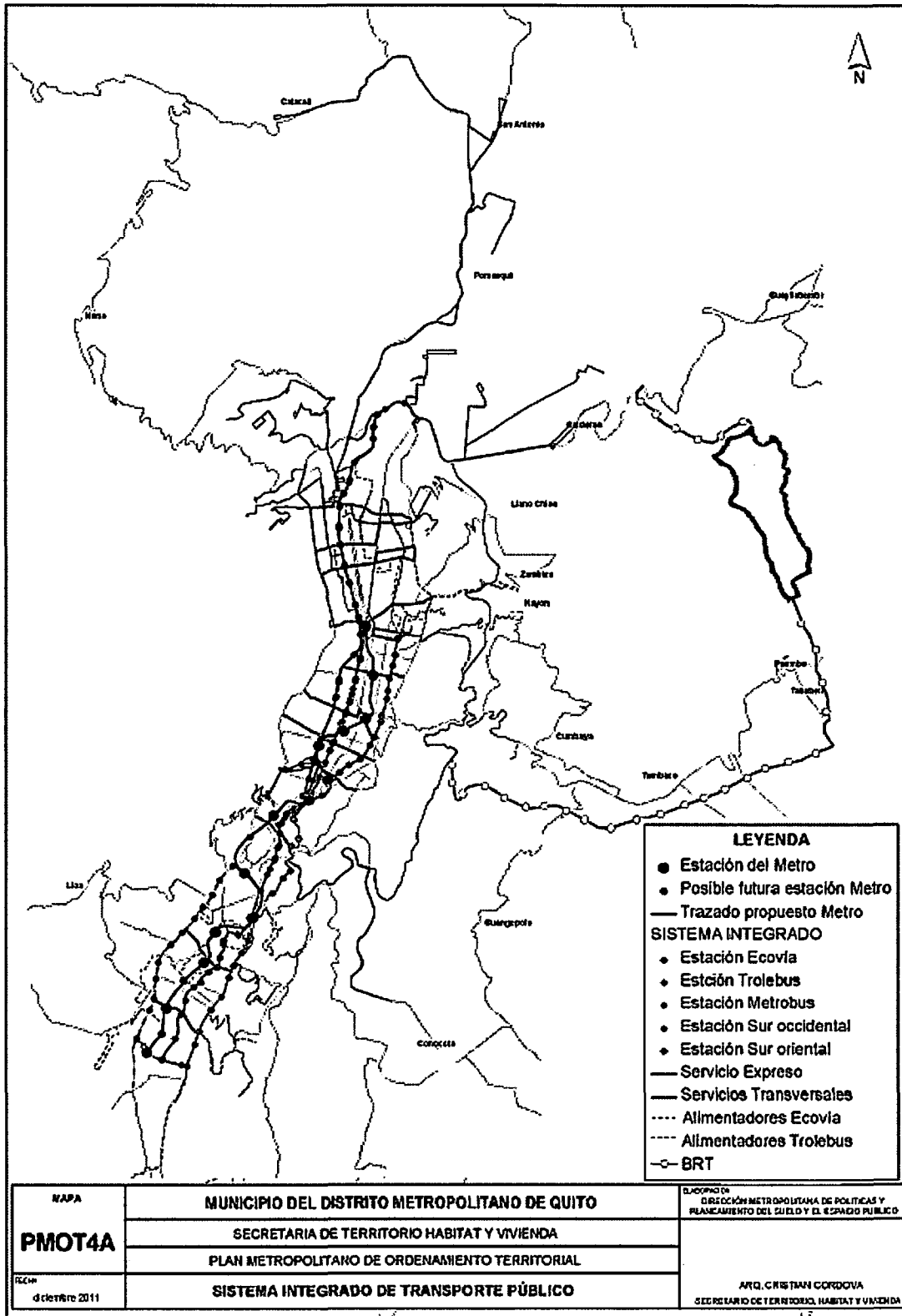
La modernización del sistema de transporte público mediante el Metro Quito y la reorganización de los sistemas BRT constituye un factor detonante para diversas centralidades urbanas, al igual que las obras viales previstas para la ampliación de la red vial principal que asumen una importante función de articular centralidades en áreas de borde de ciudad y rurales con la gran aglomeración urbana del valle alto.

Para configurar un territorio distrital accesible y conectado mediante sistemas de movilidad y transporte seguros, eficientes y eficaces se priorizan los siguientes objetivos:

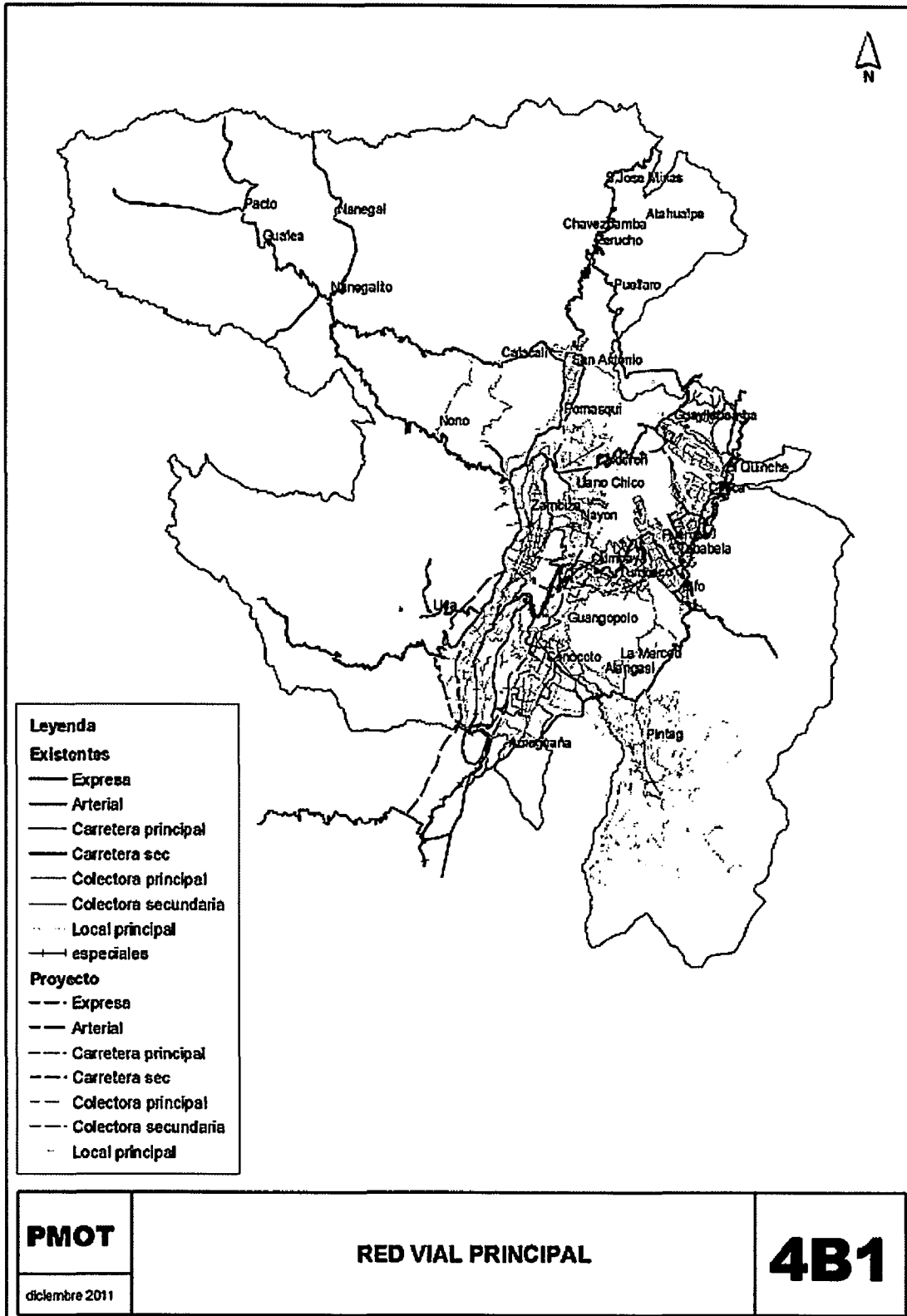
- Puesta en funcionamiento del NAIQ como nodo internacional y nacional de transporte de personas y carga;
- Puesta en funcionamiento del Metro Quito como eje central de transporte público masivo urbano, articulado con el sistema integrado de transporte compuesto por BRT,

⁵⁵ World Business Council for Sustainable Development en Plan Maestro de Movilidad para el DMQ.

