

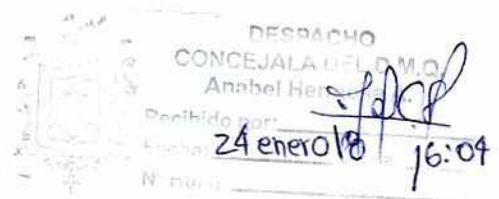
Oficio IMP No. 2018-

0000227

D.M. Quito, 24 ENE 2018

GDOC 2018-004315

Ingeniera
Anabel Hermosa A.
Concejal Metropolitano
MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
Presente.-



Asunto: Respuesta al Oficio N°. SGO-2018-0117

De mi consideración:

En atención al Oficio N°. SGO-2018-0117 ingresado el día 11 de enero de 2018, mediante el cual, en su calidad de Presidenta de la Comisión de Educación y Cultura y en representación de la misma, se solicita "el Plan Integral del Centro Histórico con el detalle de los presupuestos por componente" que debe además incluir "el proyecto 'Paseo de las Siete Cruces' en su totalidad, en el cual debe adjuntarse la metodología de socialización utilizada para su aprobación," al respecto me permito informar que:

1. En relación a la consulta sobre el avance del Plan del Centro Histórico de Quito, informamos lo siguiente en relación al proceso que se ha seguido para su consolidación:
 - a. Diagnóstico y Recopilación Documental: Adjunto a la presente carta se encuentra el Diagnóstico del estado actual del CHQ, documento que recopila más de 100 estudios que se han realizado para el sector, demostrando unas necesidades importantes en particular con: las limitaciones de capacidad de la movilidad existente, una calidad ambiental por debajo de los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud, una alta necesidad por parte de la población de espacio público (el 86% lo considera insuficiente de acuerdo a la encuesta multipropósito realizada por el ICQ en 2016), y demás problemáticas que son causantes de un proceso de despoblamiento del 2.2% anual desde el 2001.

- b. Trabajo Multidisciplinar: Para avanzar en la planificación se tomó la premisa de consolidar un equipo de trabajo en las áreas de: patrimonio, diseño urbano, arquitectura, leyes, economía, gestión y sociología. Cada profesional trabaja además en documentación de soporte para el Plan del Centro Histórico.

- c. Propuesta de Plan Parcial: El último documento de planificación urbana del CHQ es el Plan Especial del 2003 que tenía previsto una proyección en el tiempo de hasta el 2010, por lo tanto su actualización resulta inminente. Cabe recalcar además que los documentos siguientes de ordenamiento y planificación partían del plan y por su posterioridad resultaban extemporáneos, este es el caso de la Ordenanza 260, y el Plan de Gestión del CHQ. Además, las leyes Nacionales de Cultura y Planificación Urbana exigen que se actualicen los conceptos y estructura de todos los instrumentos de planificación, apuntando a la necesidad que la planificación del centro sea la de un PLAN PARCIAL, como lo determina la LOOGTUS. Cabe recalcar también, que dicho plan se inserta dentro del PMDOT de Quito, la Visión de Quito al 2040 y los lineamientos de Paisaje Urbano Histórico que plantea la UNESCO. El PLAN PARCIAL será evaluado por la Administración Zonal Manuela Sáenz, el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, y será presentado ante el Concejo Metropolitano, a través de sus comisiones, para su análisis y aprobación. Cabe mencionar que el avance de la planificación urbana en todos sus ámbito se ha presentado a las entidades competentes con quienes se ha trabajado de manera coordinada en la definición de líneas de acción.

- d. Participación Ciudadana: El proceso de participación ciudadana parte de una metodología sugerida por la ONU (Construyendo Puentes a través de la Planificación Participativa) y la ordenanza metropolitana No. 102. Cabe mencionar que esta propuesta se presentó a la Comisión de Participación Ciudadana en 2017. Los componentes de la planificación estuvieron enfocados en una planificación de las 370 ha del Centro Histórico, que abarcan más de 15 barrios. La fases han sido las siguientes:
 - i. Fase 1 - Asamblea General (Marzo 2017): Se inició el proceso con una convocatoria abierta apoyada por la Administración Zonal Manuela Sáenz y tuvo como objetivo el comunicar el inicio del proceso y recopilar información para la construcción de la Visión y Objetivo General del Plan.
 - ii. Fase 2 – Caminatas Barriales (Abril – Julio 2017): Se realizaron 15 caminatas con los líderes barriales, residentes y comerciantes de todos los sectores del CHQ (mapa 1), y se hizo una recopilación de datos mediante un análisis FODA de cada barrio del CHQ.

