

Instituto de la Ciudad **ICQ**

Adj. peticiones de instrumentos
19/03/2018

Quito, 15 de Marzo 2018
Oficio No. 002402-ICQ-2018

SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA
RECEPCIÓN

Fecha: 18 MAR 2018 Hora: 14:25

Nº HOJAS: - NUEVE -
Recibido por: *[Signature]*

Ingeniero
Carlos Paéz Pérez
CONCEJAL METROPOLITANO
Presente.-

De mi consideración:

En respuesta a su comunicación Oficio N° 152-CPP-2018 del 15 de Marzo del presente, debo indicar lo siguiente:

El ICQ ha venido desarrollando propuestas de distinto tipo para acompañar mediante la generación de conocimiento, la implementación del proyecto Metro de Quito. Sobre la base de investigación documental y de entrevistas a expertos, así como en referencia a las variables investigativas que se desprenden de los ejes de investigación del ICQ, se llegó a definir una propuesta que está aún en espera de ser adoptada, y que supone la implementación de algunas estrategias de generación de conocimiento; información cuantitativa relevable mediante aplicación de instrumentos específicos (Encuesta multipropósito a través de generación de muestreos representativos de acuerdo a tipologías urbanísticas correspondientes a cada estación) investigaciones cualitativas (*focus groups* en las distintas estaciones), y aplicación de metodología urbanística mediante observación participante.

Adjunto el proyecto elaborado que recoge estas orientaciones.

Atentamente,

[Signature]

Julio Echeverría
DIRECTOR DEL INSTITUTO DE LA CIUDAD

ICQ
Instituto de la Ciudad

Cc: Ab. Diego Cevallos SECRETARIO GENERAL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Identificación de las centralidades asociadas al Metro de Quito

Propuesta de investigación

1. ANTECEDENTES

El crecimiento expansivo junto con la falta de planificación y control que ha experimentado Quito a partir de la segunda mitad del siglo XX han generado una ciudad dispersa que tiene como característica la descoordinación entre la localización de la vivienda, la del empleo y los servicios. Es así que mientras los hogares se ubican en lugares cada vez más alejados de la ciudad consolidada, el 54% del empleo y gran parte de los equipamientos y servicios siguen estando concentrados en el hipercentro¹, a pesar de que en esta zona habita apenas el 14% de la PEA². Las parroquias en las que vive el mayor porcentaje de la PEA y en las que el crecimiento poblacional de las últimas décadas es el más alto (El Condado, Calderón, Quitumbe, Turubamba, etc.) son precisamente las más alejadas del hipercentro, generando importantes problemas de movilidad y accesibilidad para los/as quiteños/as, deteriorando así su calidad de vida.

En este contexto, la construcción de una obra de infraestructura como el Metro de Quito es una gran oportunidad para reconfigurar la estructura de la ciudad, incrementando la compacidad y fortaleciendo centralidades que reduzcan los flujos de movilidad y mejoren la calidad de vida de los habitantes del Distrito.

2. JUSTIFICACIÓN

La construcción del Metro de Quito es una obra de gran envergadura que producirá una profunda transformación en los comportamientos de movilidad de la población, así como sustantivas modificaciones físicas, económicas, ambientales, sociales y culturales en los entornos urbanos de sus estaciones. Identificar todas estas potencialidades es de vital importancia para canalizarlas hacia una ciudad más funcional e incluyente que se enmarque en los conceptos de ciudad sostenible y compacta.

Por ciudad sostenible se entiende aquella que sea capaz de generar la menor cantidad de residuos y contaminación, así como autosustentable en recursos (alimentos, energía, agua, etc.) y por lo

¹ El hipercentro area caracterizada por la concentración de empleo, servicios y equipamientos está delimitado por 8 parroquias en una superficie de 4.549 ha. Las parroquias son: Rumipamba, Jijpajapa, Belisario Quevedo, Ñaquito, San Juan, Mariscal Sucre, Centro Histórico e Itchimbía.

² Datos extraídos del Censo Económico de Población y Vivienda 2010.

tanto que genere el menor impacto posible sobre el medio ambiente. Este concepto va de la mano con el de compacidad, que permite generar estructuras urbanas con proximidad de usos y densidad de funciones, favoreciendo los intercambios en el espacio público y a la vez reduciendo las distancias, los desplazamientos y el territorio ocupado por el área urbana.