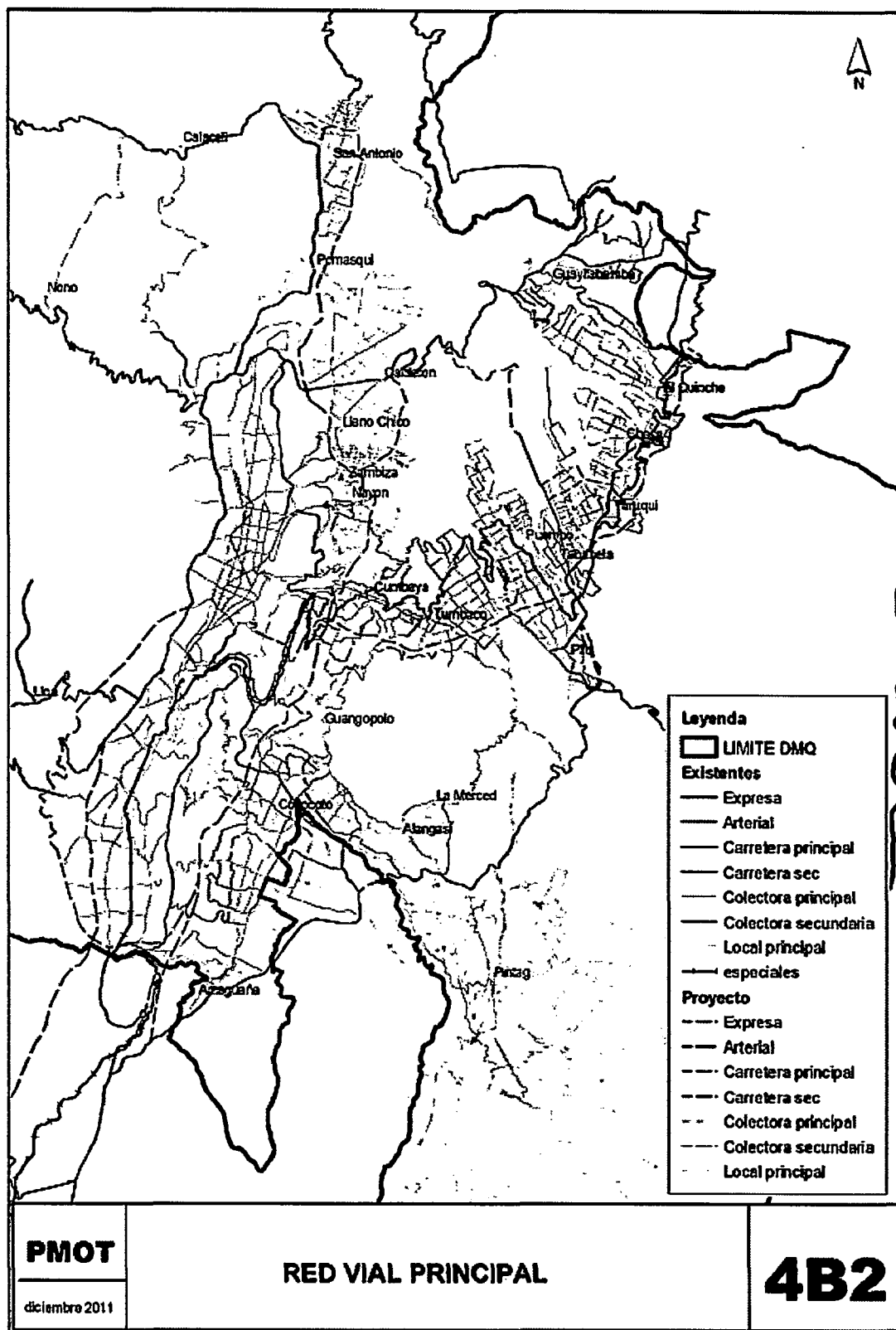
Mapa No. 28 Sistema integrado de transporte público



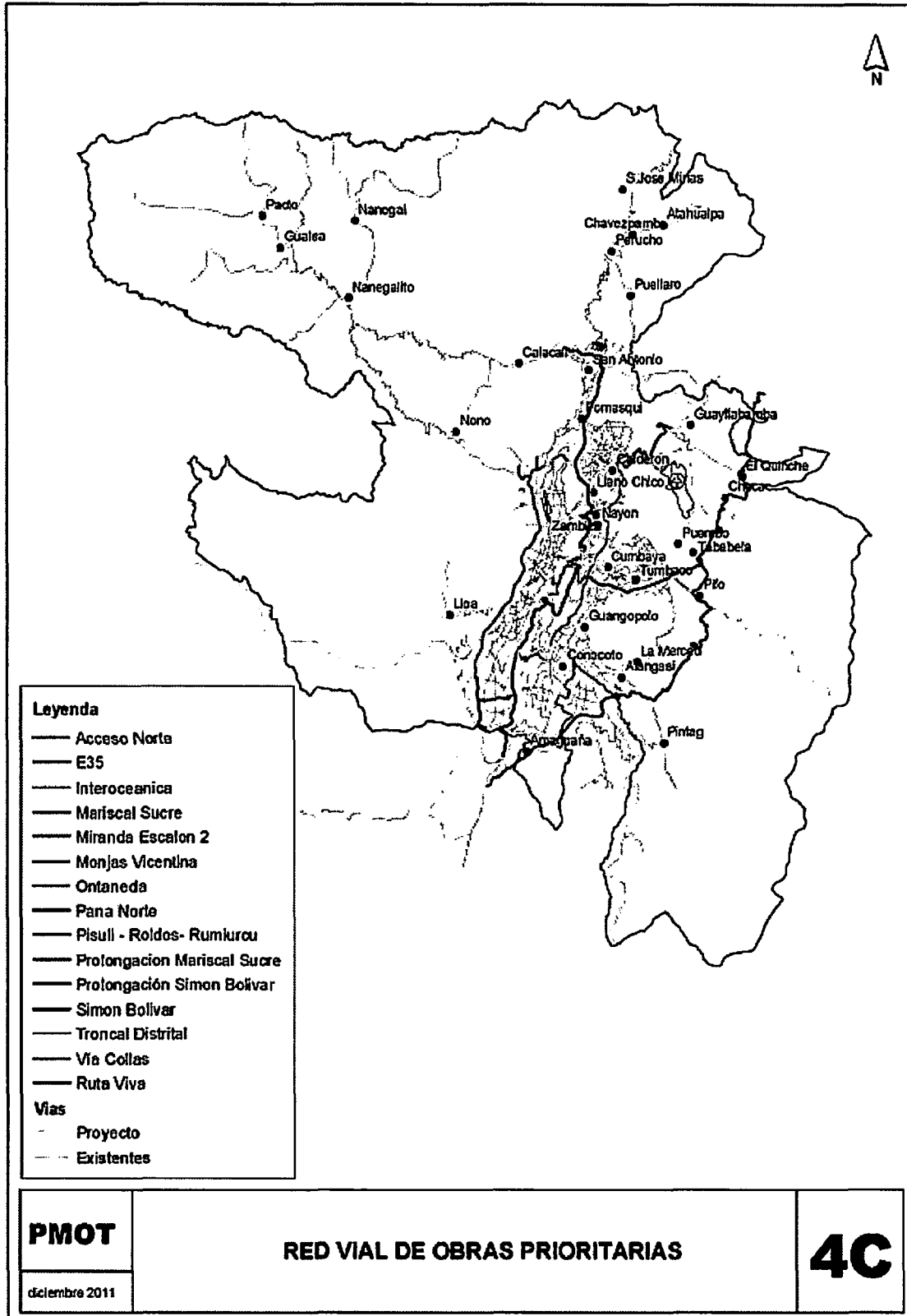
Mapa No. 29 Red Vial Principal - Distrito



Mapa No. 30 Red vial principal – Ciudad



Mapa No. 31 Red vial – obras prioritarias



trole y alimentadores, que a largo plazo podrá ser complementado por una conexión en riel ce los valles orientales;

- Optimización de la red vial arterial del DMQ, en función de la demanda de conectividad y accesibilidad a escala DMQ, regional y nacional;
- Mejorar las condiciones físicas para la movilidad no motorizada (peatonal, bicicleta, otros), especialmente mediante el fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades, la Red de Espacio Público y la Red Verde Urbana.

Conectividad y accesibilidad regional

La integralidad del territorio del DMQ en función de su rol como Ciudad-Capital y Distrito-Región y nodo de articulación internacional se manifiesta en la configuración de la red de movilidad y transporte de personas y carga que articula el territorio del DMQ con la región, el país y el mundo. Esto se relaciona con la infraestructura requerida para la provisión de bienes y servicios asociados a la estructura de centralidades, y principalmente a la promoción de los puntos neurálgicos de las centralidades metropolitanas y los sistemas de comercialización en el DMQ, regulados debidamente, considerando que deben estar articulados con una prioridad de la movilidad de ciudadanos respecto al transporte de carga.

La conectividad regional, interurbana y barrial garantizará la conectividad del DMQ mediante la atención a las zonas de crecimiento y dotación del urbano consolidado con vías arteriales, colectoras y locales que favorezcan las prioridades del sistema en cuanto a seguridad vial y transporte colectivo. Para ello se priorizarán intervenciones dirigidas a: optimizar la conectividad de Quito con la región y el país, a fin de profundizar su carácter de polo y fuente de desarrollo nacional; asegurar los desplazamientos que se realizan en los corredores periféricos Mariscal Sucre y Simón Bolívar, así como en los escalones que cruzan la ciudad de occidente a oriente a lo largo de todo el trazado urbano; resolver las intersecciones urbanas con mayor congestión, particularmente aquellas que inciden en las velocidades de servicio del transporte colectivo; y, posibilitar los accesos y desplazamientos de los buses en los barrios periféricos.

A mediano y largo plazo, el Sistema Distrital de transporte público deberá ser integrado en un Sistema Regional de Transporte Público que deberá articular los medios de transporte colectivo que conectan al territorio del Distrito Metropolitano con los cantones vecinos que según la ETN hacen parte del nodo de articulación internacional: Mejía y Sangolquí (Buses intercantonales e interparroquiales) y con los nodos de estructuración nacional (Ibarra-Otavalo, Santo Domingo de los Tsáchilas, Ambato), nodos de vinculación regional (Latacunga) y nodos de sustento (Cayambe). Este sistema deberá responder a los flujos de bienes y servicios que se generan entre el DMQ y las ciudades mencionadas, y deberá incluir los aspectos de transporte de personas y de carga.

Las terminales terrestres interprovinciales e internacionales, Quitumbe en el sur y Carcelén en el norte, son de vital importancia tanto para el Sistema Metropolitano como para el Sistema Regional de Transporte. Sus condiciones actuales de funcionamiento deberán ser optimizadas, especialmente en términos de conectividad y accesibilidad desde el Metro Quito y el NAIQ. Nuevos centros de logística para el transporte de carga, asociados al NAIQ y a las zonas y parques industriales de escala regional podrán fortalecer la red de movilidad, conectividad y accesibilidad regional, nacional e internacional en lo que respecta al transporte de carga. Estos centros deberán estar localizados en los principales nodos de articulación entre la red vial principal del país, la región y el Distrito (Panamericana Sur-PIT-Central de Abastos, Panamericana Norte-Carapungo o Panamericana Norte-Av. Simón Bolívar, E35-Pifo/Puembo-Ruta Viva).