- iii. Fase 3 – Revisión de Datos (Julio 2017): A partir de la información recopilada se volvió a ajustar las problemáticas encontradas en el diagnóstico.
 - iv. Fase 4 – Priorización de Acciones en Mesas de Trabajo (Agosto – Octubre 2017): A partir de la recopilación de información se determinaron los siguientes temas para recopilar las propuestas de la comunidad: vivienda, patrimonio cultural, espacio público, desarrollo social, desarrollo económico, seguridad, y ambiente.
 - v. Fase 5 – Asambleas Temáticas (Noviembre 2017 – presente): El objetivo de las asambleas es trabajar sobre temas particulares como primer paso a la definición de un modelo de gestión para la implementación de programas y proyectos. En el punto 2 de este informe se describe con mayor detalle el proceso de la asamblea sobre el “Paseo de las 7 Cruces”. Además, se llevarán a cabo asambleas de proyectos prioritarios durante el primer trimestre del 2018.
- e. Estado Actual: Como resultado principal de la participación ciudadana se construyó el objetivo general del Plan CHQ para: ***Incrementar el índice de habitabilidad del Centro Histórico de Quito, con un enfoque en los espacios más vulnerables, para revertir su despoblamiento, crear oportunidades y revitalizar su patrimonio cultural mediante la generación de espacios seguros de calidad.*** Después, a partir de los documentos de diagnóstico, participación ciudadana y consultorías relevantes se ha realizado una priorización de acciones que se pueden efectuar como parte de una propuesta de ordenanza en los siguientes mecanismos de intervención: programas de desarrollo socio-económico, programas de infraestructura, proyectos de infraestructura, incentivos y revisión de ordenanzas previas. Estas acciones se organizan de acuerdo a las siguientes líneas estratégicas que requiere el CHQ:

1	Promover las sostenibilidad financiera de las intervenciones en el CHQ por medio de mecanismos de captura de valor que permitan la recuperación de la inversión pública.
2	Priorizar la rehabilitación del patrimonio edificado del CHQ, considerando la población vulnerable, y promoviendo reglas claras para la intervención, la reducción de factores de riesgo y el uso de tecnologías sostenibles.
3	Fortalecer, propiciar y diversificar el uso residencial del CHQ, mejorando las condiciones de los residentes actuales e incluyendo nuevos en zonas de baja densidad.
4	Activar e incorporar espacios públicos de calidad de diversas escalas que favorezcan la expresión cultural, la cohesión barrial y la continuidad de los sistemas ecológicos.

5	Establecer parámetros de intervención pública y privada para conseguir una reducción de emisiones, una eficiencia energética y una más eficiente recolección de residuos en el CHQ.
6	Priorizar las actividades económicas y capacidades de la población local, propiciando una mejora de la competitividad local y atracción de inversión.
7	Organizar un sistema de transporte sostenible en el CHQ que impulse la accesibilidad universal y la movilidad alternativa, recuperando el espacio público y solventando las necesidades de aparcamiento.
8	Catalogar y preservar las manifestaciones del patrimonio inmaterial del CHQ.
9	Estructurar una entidad gestora de las propuestas del Plan CHQ que facilite la información a actores públicos y privados para intervenir, visitar, invertir y habitar en el CHQ.
10	Priorizar la ocupación del espacio público y las edificaciones abandonadas del municipio para el desarrollo social y las necesidades de la población más vulnerable.

f. **Planificación 2018:** El objetivo es el de trabajar en los siguientes meses en la coordinación técnica y de inclusión en los POAs para coordinar con las entidades municipales competentes y presentar en el primer semestre del 2018 el documento a consideración del Concejo Metropolitano.

2. En relación al proyecto **“PASEO DE LAS SIETE CRUCES”**, me permito informar que este proyecto se ha propuesto en dos momentos, el primero se enfoca en la intervención física para la complementación y mantenimiento de las plataformas únicas de la García Moreno y Chile, calles que ya cuentan con una plataforma única para pacificación de tráfico y preferencia peatonal, además del mejoramiento de las condiciones de accesibilidad universal con el retiro de bolardos, y la inclusión de adoquín podó táctil; y un segundo momento en el cual se propone la implementación de restricción al paso vehicular en horarios determinados. Adjunto remito la Memoria correspondiente al proyecto.
3. El proceso de elaboración de la Propuesta Técnica de intervención física inició en Enero de 2017, con la elaboración de una propuesta metodológica y hoja de ruta para procesos de peatonalización de vías en el CHQ y la delimitación de las vías a intervenir en una primera fase.