La movilidad actúa como un eje estructurador del desarrollo urbano y por lo tanto como elemento importante en la gestión del territorio. En este contexto surge el planteamiento del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) que se ha aplicado con éxito en varias ciudades y está siendo implementado en un número aún mayor de urbes, generando ciudades más compactas y sostenibles.

El DOT implica concentrar el desarrollo de vivienda, empleos y servicios alrededor de estaciones de transporte público, fomentando el uso de transporte público y no motorizado para los desplazamientos, con el objeto de crear comunidades cohesionadas y peatonalmente amigables.

Las bondades de un Desarrollo Orientado al Transporte van más allá de reducir el tiempo y costo de viajes y contaminación atmosférica: tiene la habilidad de disminuir las brechas causadas por divisiones socioeconómicas, la expansión urbana y fomentar el crecimiento económico. Se dota de mecanismos e instrumentos regulatorios para modificar los comportamientos ciudadanos, en relación a la solidaridad, el respeto y la erradicación de conductas violentas. Además, evita, mediante desarrollos urbanos específicos, consecuencias negativas para la ciudad como transformaciones esporádicas y no planeadas en las áreas adyacentes a las estaciones, aparición de culatas, vacíos urbanos, barreras para la movilidad peatonal, que configuran una pérdida de valor económico y de atractivo para la inversión y la implantación de nuevas y mejores actividades en el territorio.

3. OBJETIVOS Y METAS

3.1. OBJETIVO GENERAL

Diseñar un modelo de gestión urbanística que potencie los impactos de la implantación del Metro de Quito para mejorar la compacidad, sostenibilidad y cohesión social de la ciudad.

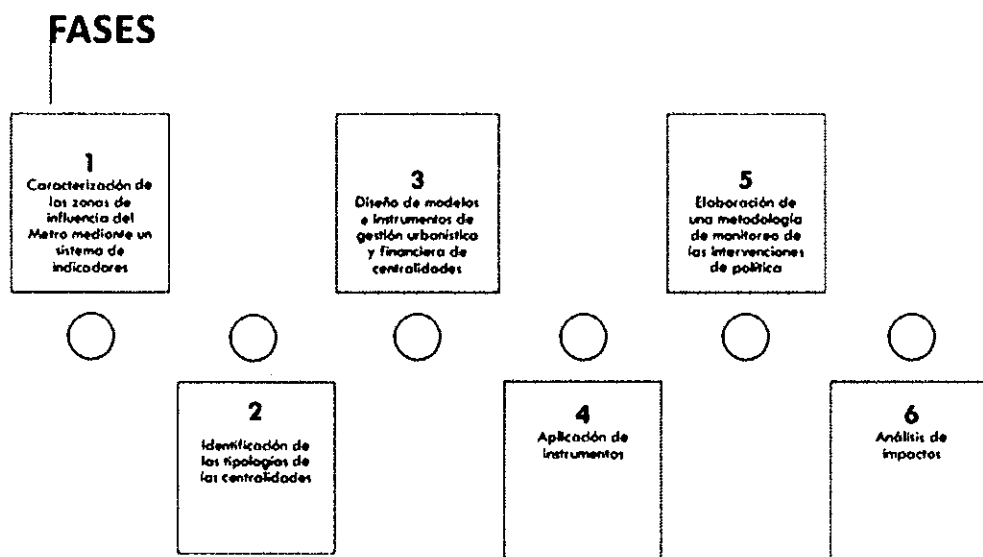
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Diseñar estrategias de intervención que promuevan inclusión social, generando territorios con disponibilidad y acceso a servicios públicos e infraestructura urbana que mejore las condiciones de vida de sus habitantes.
- Diseñar estrategias de intervención que potencien las estructuras de mercado y de servicios en cada centralidad capaz de generar oportunidades para nuevos emprendimientos y actividades económicas.
- Diseñar instrumentos de gestión del suelo para la captación de plusvalías y reparto de cargas y beneficios, compensaciones y sustituciones para aportar el suelo y/o los equipamientos colectivos con cargo a los propietarios y agentes involucrados en la operación urbanística.