Modernización del Sistema de Transporte Público y Metro Quito

Con el objetivo de mejorar la movilidad interna se prevé la ampliación de la infraestructura existente y la consolidación del sistema integrado de transporte público, priorizando la integración física del DMQ, de tal forma que permita a los usuarios movilizarse en grandes distancias en períodos cortos de tiempo. Si bien el énfasis de la nueva estructura territorial promueve la reducción de los desplazamientos largos y con ello una mayor apropiación de territorios locales, es importante reconocer la necesidad de conmutaciones interterritoriales, precisamente para dar coherencia a la interdependencia característica del sistema de centralidades y es aquí en donde el Sistema Integrado de Transporte Público, con su elemento principal el METRO, juega un rol fundamental.

El nuevo sistema integrado de transporte público de buena calidad y con integración multimodal requiere del incremento de la oferta, la cobertura territorial y la calidad de todos los servicios de transporte público y comercial, promoviendo paralelamente los modos no motorizados de desplazamiento, para reducir el impacto que sobre la calidad del aire genera el parque automotor. En el caso del transporte público, elemento articulador de este objetivo, se plantea la constitución de un sistema integrado conceptual, operativa, física y tarifariamente, asentado en los siguientes elementos: (a) poner en operación la primera línea del Metro de Quito, como columna vertebral del sistema a lo largo del eje norte sur de la ciudad; (b) optimizar los corredores exclusivos para servicios tronco-alimentados del Metrobús-Q, incorporando a los valles orientales y las parroquias del norte, permitiendo que estos sean reemplazados a largo plazo por trenes de cercanía; y, (c) racionalizar el funcionamiento de los buses convencionales, tanto en sus rutas y frecuencias, cuanto en la eficiencia en las operadoras privadas.

Movilidad no motorizada

La conformación de un modelo de movilidad sustentable debe considerar el desarrollo de condiciones favorables para un adecuado transporte no motorizado, de tal manera que se disminuya el número de autos y sus respectivos viajes. Se priorizarán los modos más vulnerables en la escala de movilidad, es decir, los peatones, ciclistas y afines con especial énfasis en la accesibilidad universal para personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. Esto articulando la Red de Espacios Públicos y la Red Verde urbana con la Red Metropolitana de Ciclo vías que tanto en suelo urbano como rural desempeñan no solamente un rol recreativo, sino funcional para las actividades más cotidianas, promoviendo hábitos ciudadanos respecto a una vida urbana y rural más sostenible. Asegurar un tránsito seguro para todos los usuarios de las vías significa lograr que los desplazamientos se realicen en condiciones de eficiencia, precautelando como valor más alto la seguridad e integridad de las personas, particularmente las más vulnerables en el tránsito, los peatones y ciclistas. Esto requiere de una noción conceptual y de planeamiento de las soluciones viales pensadas a partir de la concepción de la red vial como parte del espacio público con un diseño, señalización, operación y mantenimiento de la infraestructura viaria correspondiente.

4.4.3 Programas

Los programas propuestos para implementar las políticas de movilidad y accesibilidad complementan los programas correspondientes a las políticas relacionadas con la transformación de los patrones de crecimiento y ocupación del suelo urbano y con la implementación de una estructura urbana policéntrica. Por ende requieren ser planificados e implementados en estrecha

coordinación entre las dependencias municipales con competencia de definición de políticas sectoriales y regulación y sus entidades ejecutoras adscritas.

Los programas específicos de movilidad y accesibilidad prevén lo siguiente:

- Desarrollo del Metro de Quito como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, de manera integrada con el resto de componentes del Sistema Integrado de Transporte de Pasajeros;
- Ampliación, operación y optimización de la gestión del Metrobús-Q, basado en corredores tipo BRT: Diseñar, implementar y evaluar nuevos corredores BRT integrados al Metrobús-Q, que conecten el Valle de Los Chillos, las parroquias orientales, las parroquias equinocciales y Calderón – Carapungo, con el resto del sistema integrado;
- Promoción de la movilidad no motorizada mediante la ampliación de la red de ciclo vías en el urbano consolidado y establecer rutas de tráfico compartido debidamente señalizadas. Incorporar en todos los procesos de rehabilitación urbana facilidades prioritarias para los desplazamientos peatonales y la convivencia segura de los modos no motorizados con el tráfico vehicular. Crear y mantener operando el sistema de bicicletas públicas “biciQ”. Peatonalizar el Centro Histórico de Quito, en base a una planificación consensuada y de aplicación progresiva, garantizando el acceso y abastecimiento a las actividades residenciales, de gobierno, turísticas y comerciales que en él existen;
- Diseñar, desarrollar y evaluar una estrategia para limitar el uso del espacio público como estacionamiento de vehículos, ampliando la oferta de conexiones intermodales con el Sistema Integrado de Transporte Público de Quito, desarrollar el Sistema de Estacionamientos de Quito, ampliando la Zona Azul a todas las áreas de actividad comercial e institucional dentro del hipercentro y dotando de estacionamientos de borde y de intercambio modal con el sistema de transporte público;
- Desarrollo de los servicios conexos de la movilidad para la gestión del tráfico vehicular y la integración de los servicios de transporte: Terminar la construcción e implementación integral de los Terminales Interprovinciales de Quitumbe y Carcelén;
- Desarrollo de nueva infraestructura vial y repotenciación de red principal: Ampliación de la calle Rumihurco y la conexión hacia los barrios Pisulí y Roldós, Ruta Viva como eje estructurante del territorio nororiental del DMQ y de accesibilidad al NAIQ, ruta Collas como acceso norte al NAIQ, extensión norte de la Av. Simón Bolívar, ampliación de la capacidad vial de la Vía Interoceánica y Av. Mariscal Sucre, tramo central de la Vía Troncal Metropolitana en el tramo Av. Gral. Rumiñahui, construcción el cierre norte del anillo periférico Carapungo - El Condado;
- Mantenimiento vial, reformas geométricas y protección de taludes de los ejes viales principales de la ciudad central y asociadas al programa escuelas y colegios seguros, Marín Trébol, Cumandá Napo, mantener la red vial del DMQ en condiciones operacionales y nivel de servicio adecuados;
- Mejoramiento del acceso del transporte público a los barrios mediante el plan de recuperación y mantenimiento vial de los ejes principales de acceso a los barrios, la instalación de paradas de buses en las rutas de accesos a barrios, mantener, mejorar y construir las aceras las calles con rutas de transporte público.

4.4.4 Metas

Al 2022 se plantea el cumplimiento de las siguientes metas:

- Parámetros para la priorización, el planeamiento y diseño de intervenciones en los sistemas de movilidad y transporte consensuados entre las dependencias municipales con competencia sectorial sobre el ámbito de movilidad y transporte, y territorio, hábitat y vivienda, en función de las políticas arriba mencionadas;
- Actualización de la normativa de régimen de suelo, los planes de uso y ocupación y normas complementarias a fin de asegurar la coordinación entre las dependencias de regulación, gestión y ejecución de los temas de movilidad y accesibilidad, y la coherencia con los planteamientos del nuevo modelo territorial y las políticas correspondientes;
- Instrumentos y mecanismos de gestión territorial normados e implementados, dirigidos a asegurar la generación de suelo para equipamiento e infraestructura pública, lograr el reparto equitativo de cargas y beneficios y permitir la participación en la plusvalía generada por intervenciones públicas;
- Obras ejecutadas y en funcionamiento: Metro de Quito, entre El Labrador y Quitumbe, sirviendo al menos 400 mil viajes diarios; corredores BRT oriental, central y occidental, con sus respectivas subtruncas, así como servicios tronco-alimentados hacia Los Chillos, Tumbaco, Calderón y San Antonio de Pichincha; peso mantenido de los desplazamientos peatonales (13%) y elevar al menos al 2,5% la contribución de los viajes en bicicleta al total de las etapas de los viajes diarios que se resuelven en el DMQ, peatonalización o pacificación del núcleo central del Centro Histórico de Quito y otras áreas de la ciudad, sistema de terminales de buses, estacionamientos de intercambio modal y peajes, zonas de control de estacionamiento tarifado incluyendo las parroquias rurales, 14 proyectos viales considerados en el Plan Vial del DMQ presentado en junio del 2010 y se cuentan con los estudios de ingeniería de los nuevos grandes proyectos viales, accesos a barrios legalizados debidamente pavimentados y señalizado para el ingreso del transporte público.

4.5 Fortalecer el Sistema Distrital de Centralidades Urbanas y Rurales

4.5.1 Modelo territorial

El Sistema Distrital de Centralidades se configura de la siguiente manera:

- Centralidades metropolitanas existentes: Centro Histórico, La Mariscal, La Carolina;
Centralidades metropolitanas nuevas: Parque Mariscal Sucre (Ex Aeropuerto) - El Labrador, Epiclachima – Presidencia de la República, Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito – ZEDE.
- Centralidades zonales existentes: Eloy Alfaro (El Recreo-Villa Flora-Chimbacalle), Cotocollao, Solanda-Mayorista, Quitumbe (TTQ-Quicentro Sur), Cumbayá, Tumbaco, San Rafael-Sangolquí, Carapungo, Calderón, San Antonio;
Centralidades zonales a fortalecer: Kennedy, Aucas-Morán Valverde, Pifo.
- Centralidades sectoriales existentes: Rumipamba, Real Audiencia;

Centralidades sectoriales a fortalecer: Marta Bucarám, Carcelén, Comité del Pueblo, Pisulí-Roldós, Rumihurco, San Carlos, La Mena, Chillogallo, Ferroviaria, Amagásí, San Isidro del Inca, Pomasqui;

Centralidades sectoriales nuevas: Guamaní, Beaterio.