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

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

- a) La revisión de **3 planes de Movilidad para el CHQ**, (1) Plan maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025, (2) Plan de Movilidad Sostenible para el Centro Histórico de Quito – 2009, y (3) Plan de Revitalización del Centro Histórico – Agencia Ecológica de Barcelona (2014); los cuales establecen como modelo conceptual para la movilidad en el CHQ la peatonalización del núcleo central;
- b) El **análisis de flujos peatonales y vehiculares registrados en el núcleo central del CHQ** (área designada por UNESCO en 1978), donde se reconoce que un 91% de los residentes y visitantes del CHQ se movilizan en transporte público (72%) y a pie (19%), concentrando flujos peatonales en las vías que conectan al núcleo central con las estaciones y paradas de transporte público como es el caso de la calle Chile, y que cerca del 93% del tráfico en el CHQ se genera por vehículos livianos (62% privados, 16% taxis con pasajeros y 15% taxis sin pasajeros);
- c) Del **conteo de vehículos** entregado por la Secretaria de Movilidad para la elaboración del Diagnóstico del CHQ (CD), donde se registra en el eje de la García Moreno, en promedio 44.101 vehículos a la semana, sentido Norte-Sur con dos horas pico, con un máximo de 482 vehículos por hora en hora pico y 272 en hora valle sin ninguna línea de transporte público;
- d) De la priorización en el territorio en base a las **recomendaciones emitidas por el Comité de Patrimonio Mundial y su órgano asesor el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)** en sus informes y decisiones a partir de su Misión Consultiva en 2013, en relación a la seguridad del flujo peatonal a generarse una vez entre en funcionamiento la estación del Metro de Quito en San Francisco, considerando las calles Benalcazar, Sucre, García Moreno, Bolívar, y Cuenca como primer radio de influencia por el impacto directo de la estación;
- e) Del **análisis topográfico del CHQ** y el reconocimiento de la existencia de plataformas adecuadas para el flujo peatonal y accesibilidad universal en función de la topografía del sitio y la pendiente de sus vías, considerando que en intervenciones pasadas las vías peatonales generadas son conectores en sentido Este-Oeste y por tanto se encuentran en contra de la pendiente natural del sitio dificultando la movilidad de población vulnerable como personas con discapacidad física, no videntes, adultos mayores;
- f) De un primer **levantamiento, en campo, de los locales y hogares directamente afectados** por la propuesta de complementación de plataformas únicas, buscando generar el menor impacto para residentes en el área y registrando 35 locales comerciales en el eje de la García Moreno (3 hoteles, 3 entidades financieras, 1 supermercado, y 28 locales de comercio), y 72 locales comerciales y oficinas en el eje

de la calle Chile incluyendo 2 colegios y las oficinas de la Presidencia de la República, así como 54 familias residentes (194 personas);

- g) Del **análisis del ámbito funcional de los pasajes y vías peatonales existentes en el CHQ** y su falta de conexión segura con espacios públicos, monumentos, equipamientos, y entre ellos. No existe articulación de servicios ni espacios adecuados para el uso pasivo de estos espacios públicos de manera segura ya que la pendiente y el uso comercial aledaño generan dinámicas de movimiento continuo y no de estancia. Tampoco se han generado circuitos que conecten y activen dichos pasajes con equipamientos o espacios públicos que puedan motivar el uso de las vías peatonales con otra dinámica;
- h) Del **aprovechamiento de la infraestructura física existente** en el eje de la García Moreno (plataforma única entre Mejía y Sucre) y la presencia de monumentos y equipamientos que potencien un uso recreativo y cultural del espacio público;
- i) Del **análisis de las condiciones medio ambientales del CHQ** en relación a los niveles de contaminación del aire por emisión de partículas negativas y smog y el confort acústico, registrando niveles de emisión de partículas negativas superior a la norma internacional (40 mg/m³) en más del 50% de los tramos en el eje de la García Moreno, y en promedio 58 decibeles en generación de ruido;
- j) De la **solicitud permanente de ciudadanos, específicamente de la Sociedad de Personas no videntes** para el retiro de bolardos en aceras, ya que constituyen obstáculos para la circulación peatonal, generan accidentes y su instalación vulnera el derecho a accesibilidad universal, reconociendo que el eje de la García Moreno es el que mayor número de bolardos concentra;
- k) Del **análisis de las actividades comerciales y el potencial para el uso del espacio público** normado y ordenado en vista de los negocios establecidos en el eje de la García Moreno, considerando la intervención en este eje como una oportunidad para dar inicio a procesos de regulación de uso de terrazas turísticas, mejoramiento de frente de negocios, mejoramiento de calidad para lograr un distintivo Q, y la implementación de vegetación urbana bajo el compromiso del cuidado del espacio público y mobiliario de manera corresponsable.