4. METODOLOGÍA

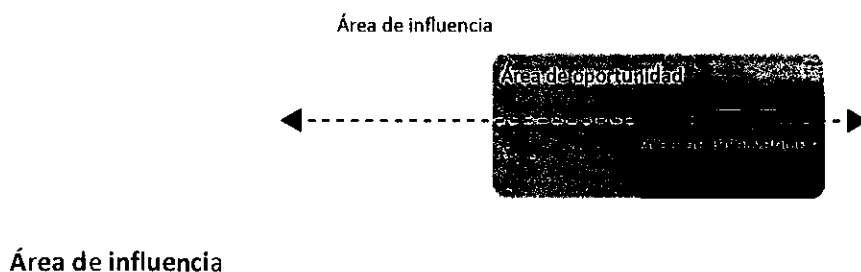
La metodología que se plantea estará dividida en cuatro partes:

- Caracterización de las áreas de implantación de las estaciones del Metro y proyección de impactos mediante un sistema de indicadores.
- Clasificación de las zonas de influencia de acuerdo a tipologías de centralidad sobre la base de la combinación diferenciada de los indicadores definidos.
- Generar modelos de gestión para el manejo de las áreas de influencia de cada una de las paradas del Metro de acuerdo a las tipologías de centralidad establecidas.
- Generar una metodología que permita obtener información periódica del área de influencia del Metro para monitorear su evolución permanentemente.



1) Caracterización de las zonas de influencia del Metro

Para la caracterización de las áreas de intervención, en primer lugar se determinarán las zonas de influencia de las paradas de la siguiente manera:



Área de influencia

De acuerdo con los DOTS, que propone la creación de comunidades en las cuales los conceptos de accesibilidad y proximidad, desde la escala peatonal son priorizados, se originan análisis urbanos a través de áreas de influencia de proyectos de infraestructura, cuya cobertura se basa en distancias caminables, definiendo dos tipologías en función de su operatividad y escala urbana.

Área principal: se refiere al área directamente relacionada con la estación o equipamiento detonante, su ámbito de aplicación no supera los 10 min de distancia caminable, es decir abarca una corona de 400-500 metros.

Área Secundaria: aplicable a estaciones principales e intercambiadores modales, se refiere a un área adyacente a la estación definida por una distancia caminable de 20 minutos equivalente a una corona de 800 a 1000 metros.

Área de oportunidad

Polígono delimitado que hace parte del área de influencia que por su proximidad y accesibilidad a la infraestructura de movilidad proyectada se convierten en áreas de oportunidad para intervenciones urbanas integrales.

Área de intervención

Polígono delimitado que hace parte del área de oportunidad donde se materializa la intervención urbano integral. Esta área presenta un gran potencial de desarrollo inmobiliario y supone una transformación parcial o total del espacio y de las condiciones preexistentes mediante la aplicación de las estrategias de desarrollo urbano.

El resultado es el dimensionamiento de las posibilidades de desarrollo inmobiliario directamente asociado a cada intervención y el potencial en su área de influencia.

Después de definir las áreas de influencia se realizará el procesamiento y espacialización de los indicadores con información proveniente de: a) Censo de Población y Vivienda 2010, b) Censo Económico 2010, c) Directorio de Empresa, d) Secretaría de Movilidad, e) Catastro municipal y f) Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda.

Los indicadores no solo deben enfocarse hacia la configuración espacial de un área determinada, estos deben involucrar las dinámicas y modalidades de inserción de los grupos sociales en el espacio urbano, con el fin de leer una identidad local dependiendo de la revisión y análisis del contexto. En este sentido, los indicadores tentativos para cálculo son:

Sociales

- Escolaridad
- Inseguridad
- Pobreza por NBI
- Estado de las viviendas
- Proximidad a equipamientos básicos y equipamientos de ciudad
- Densidad poblacional

Económicos

- Número de establecimientos por tamaño (ventas y empleo)
- Número de establecimientos por rama de actividad
- Densidad de establecimientos
- Diversidad urbana (de personas jurídicas)
- Actividades densas en conocimiento
- Nivel tecnológico de la producción