- Centralidades rurales en asociación:

Noroccidente: Gualea, Pacto, Nono, Nanegalito, Nanegal;

Norcentro: San José de Minas, Perucho, Puéllaro, Atahualpa, Chavezpamba;

Equinoccial: San Antonio, Calacalí, Pomasqui;

Calderón: Carapungo, Calderón, Llano Chico;

Nororiente: El Quinche, Checa, Yaruquí, Guayllabamba, Nuevo Aeropuerto, Puembo, Entrada Puembo, Pifo, Tababela;

Centro: Zámiza, Nayón;

Centroriente: Cumbayá, Hacienda Málaga, Tumbaco, Primavera, El Arenal;

Suroriente: San Rafael-Sangolquí, Conocoto, Alangasí, Amaguaña, Guangopolo, Píntag, La Merced;

Suroccidente: Lloa asociada a las centralidades urbanas La Mena y Eloy Alfaro.

Considerando la escala y localización en el hipercentro, los anillos urbanos medios y perimetrales así como suburbanos, y posibles agrupaciones de complementariedad y sinergia, el Sistema Distrital de Centralidades se estructura en la siguiente matriz:

CENTRALIDADES URBANAS

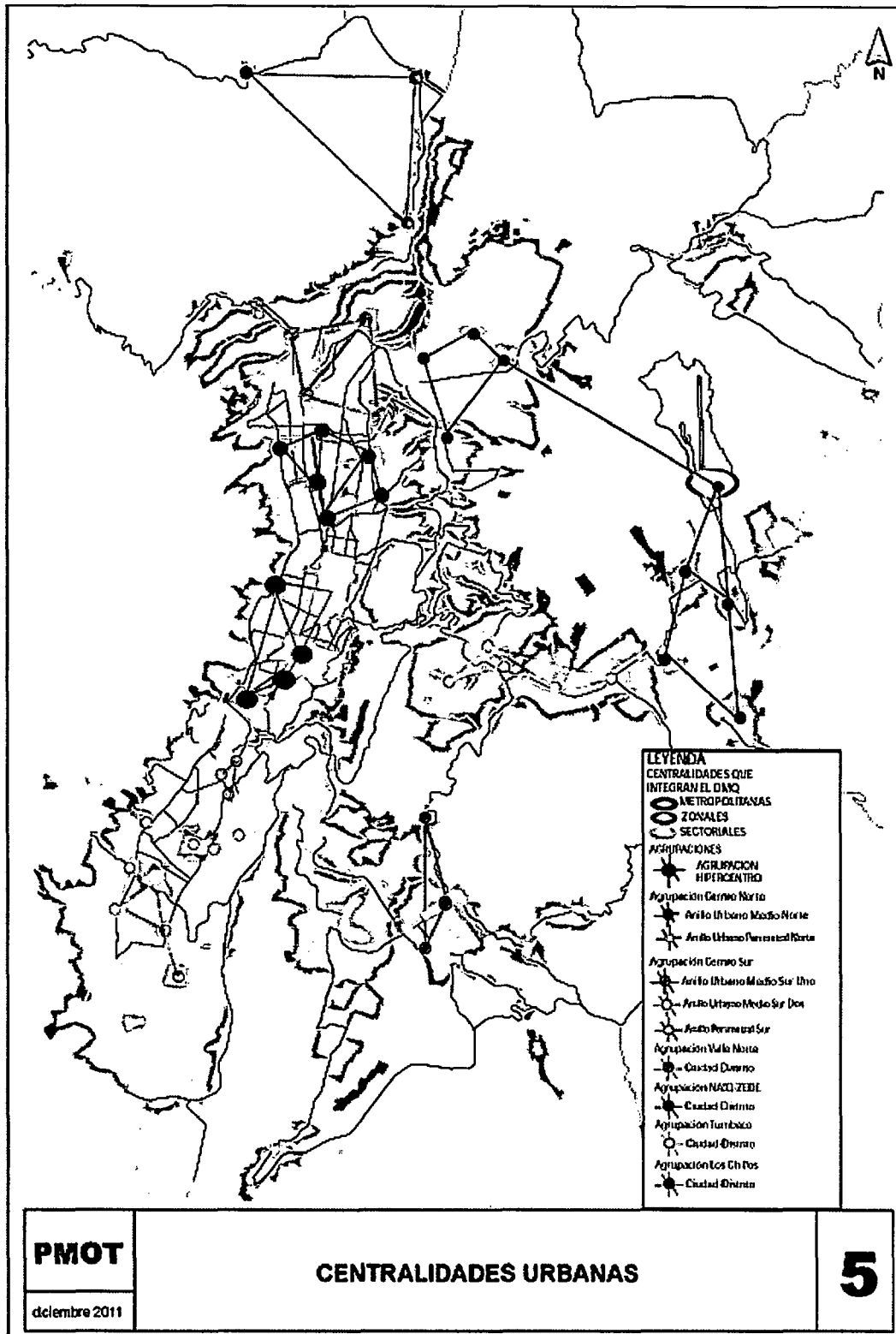
LOCALIZACIÓN		ESCALA	METROPOLITANA	ZONAL	SECTORIAL
AGRUPACION HIPERCENTRO	Hipercentro		Centro Histórico Asamblea Nacional La Mariscal La Carolina		Rumipamba
	Anillo Urbano Medio Norte		Parque Mariscal Sucre (Ex Aeropuerto) - El Labrador	Cotocollao Kennedy	Real Audiencia Nono (rural)
AGRUPACION CENTRO NORTE	Anillo Urbano Perimetral Norte				Carcelén Comité del Pueblo Pisulí-Roldós Rumihurco San Carlos Amagásí San Isidro del Inca
	Anillo Urbano Medio Sur		Epilachima – Presidencia de la República	Eloy Alfaro (El Recreo-Villa Flora- Chimbacalle) Aucas-Morán Valverde Solanda-Mayorista	
AGRUPACION CENTRO SUR	Anillo Perimetral Sur			Terminal Quitumbe- Marta Bucarám	La Mena Chillogallo Ferroviaria Guamaní Beaterio

LOCALIZACIÓN		ESCALA	METROPOLITANA	ZONAL	SECTORIAL
AGRUPACION VALLE NORTE	Ciudad-Distrito			San Antonio	Pomasqui Calacalí
AGRUPACION NAIQ-ZEDE	Ciudad-Distrito		Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito - ZEDE	Pifo Carapungo	Calderón Llano Chico Entrada Puenbo Puenbo Tababela
AGRUPACION TUMBACO	Ciudad-Distrito			Centro Comercial Cumbayá	Tumbaco-La Primavera Tumbaco-El Arenal Tumbaco-Hacienda Málaga
AGRUPACION LOS CHILLOS	Ciudad-Distrito			San Rafael-Sangolquí	Conocoto Guangopolo

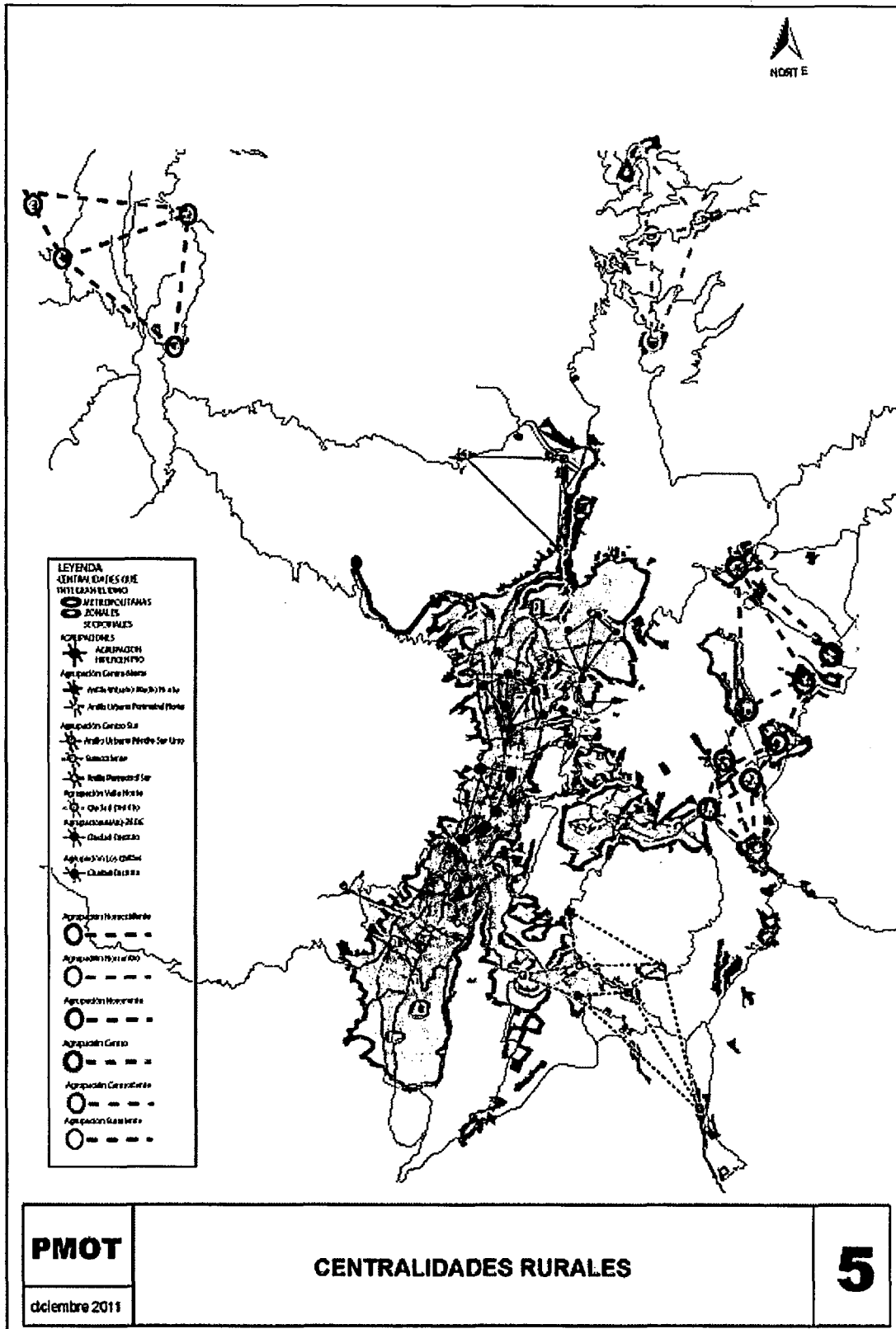
CENTRALIDADES RURALES AGRUPADAS

AGRUPACIÓN		ESCALA	RURAL	
Noroccidente:		Gualea, Pacto, Nanegalito, Nanegal		
Norcentro		San José de Minas Perucho Puéllaro	Atahualpa Chavezpamba	
Equinoccial		San Antonio Calacalí	Pomasqui	
Calderón		Carapungo Calderón	Llano Chico	
Nororiente		El Quinche Checa Yaruquí Guayllabamba Nuevo Aeropuerto	Puenbo Entrada Puenbo Pifo Tababela	
Centro		Zámbiza Nayón		
Centrooriente		Cumbayá, Tumbaco, El Arenal	Primavera Hacienda Málaga,	
Suroriente		San Rafael-Sangolquí, Conocoto, Alangasí,	Amaguaña, Guangopolo, Píntag, La Merced	
Suroccidente		Lloa asociada a las centralidades urbanas La Mena y Eloy Alfaro.		