La propuesta técnica, elaborada por el Instituto Metropolitano de Patrimonio en función del análisis de los puntos descritos, fue puesta en consideración de la Secretaría de Movilidad a partir de Febrero de 2017, en múltiples reuniones de trabajo, remitiendo, de manera oficial, el proyecto técnico para su análisis de factibilidad el 17 de abril de 2017, mediante Oficio No. 1160. Con fecha 23 de mayo de 2017 mediante Oficio No. SM-0692-2017, la Secretaría de Movilidad remitió su informe de técnico de factibilidad **FAVORABLE** al proyecto con la recomendación para la elaboración de un **PLAN OPERATIVO** para la

gestión del espacio público generado a partir de la implementación de peatonalización (restricción vehicular por horarios) de las vías propuestas.

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

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

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

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

Con fecha 15 de septiembre de 2017 el proyecto de intervención física fue presentado y aprobado por la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio.

Con fecha 04 de octubre de 2017, el proyecto de intervención física fue presentado ante la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, quienes solicitaron se realicen dos mesas de

trabajo para presentación y discusión del PLAN OPERATIVO, previo a la aprobación del proyecto. Con fecha 10 de octubre de 2017, se realizan las mesas de trabajo solicitadas en el IMP y en CAPTUR.

Con fecha 16 de octubre de 2017 en sesión extraordinaria de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio se aprobó la propuesta.

4. En relación al proceso detalle presupuestario del proyecto, se adjunta el presupuesto referencial elaborado por la institución previa al proceso contractual, aclarando que el monto cotizado a través del portal es de **\$ 368,824.91**.
5. En relación al **PLAN OPERATIVO** para la implementación de restricción vehicular por franjas horarias, adjunto remito la matriz de acciones, responsables y compromisos para la operatividad del proyecto, considerando las áreas de competencia de todas las entidades municipales participantes.
6. En relación a los procesos de socialización a continuación detallo de la metodología de socialización trabajada con los directamente afectados, la cual se dividió en tres etapas:
 - Fase Introductoria: Fase de información general mediante un proceso “puerta a puerta” y aplicación de una encuesta desarrollada para recoger información específica para el plan operativo de restricción vehicular. Encuesta que se levantó con apoyo de la Administración Zonal “Manuela Sáenz” y que arrojó datos estadísticos sobre negocios, estacionamientos, familias, entre otros.
 - Fase Informativa: Fase en la que se entregó en campo información escrita sobre el proyecto, alcance, tiempo de ejecución de obra, soluciones de movilidad y demás información básica del proyecto mediante hojas informativas. Esta fase contempló la invitación a Asambleas a residentes y comerciantes de pequeña y mediana escala en el área directamente afectada.
 - Fase de Asambleas: Durante esta fase se realizaron dos asambleas para la socialización del plan operativo propuesto para el proyecto junto con los incentivos desarrollados para cada grupo. Estas asambleas acogieron a residentes y comerciantes de los ejes a intervenir además de otros actores del CHQ interesados.

Como resultado de estas asambleas, se evidenciaron preocupaciones en relación al inicio de obras durante los meses de ventas de Navidad (Octubre – Diciembre 2017), la operatividad para la restricción vehicular, y la implementación del proyecto previo al funcionamiento del Metro en Quito. En función de estas preocupaciones y siendo evidente la necesidad de trabajar una planificación operativa conjuntamente con los residentes y comerciantes se propuso a partir del 1 de noviembre un proceso de mesas de trabajo con la comunidad que inició con dos recorridos por las vías a intervenir (1 y 8 de noviembre).

La primera sesión de trabajo se realizó el 04 de Diciembre de 2017, para la cual se preparó una metodología de trabajo que permitiera recoger preocupaciones y plantear soluciones de manera conjunta, sin embargo se registró resistencia de los asistentes, lo cual no


permitió implementar las mesas de trabajo y llegar a acuerdos. Hay que mencionar que durante la sesión si se registraron dudas y preocupaciones, que se han considerado en la propuesta operativa.