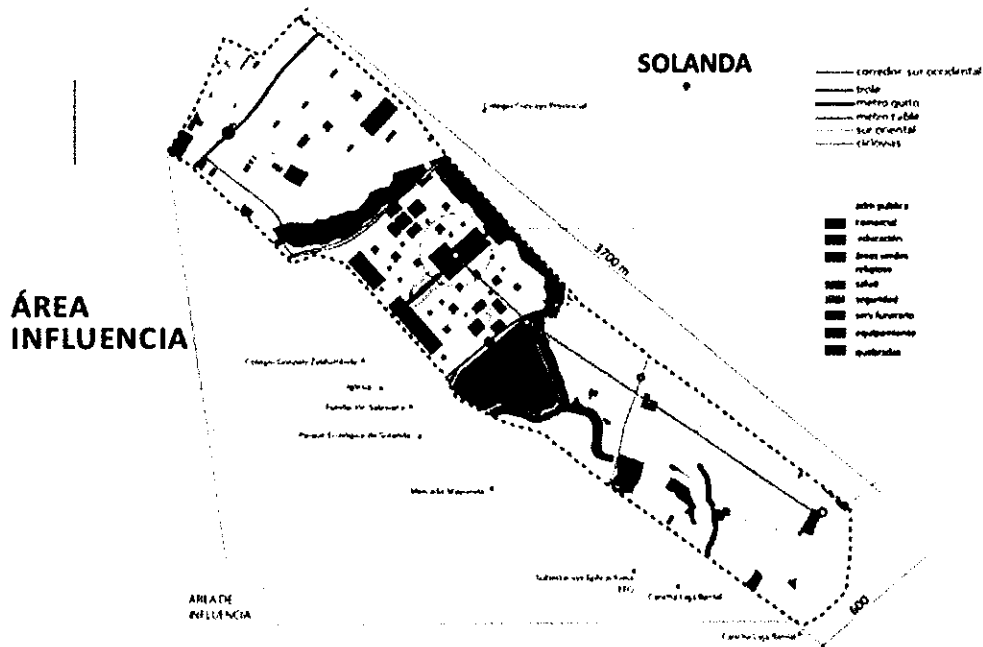
Urbanísticos

- Compacidad absoluta
- Compacidad corregida
- Accesibilidad y habitabilidad del espacio público
- Equilibrio entre actividad y residencia
- Proximidad de actividades comerciales de uso cotidiano
- Avalúo promedio de los predios y variación

Movilidad

- Proximidad a redes de ciclovías/paradas de Bici Quito
- Número de vehículos por hogar
- Uso del transporte público

(Simulación de área de intervención)

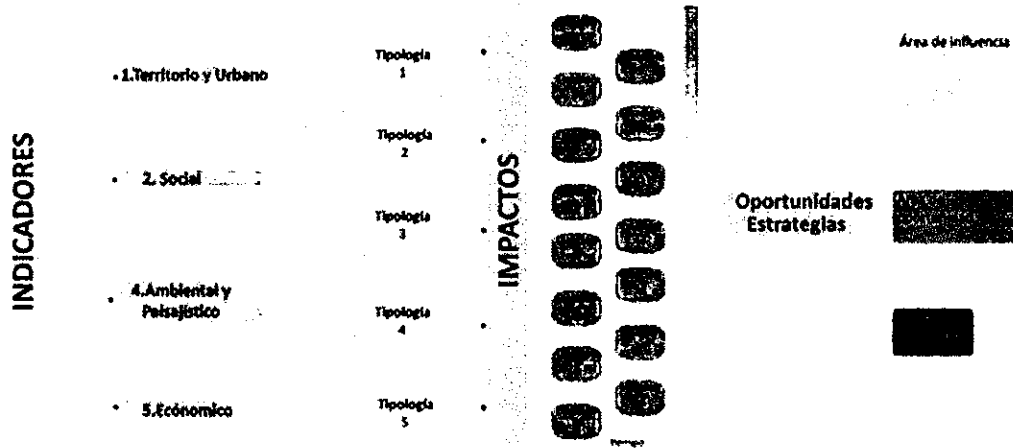


2) Identificación de tipologías

La localización geográfica de la infraestructura de transporte varía desde áreas de desarrollo con terrenos aun no urbanizados hasta áreas de redesarrollo y renovación urbana. Las tipologías de desarrollo urbano identificadas comprenden una amplia gama de posibles entornos urbanos construidos alrededor de las paradas del Metro que están determinadas también por las características sociales y económicas de la población y las actividades económicas que se realizan actualmente en estos sectores.

Por esta razón, una vez calculados los indicadores se los agrupará para definir las tipologías de centralidad de cada una de las paradas en base a revisión bibliográfica previa que permita la caracterización de las mismas y la definición del desarrollo urbano más apropiado.

METODOLOGÍA



3) Elaboración de un modelo de gestión urbanística y financiera

El objetivo final de la investigación es, en base a una revisión de experiencias internacionales exhaustiva y el intercambio con expertos en el tema, definir planes parciales de desarrollo (que incluyan el uso y ocupación del suelo) y un modelo de gestión financiera acorde a las características de cada una de las zonas con el objetivo de generar un desarrollo urbano en estas zonas que sea compacto y sostenible.

(simulación del modelo)