Mapa No. 32 Sistema de Centralidades Urbanas



Mapa No. 33 Sistema de Centralidades Rurales



4.5.2 Políticas

Determinantes del Sistema de Centralidades

La conformación del Sistema Distrital de Centralidades⁵⁶ considera criterios de:

- Concentración de equipamientos, servicios y actividades productivas;
- Accesibilidad por medio de vías y transporte público;
- Distribución y tasas de crecimiento poblacionales.

El Sistema Distrital de Centralidades consiste en una red de componentes jerarquizados y complementarios. De acuerdo a factores de localización, escala y cobertura así como de la disponibilidad de suelos de oportunidad para futuros (re-)desarrollos, se establece una jerarquía de centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales.⁵⁷ Las centralidades de diferente escala se complementan mutuamente, cubriendo la demanda de bienes, servicios y empleo de la ciudad, una zona o un sector, delimitado por un radio específico de cobertura y condiciones de accesibilidad.

Las centralidades son, desde un punto de vista socio-cultural, lugares de interacción social, respeto a las diferencias y de generación de conocimiento⁵⁸ en los cuales los ciudadanos que habitan en sus cercanías se ven representados e identifican a la centralidad como tal, y se apropian de ella. Las centralidades están vinculadas, además con usos de mayor actividad, con la presencia de equipamientos y de la dotación de espacio público para su articulación y consolidación, y responden a las demandas de equipamiento e infraestructura desde el sector productivo.

El Sistema Distrital de Centralidades incorpora centralidades existentes y nuevas, con el objetivo de incentivar la configuración de una estructura urbana poli-céntrica, disminuir la afluencia a las centralidades metropolitanas actuales, acercar los servicios sociales, comerciales, recreacionales y culturales a los lugares de residencia y mejorar las condiciones para el desarrollo productivo del Distrito.

La estructura urbana poli-céntrica encuentra en el Metro Quito el eje conector principal de transporte público masivo y se relaciona especialmente con las estaciones intermodales de transferencia y con los recorridos optimizados del Sistema Integrado de Transporte Público. De esta manera, el Sistema Distrital de Centralidades se convierte en un factor fundamental para la implementación y sostenibilidad de las estrategias de movilidad planteadas para el DMQ que reduce el número y tiempos de desplazamientos, reduce la carga que soportan los sistemas de transporte público y la red vial, y mejora las condiciones para una movilidad no motorizada peatonal y en bicicleta.

Para el cumplimiento de esta política se plantean las siguientes políticas:

Fortalecer una estructura distrital poli-céntrica mediante la dotación equitativa y universal de servicios sociales e infraestructura básica

La dotación equilibrada del territorio urbano y rural del DMQ con equipamiento social es una condicionante clave para un desarrollo territorial y social equitativo. Con el objetivo de captar

⁵⁶ Las centralidades rurales se tratan en la estrategia territorial para el fortalecimiento de la ruralidad en el DMQ.

⁵⁷ El Sistema Distrital de Centralidades se complementa por centralidades barriales que –por la escala del PMOT- no se consideran en el presente documento. Deberán ser planificadas y gestionadas a escala de zonas administrativas, mediante los instrumentos de planificación de escala zonal (Plan Parcial) y sectorial (Plan Especial), o mediante proyectos urbano-arquitectónicos especiales (lotes > 10.000 m²).

⁵⁸ Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos; Ed. du Seuil, Collection "Points" 1968.

efectos de sinergia y desencadenamiento de procesos de desarrollo social, económico y cultural local, se propone realizar la desconcentración, ampliación y adecuación del equipamiento social en función de una nueva estructura policéntrica del DMQ, para lo cual se crea el Sistema Distrital de Centralidades.

Dotación de equipamientos en función del Sistema de Centralidades

Las intervenciones públicas de todos los niveles del Estado dirigidos a la provisión, habilitación, adecuación y ampliación de equipamiento de educación, salud, cultura, seguridad, recreación y deporte, aportarán al fortalecimiento del Sistema Distrital de Centralidades, orientando las decisiones relacionadas con la localización, el dimensionamiento y la accesibilidad de estos servicios dentro o cerca de las centralidades previstas y en consideración de su escala. Las intervenciones dirigidas a desconcentrar y ampliar la oferta de servicios sociales deberán estar articuladas con el mejoramiento del espacio público de permanencia y conexión, del paisaje urbano y de la imagen urbana, y con la recuperación o creación de referentes simbólicos que aporten la identidad local y cohesión social del colectivo urbano.

Fortalecimiento de centralidades parroquiales en zonas rurales

Fortalecimiento de las centralidades rurales como nodos de servicios sociales, comerciales y culturales para el entorno rural de Yaruquí, Checa, El Quinche, Alangasí, La Merced, Píntag, Zámiza, Nayón, Nanegalito, Nanegal, Pacto, Guala, Perucho, Puéllaro, Atahualpa, Chavezpamba, San José de Minas, Nono, Lloa, Amaguaña, Guayllabamba. Equipamiento, infraestructura y accesibilidad dirigida a fortalecer encadenamientos productivos rurales.

Impulsar la asociación entre ellas o a centralidades mayores como las de la Ciudad-Distrito, con el fin de buscar complementariedades y sinergias con sus vecindades.

Criterios para la priorización de intervenciones

Principalmente, las centralidades de la periferia urbana, la mayoría de ellas de escala sectorial; y, las centralidades rurales locales, son aquellas determinadas para cumplir, con su consolidación y fortalecimiento, el objetivo de la equidad territorial, sea a través de equipamiento social implantado en cada centralidad o en una centralidad cercana con la que opera en una sinérgica asociación.

La capitalidad de Quito se manifiesta en las centralidades metropolitanas CHQ, La Mariscal y La Carolina, y a futuro en las nuevas centralidades generadas alrededor de equipamiento y servicios gubernamentales y municipales en el Parque Mariscal Sucre, MAE-La Pradera y Epiclachima. Aquí se localiza la mayoría de las funciones simbólicas, de decisión y control de la Capital del país, adicionalmente albergan las funciones claves para la innovación y competitividad de la sociedad y economía ecuatoriana.

Estas centralidades metropolitanas requieren ser mejoradas en su funcionalidad interna mediante el aprovechamiento de reservas de suelo, la relocalización de funciones del gobierno nacional, la consolidación de usos residenciales, y por medidas para cualificar la imagen urbana y el espacio público. A esto se adjunta la optimización de la conectividad entre las centralidades metropolitanas y entre estas y centralidades de escala inferior, mediante la construcción del Metro Quito y la reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público.

4.5.3 Programas

A futuro, estas centralidades de diferente escala se verán fortalecidas mediante diversas actuaciones:

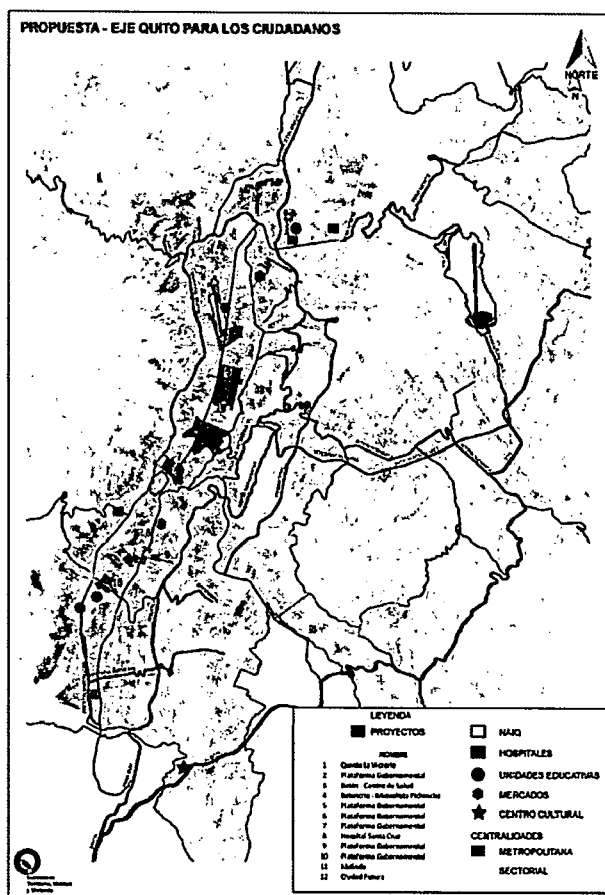
- Mejoramiento de la imagen urbana y funcionalidad de las centralidades mediante intervenciones en el espacio público, soterramiento de cables y optimización de redes TIC, localización adecuada de equipamientos sociales y consolidación de usos residenciales;
- Optimización de la conectividad entre las centralidades metropolitanas y entre estas y centralidades de escala inferior, mediante la construcción del Metro Quito y reorganización del Sistema Integrado de Transporte Público;
- Generar normativa para el ordenamiento del espacio público, edificación y mezcla de usos en centralidades nuevas o en procesos de consolidación, bajo criterios de un hábitat seguro y saludable y mediante esquemas de un reparto equitativo de cargas y beneficios;
- Consolidación de centralidades de capitalidad que aglutinan dependencias del gobierno, sedes diplomáticas, administración pública, servicios financieros y comercio de escala nacional y regional completados por espacio público emblemático de permanencia y transición, considerando áreas y nodos de servicios, articuladas mediante el Metro Quito y el Sistema Integrado de Transporte:
 - La Carolina con la plataforma gubernamental financiera (Amazonas/Japón) y productiva (MAE-La Pradera);
 - Epilachima-Presidencia de la República con la centralidad Solanda-Redesarrollo Mercado Mayorista;
 - Parque Mariscal Sucre con equipamiento metropolitano de servicios, cultural y recreativo, Centro de Convenciones;
 - La revitalización de la Asamblea Nacional y su entorno, que representan formalmente uno de los principales elementos de capitalidad de la ciudad e integran ésta con el CHQ;
 - Centro Cultural Metropolitano del Sur Quitumbe, que complementa la centralidad Quitumbe entre la Terminal Terrestre Quitumbe y el Quicentro Sur.
- Centralidades productivas de escala internacional, nacional y regional, existentes y nuevas, estratégicas para el fortalecimiento de encadenamientos productivos internacionales y regionales, que incorporen en consideración de criterios de compatibilidad, la mezcla con usos residenciales, equipamiento y comercio así como espacio público de permanencia y transición:
 - Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito con la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE) en Tababela, articulado con zonas industriales y de logística en Pifo;
 - Central de Abastos Mejía en reemplazo del Mercado Mayorista Solanda. Este proyecto se concibe como equipamiento de escala regional que articula el clúster agro-productivo de la Sierra Centro con la comercialización y procesamiento de alimentos para el DMQ. Por tanto será gestionado con instancias del Gobierno Central para asegurar su ejecución desde el nivel nacional.

- Consolidación de centralidades sectoriales identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de los barrios y sectores atendidos:
 - Equipamiento, espacio público y sistema de movilidad y conectividad habilitado y equipado acorde a las demandas de la población y las potencialidades del territorio; la localización de equipamiento nuevo y la ampliación de equipamiento existente se decidirá en función del Sistema Distrital de Centralidades (suelo de oportunidad, conexión entre equipamientos y centralidades):
 - Nuevo equipamiento educativo de escala zonal (Unidades educativas, colegios réplica) en los sectores de mayor demanda (Calderón, Turubamba) en función del modelo de gestión territorializado basado en Distritos y Circuitos educativos;
 - Nuevo equipamiento de salud de escala zonal en los sectores de mayor demanda (Calderón, Nueva Aurora, Tumbaco, Conocoto, San Antonio);
 - Nuevo equipamiento de desarrollo comunitario, de seguridad, recreativo y cultural de escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función del Sistema de Centralidades a escala sectorial y barrial, incluyendo el Centro Cultural Amaguaña y usos complementarios como nueva centralidad rural de mayor escala;
 - Equipamiento de desarrollo productivo nuevo o ampliado a escala sectorial con espacio público de permanencia y transición, en función de la demanda del sector popular y solidario de la economía, en las zonas de mayor presencia (Plataformas de procesamiento y comercialización);
- La utilización de la propiedad del IESS para provisiones de vivienda y equipamientos, que a la vez que estructuran funcionalmente el DMQ desconcentrando servicios (dos hospitales), satisfacen importantes demandas de servicios y vivienda;
- La revitalización urbana de sectores importantes de la ciudad: Santa Prisca, eje la Villa Flora –La Magdalena; La Delicia;
- Definición e implementación de instrumentos y mecanismos de planeamiento territorial y gestión intersectorial que coordinan la provisión y habilitación de áreas y centralidades sectoriales de servicios, productivos, culturales y recreativos;
- En función de las capacidades institucionales y financieras del DMQ, implementación de mecanismos de actuación pública intersectorial, dirigidos a facilitar el análisis territorial y asesorar en la priorización de intervenciones, desarrollar la normativa urbanística y en el diseño de anteproyectos para la provisión, habilitación, y ampliación del equipamiento y servicios básicos y sociales;
- Redistribución y redefinición de densidades de ocupación de suelo urbano en función de la estructura poli-céntrica, para orientar e incentivar la consolidación, compactación y densificación del suelo urbano servido;
- Consolidación de centralidades rurales en asociación, identificadas, normadas y gestionadas en función de las demandas y potencialidades de las cabeceras parroquiales y áreas rurales atendidas.

4.5.4 Metas

- Estudios y propuestas estratégicas que articula aspectos urbanísticos con criterios de mercado inmobiliario para el fortalecimiento de la red de centralidades interconectadas y complementarias disponibles y posicionadas como referentes para la localización de nuevos equipamientos y la adecuación de equipamientos existentes, la priorización y el diseño de intervenciones en espacio público y movilidad;
- Regulaciones normativas y operaciones urbanísticas aprobadas y en ejecución bajo esquemas de corresponsabilidad público-privada para cinco centralidades metropolitanas, zonales y sectoriales nuevas y por consolidar (3 plataformas gubernamentales, Parque Mariscal Sucre, Centro Cultural Quitumbe);
- Equipamientos de escala metropolitana y zonal construidos y aportando a la consolidación de centralidades nuevas y existentes (hospitales Calderón, Carapungo, La Mena, Guamaní; Unidades Educativas Carapungo, Benalcázar 2; Sucre; Universidad Central del Sur; Mercado Comité del Pueblo, Ofelia 2, Chiriyaku, Marta Bucarám, Centro Cultural Amaguaña);
- Ejecución de proyectos inmobiliarios con el IESS en función del redesarrollo de suelo urbano subutilizado y densificación, consolidación y fortalecimiento de usos residenciales en centralidades y generación de espacio público.

Mapa No. 34 Equipamientos y proyectos inmobiliarios de soporte para el fortalecimiento de centralidades



4.6 Red Distrital de Espacios Públicos y Áreas Verdes

4.6.1 Modelo territorial

Red Distrital de Espacio Público

La Red Distrital de Espacio Público se configura con los siguientes componentes:

Escala metropolitana / ESPACIO PUBLICO EMBLEMATICO:

- Eje metropolitano longitudinal N-S de espacio público emblemático conformado por la Av. Teniente Hugo Ortiz, Alonso de Angulo, El Recreo-Av. Pedro Vicente Maldonado, Av. Guayaquil,-10 de Agosto, Av. Amazonas, Av. La Prensa;
- Ejes longitudinales complementarios de espacio público de escala ciudad: Avenidas Mariscal-Sucre-Sur, América, 10 de Agosto, Pedro Vicente Maldonado, 6 de Diciembre;
- Cinco ejes metropolitanos transversales E-OE de espacio público de escala metropolitana conformados por las Avenidas Naciones Unidas, Colón, República, Eloy Alfaro entre 10 de Agosto y Portugal, La Patria-Pérez Guerrero, Rodrigo de Chávez;
- Espacio público de permanencia de escala metropolitana: Asociado a las plataformas gubernamentales (Epiclachima, producción, financiera, tecnológica), el diseño deberá responder a la carga simbólica de los sitios de encuentro entre la ciudadanía y sus gobernantes, plazoletas emblemáticas del CHQ (Plaza de la independencia, Plaza de San Francisco, Plaza Santo Domingo, Plaza del Teatro), espacio público Asamblea Nacional, espacio público del Centro de Convenciones Mariscal Sucre;
- Parques emblemáticos de escala metropolitana: Alameda, Ejido, La Carolina.
- Espacio público NAIQ-ZEDE: deberá atender las necesidades funcionales a la promoción económica, tecnológica y de comunicación y representar, como espacio público, al lugar de acogida y de proyección al mundo.

Escala zonal / ESPACIO PUBLICO DE CIUDAD:

- Ejes de espacio público de escala zonal conformados por las Avenidas Machala, Lizardo Ruiz, Av. Luis Vaccari, Mariana de Jesús, 24 de Mayo, Alonso de Angulo- La Michelena-Redondel Atahualpa, Cardenal de la Torre, Napo-Pedro-Vicente-Maldonado (hasta MIC-Chimbacalle)-Villaflora-La Magdalena, Calle J, Ajaví-Balzar, Morán Valverde, Cóndor Ñan, La Ecuatoriana-Emilio Uzcátegui, Lucía Albán-Escalón 3, Isaac Albéniz-Zamora entre el cruce Inca-6 de Diciembre y La Prensa;
- Espacio público de permanencia de escala zonal: Plazoletas Cotocollao, Estación Chimbacalle, plazoleta CC El Recreo, eje Villa Flora-La Magdalena, plazoleta Administración Zonal Eloy Alfaro, Rumichaca-Estadio Aucas, Bandas de Equipamiento Ciudad Quitumbe;
- Redondel San Antonio-Mitad del Mundo, CC Cumbayá-Paseo San Francisco/Bypass hasta los rieles, San Rafael/El Triangulo.

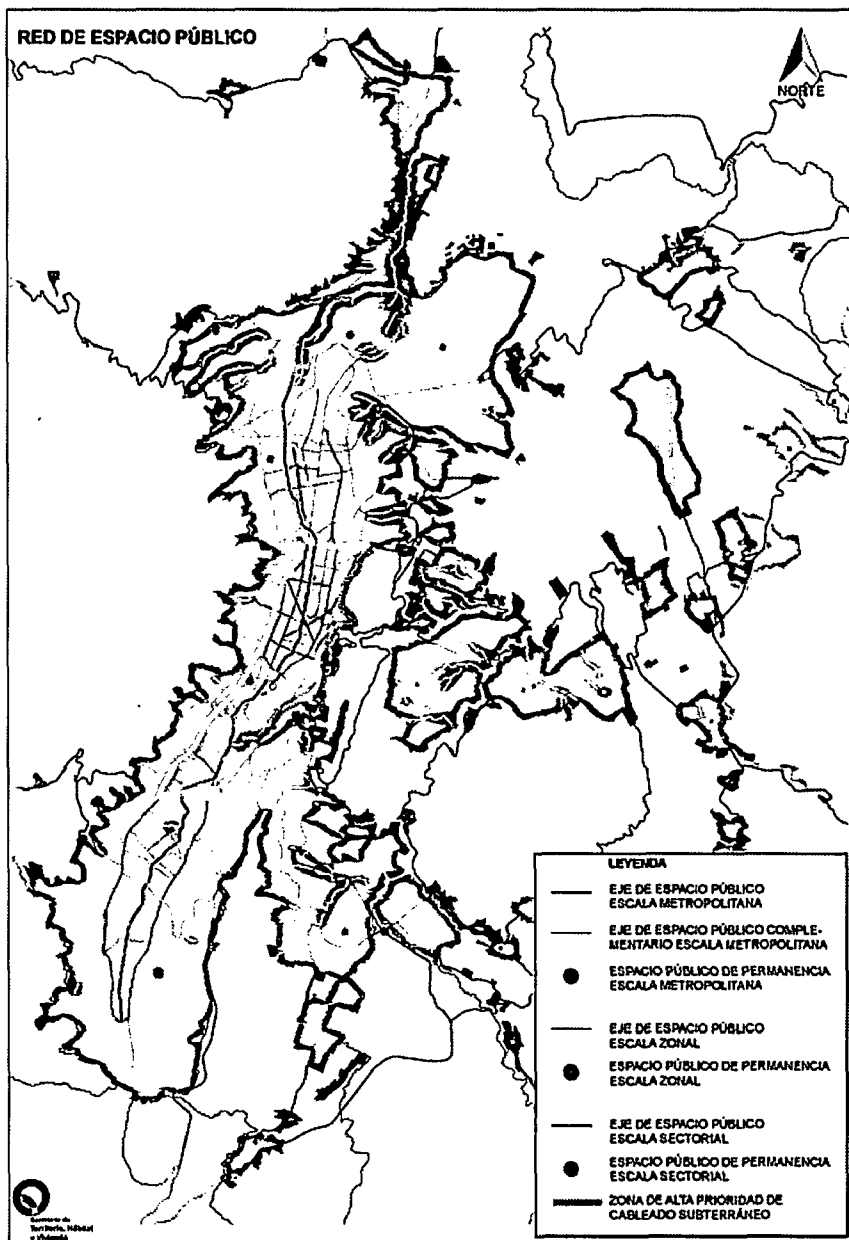
Escala sectorial y barrial / ESPACIO PUBLICO DE CERCANIA:

- Ejes de espacio público de escala sectorial: Av. Carapungo, La Florida-Cap. Ramón Borja, Carlos V-Alfonso Yépez-Los Pinos, De los Libertadores, Antonio Jaramillo, Juan Alemán, Real Audiencia, Av. Lola Quintana-Conocoto;

- Espacio público de permanencia: Parque Calderón, Parque Dinosaurio / Espacio Público Hospital, Parque Carcelén, Mercado Pisullí-Roldos, parque Rumihurco, San Carlos / Parque Ingles, acceso y mercado Comité del Pueblo, Plaza Hospital Militar / Museo de Arte Moderno, Beaterio-Complejo El Nacional, Parque Conocoto-Mercado-Parque La Moya, Tumbaco-Hacienda Málaga, Tumbaco-El Arenal (Mercado);
- Espacio público de permanencia y transición en los barrios periféricos de las laderas orientales y occidentales de la ciudad, en el marco del mejoramiento integral de barrios.

Espacio público rural: Parques de las cabeceras parroquiales.

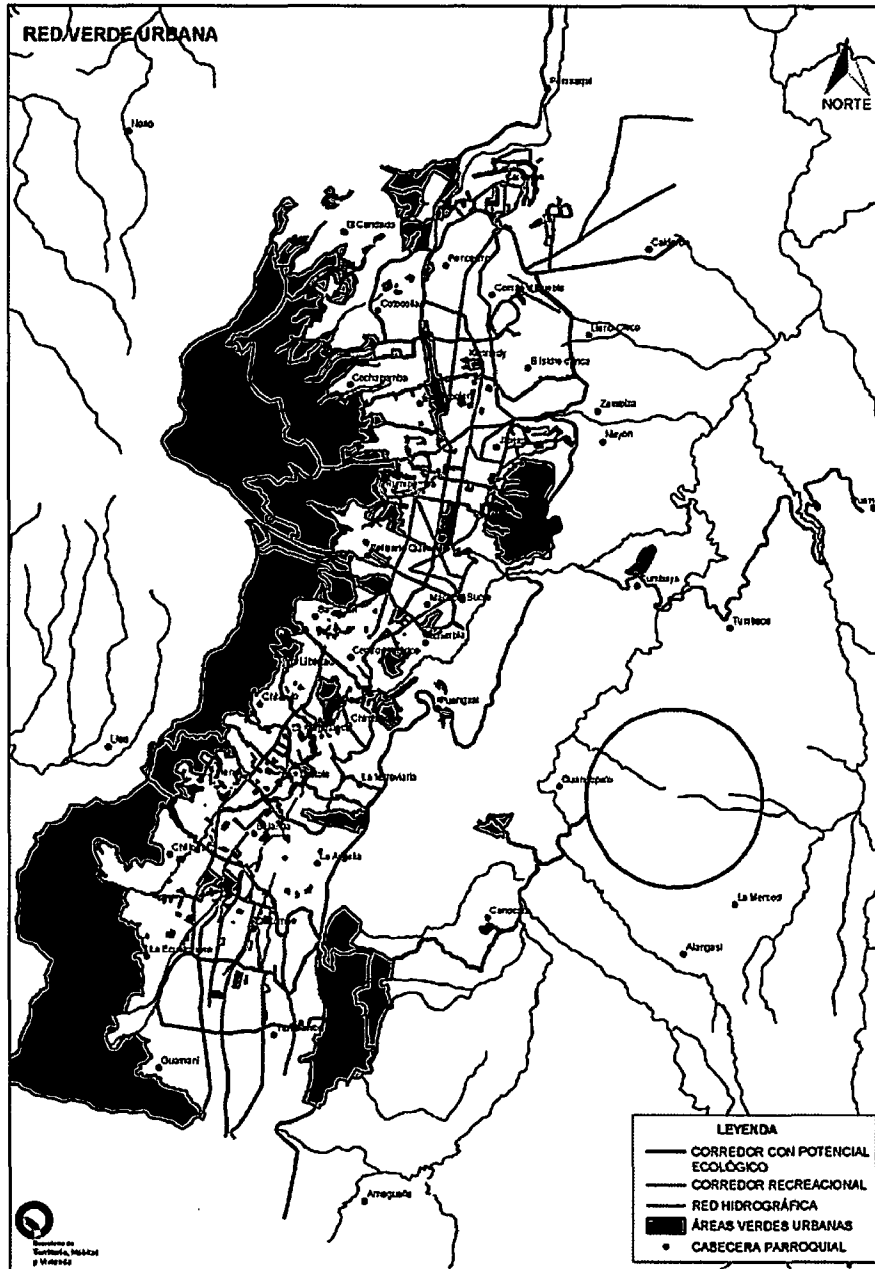
Mapa No. 35 Red de Espacio Público



Red Verde Urbana

Esta red comprende el establecimiento de dos entramados: con potencial ecológico y recreativo-ornamental.

Mapa No. 36 Red Verde Urbana



Los corredores urbanos con **potencial ecológico** están compuestos por los siguientes elementos:

- Las áreas naturales remanentes de conservación (zonas boscosas en laderas, quebradas abiertas, cursos de agua, parques metropolitanos);
- Los espacios verdes con potencial ecológico, que básicamente son aquellos parques construidos que, por sus dimensiones, pueden ser intervenidos en base a criterios de reforestación de alta densidad con especies nativas de gran tamaño;
- Los corredores de conectividad entre las áreas de conservación/con potencial ecológico serán principalmente las redes de quebradas ubicadas al interior de la trama urbana con sus retiros (franjas de protección), los parques lineales y los parques resultantes del relleno de quebradas;
- Sin embargo, en vista de la distribución espacial intermitente de estos elementos en la trama urbana, en ocasiones será necesario servirse de elementos de la red recreativa (parques, parterres, avenidas arboladas) a fin dar la continuidad necesaria para favorecer los procesos ecológicos.

Los corredores urbanos **recreativos**, se conforman por:

- Las áreas verdes no naturales (parques, jardines, taludes, espacios deportivos, educativos y remanentes verdes de la geometría vial urbana) que no tienen valor ecológico intrínseco por hallarse despojadas de sus características originales de vegetación;
- Las vías principales, avenidas y calles arborizadas o arborizables, como elementos estructurales principales en el contexto urbano, especialmente donde el tejido urbano es más denso.

Para cada uno de los corredores se establecerán definiciones conceptuales, parámetros de diseño en función de los lugares de ubicación y de las características naturales y funcionales de los mismos e instrumentos de gestión que garanticen sus sustentabilidad.

4.6.2 Políticas

Configurar una Red de Espacio Público de calidad y acceso universal

El DMQ en sus áreas urbanas requiere de una red de espacio público que garantiza el acceso universal y el disfrute pleno en condiciones de igualdad y equidad, con especial énfasis en la inclusión de personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. La estrategia de espacio público adopta el derecho constitucional "al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural"⁵⁹. Igualmente recoge los planteamientos del Plan Metropolitano de Desarrollo resumidos a continuación: garantizar el acceso universal y gratuito para la comunidad, potencializar el carácter ambiental, socio-cultural y funcional, articular el espacio público con los sistemas de movilidad, deporte, recreación y cultura, permitir la construcción de identidad, participación y corresponsabilidad ciudadana, contribuir al bienestar de la población y a la funcionalidad del territorio, configurar el soporte material de las relaciones y prácticas sociales.

⁵⁹ Constitución Política del Ecuador, artículo 31.

El PMD plantea como objetivo central el ejercicio de revalorizar el espacio público como elemento sustancial para el desarrollo del individuo y su grupo humano con una sólida visión cultural-patrimonial-ambiental de la ciudad, complementaria a la propuesta funcional, que fortalezca la ciudadanía, favorezca nuevas formas de construcción y apropiación del espacio colectivo, fundamentado en el derecho de los quiteños a una ciudad que garantice mejores condiciones de habitabilidad y en el que el espacio público, fuertemente ligado a la sostenibilidad urbana, incida positivamente en la calidad de vida del individuo y de la sociedad.

Para el cumplimiento de esta política se plantean los siguientes objetivos:

- Concebir el espacio público como sistema compuesto por espacios de permanencia – plazas, plazoletas- y de transición –vías, andenes, caminería, escalinatas, puentes-, lo que obliga a ampliar la noción de los sistemas viales más allá de sus funciones de movilidad y tráfico, e incorporar las fachadas y cubiertas de los edificios que lo enmarcan en la planificación y diseño del mismo;
- Concebir el espacio público como sistema de nodos y conexiones en red, con énfasis en criterios de escala, continuidad y conectividad, para aprovechar su capacidad de estructurar el territorio y de soportar modalidades de movilidad no motorizada;
- Reconocer la función simbólica del espacio público en los procesos de consolidación de la identidad local y del sentido de pertenencia de los usuarios, lo que incide en la definición de los estándares de calidad formal y funcional para la provisión y habilitación del espacio público en toda la ciudad;
- Priorizar las intervenciones en el espacio público de centralidades como “lugar donde se concentran y conviven las diferencias de origen, de aptitudes, de actividades, admitiendo también que esta diversidad favorece lo imprevisible, introduce desorden y posibilita la innovación. La diversidad, con la condición de un mínimo de pautas comunes –civismo- que posibilitan la convivencia, hace posible el intercambio. Y tanto el civismo como el intercambio – de productos, servicios e ideas- se desarrollan y expresan en el espacio público.”⁶⁰

Configurar la Red Verde Urbana como sistema de áreas verdes interconectadas con funciones recreacionales y ecológicas

La estructuración de la Red Verde Urbana propone consolidar un modelo de desarrollo integral urbano-ecológico a través de relacionar e intercalar espacios urbanos con espacios naturales utilizando los recursos geográficos, ecológicos y paisajísticos existentes: montaña, río, quebrada y espacio público (recuperado). Esta interrelación permitirá articular la riqueza natural del DMQ con la trama urbana, a través de corredores naturales que vinculan al espacio verde público con las zonas naturales de protección. Desde el punto de vista urbanístico se pretende también crear una percepción de transversabilidad en el espacio urbano de Quito a través de la conexión de los bosques ubicados en los costados oriental y occidental de la ciudad así como brindar una alternativa de movilidad a la fauna aviaria remanente.

De esta manera, la red verde urbana, a la vez que conserva las unidades ecológicas (hábitats) que aún se mantienen y reduce los impactos ambientales negativos sobre los hábitats adyacentes al suelo urbano/urbanizable (disrupción, fragmentación) genera un tejido de espacios verdes

⁶⁰ Jordi Borja en “La ciudad en el Mundo Global” 2010, citando a Richard Sennett.

interconectados sobre el suelo urbano, facilitando la movilidad de la fauna sensible a la fragmentación de su hábitat, entre las áreas de conservación ecológica ubicadas fuera de los límites de las zonas de uso urbano/urbanizable.

4.6.3 Programas

Las intervenciones correspondientes en la provisión, habilitación y adecuación del espacio público deberán aportar a:

- Mejorar la legibilidad y funcionalidad de espacios que conectan equipamientos y servicios generadores de centralidad;
- Generar referentes físico-espaciales para el desarrollo del sentido de identidad local de los habitantes y usuarios y para el contenido simbólico del encuentro entre la ciudadanía y sus gobernantes;
- Conectar las centralidades con los componentes de la Red Verde Urbana (RVU) y de los Corredores Ecológicos Distritales (CED);
- Conectar los equipamientos de escala metropolitana, zonal y sectorial con las centralidades;
- Considerar criterios de seguridad ciudadana y accesibilidad universal en el diseño, especialmente relacionados con facilidades de acceso, control visual, iluminación, circulación y enmarcación con usos mixtos que aseguren la presencia de "fachadas con ojos" y "vigilantes naturales";⁶¹
- Fortalecer la funcionalidad de las vías como espacio público, y no solamente concebidas y construidas como infraestructura de movilidad. Al respecto, se reivindica la importancia de una jerarquización clara de la red vial que permite canalizar los flujos vehiculares acorde a su velocidad, volumen, tipo y destino, asignar funciones específicas a las vías arteriales, colectoras y locales, y determinar parámetros de diseño correspondientes, diferenciando perfiles, dimensionamiento, vegetación y arborización, en aras de facilitar los flujos vehiculares, proteger al peatón y ciclista, y permitir el uso de la red vial como espacio de permanencia.⁶²
- Incorporar los programas de soterramiento y ordenamiento del cableado de servicios eléctricos y de telecomunicaciones, que es un complemento a la construcción de la calidad del espacio público, mejorando el paisaje y aportando a la seguridad.

4.6.4 Metas

Al 2022 se espera disponer de una Red de Espacio Público habilitada y equipada que aporte de manera estratégica al rol del DMQ como Ciudad-Capital y Distrito-Región, a la dotación equitativa y equilibrada de equipamientos y servicios, y al desarrollo urbano y rural sustentable, de la siguiente manera:

⁶¹ Este es un concepto planteado por Jane Jacobs en su libro mundialmente reconocido por sus principios de revitalización del espacio público y la ciudad: "The Death and Life of Great American Cities", de 1961.

⁶² Al respecto, organizaciones como la Asociación de Peatones de Quito ha planteado ya propuestas sobre la organización de redes peatonales para varios sectores de la ciudad.

- Regulación de estándares mínimos funcionales y formales para la localización, dimensionamiento, articulación, provisión, habilitación y equipamiento del espacio público, difundida entre actores públicos, privados y comunitarios que lo generan y mantienen;
- Implementación de un modelo de gestión municipal eficiente y eficaz para la gestión territorial de las intervenciones públicas en el espacio público, y para la coordinación de las dependencias municipales que planifican, diseñan, financian, ejecutan, operan y mantienen las intervenciones en espacio público y áreas verdes;
- Ejecución de intervenciones emblemáticas para la dotación de vialidad, espacio público y áreas verdes de escala metropolitana y zonal, en función del sistema de centralidades;
- Intervenciones integrales para la dotación de vialidad, espacio público y áreas verdes en centralidades sectoriales y barriales.

5. Instrumentos y procedimientos de gestión para el ordenamiento territorial

El COOTAD en el artículo 297 plantea la necesidad de diseñar y adoptar mediante el PMOT los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio.

De acuerdo a ello, se realiza un diagnóstico de la situación actual del planeamiento y la gestión territorial, se definen objetivos y políticas y se plantean estrategias para la implementación de las OPERACIONES ESTRATEGICAS previstas en el Plan, articulando los programas y proyectos previstos en el Plan Plurianual de Inversiones 2012-2014 y las recomendaciones para el plazo 2015-2022.

5.1 Problemas en la gestión territorial

De acuerdo al marco legal local y la práctica institucional desarrollada por la administración municipal, el planeamiento y la gestión territorial abarcan las actuaciones emprendidas por el municipio para implementar los objetivos del desarrollo y ordenamiento territorial, tanto mediante la generación de normativa como a través de intervenciones proactivas de adquisición de suelo y ejecución de obras.

El DMQ ha logrado grandes avances en la implementación de un sistema jerárquico de planes estratégicos y normativos que cubren todas las escalas del territorio: Distrito, zonas administrativas, sectores con requerimientos específicos, escala de predios. En este sistema de normativa urbano-territorial “en cascada” se integran planes maestro de carácter sectorial que orientan las actuaciones de las dependencias municipales competentes (Agua y saneamiento ambiental, movilidad y transporte). Normas complementarias como las NAU y reglamentos específicos rematan el sistema de planeamiento territorial.

No obstante, la aplicación del régimen de suelo a pesar de la vigencia de “principios del desarrollo urbano social, económico y ambientalmente sostenible”, ha incidido de manera limitada en las problemáticas más importantes del ordenamiento territorial y desarrollo urbano de Quito, resumidos a continuación:

- El crecimiento expansivo y disperso de la mancha urbana mientras que a la vez permanecen reservas de suelo subutilizado de tamaño considerable en el área urbana;
- La destrucción paulatina de hábitats naturales, la reducción de la biodiversidad y limitaciones para la regeneración de los procesos naturales por cambios de uso de suelo, legales o no, para la extensión de la mancha urbana, la frontera agrícola, la infraestructura de servicios y concesiones mineras;
- La amenaza a la superficie destinada a usos agrícolas en el entorno urbano, por el incremento de las conurbaciones entre las parroquias suburbanas y el área central de Quito, y en el futuro por nuevos nodos de desarrollo urbano tales como el Nuevo Aeropuerto Internacional;
- Las disparidades en la dotación con equipamientos sociales e infraestructura básica que persisten en el territorio y que restringen la capacidad de brindar a sus habitantes, en sus respectivas localidades, acceso a la salud, educación, vivienda digna, vialidad y transporte;