7. Adicionalmente, el Instituto Metropolitano de Patrimonio con apoyo de Quito Turismo presento el proyecto a negocios turísticos del área de intervención, a hoteles, y operadores turísticos en diferentes reuniones. Estas reuniones recogieron algunas preocupaciones específicas para las cuales el proyecto contempló soluciones puntuales. Estas reuniones se detallan en el siguiente cuadro:


No.	FECHA Y LUGAR	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES
1	31 de mayo de 2017 IMP	Reunión con CAPTUR y BCHQ, presentación del proyecto y recepción de inquietudes	CAPTUR BCHQ QUITO TURISMO AZC IMP
2	22 de septiembre de 2017 EN CAMPO HOTEL PLAZA GRANDE HOTEL PATIO ANDALUZ	Reuniones con HOTEL PLAZA GRANDE Y HOTEL PATIO ANDALUZ presentación del proyecto y recepción de inquietudes	GERENTES DE LOS HOTELES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
3	26 de septiembre de 2017 IMP	Reunión con establecimientos turísticos localizados en el área de intervención	RESPRESENTANTES DE ESTABLECIMIENTOS IMP QUITO TURISMO AMC AMT
4	28 de septiembre de 2017 CENTRO DE CONVENCIONES EUGENIO ESPEJO	Reunión con Operadores turísticos y Gremios	RESPRESENTANTES DE OPERADORES IMP QUITO TURISMO AMC AMT
5	02 de octubre de 2017 LA COMPAÑIA	Reunión con presidente de la Fundación Compañía de Jesús	PRESIDENTE IMP
6	10 de octubre de 2017 CAPTUR	Mesa de trabajo con CAPTUR, BURO CHQ, y demás operadores y gremios turísticos	CAPTUR BCHQ OPERADORES TURÍSTICOS QUITO TURISMO IMP

Finalmente, me permito reiterar nuestro compromiso y apertura durante la implementación de este proyecto en cualquiera de sus fases. Para su conocimiento, además, adjunto remito la documentación precontractual a la cual se hace referencia en este informe.

Atentamente,



Arq. Angélica Arias
DIRECTORA EJECUTIVA
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO

Acción:	Responsable:	Unidad	Fecha:	Sumilla
Elaboración	Arq. Diana Araujo Unda	DIREC	23/01/2018	

Ejemplar 1: Ing. Anabel Hermosa – Comisión de Educación y Cultura
Ejemplar 2: Dr. Mario Granda – Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio
Ejemplar 3: Despacho de Alcaldía
Ejemplar 4: Seguimiento de Proyectos
Copias: Auxiliar numérico digital

Adj.:

1. Diagnóstico del Plan Parcial del Centro Histórico de Quito – CD adjunto
2. Memoria Proyecto “Paseo de las Siete Cruces”
3. Presupuesto Referencial “Paseo de las Siete Cruces”
4. Matriz Operativa de Restricción Vehicular

Se solicita información

impreso por Angelica Patricia Arias Benavides (angelica.arias@quito.gob.ec), 24/01/2018 - 15:41:27

Estado	abierto	Antigüedad	14 d 5 h
Prioridad	3 normal	Creado	10/01/2018 - 10:09:52
Cola	CONCEJO METROPOLITANO::Hermosa Anabel	Creado por	Carvajal López Igor Paul
Bloquear	bloqueado	Tiempo contabilizado	0
Identificador del cliente	SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO		
Propietario	ahermosa (Anabel Hermosa Acosta)		

Información del cliente

Nombre: SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO
Apellido: SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO
Identificador de usuario: SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO
Correo: secretariadelconcejo@sincorreo.com

Artículo #4

De: "Angelica Patricia Arias Benavides" <angelica.arias@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 24/01/2018 - 15:41:21 por agente
Tipo: nota-interna
Adjunto (MAX 8MB): 227.PDF (4.0 MBytes)

EN RESPUESTA LA OFICIO N° SGO-2018-0117 SE REMITE LA INFORMACIÓN SOLICITADA DEL PLAN INTEGRAL DEL CENTRO HISTÓRICO Y PROYECTO "PASEO DE LAS SIETE CRUCES"

Artículo #3

De: "Angelica Patricia Arias Benavides" <angelica.arias@quito.gob.ec>
Asunto: Nota
Creado: 17/01/2018 - 08:50:40 por agente
Tipo: nota-interna

GUIA N 0106

Artículo #2

De: "Ximena Del Carmen Armas Sanchez" <ximena.arms@quito.gob.ec>
Asunto: Actualización del propietario!
Creado: 10/01/2018 - 15:34:56 por agente
Tipo: nota-interna
Adjunto (MAX 8MB): 2018-SGC-0117.pdf (84.1 KBytes)

VA INSTITUTO METROPOITANO DE PATRIMONIO 2018-SGC-0117

C.C. ING. ANABEL HERMOSA

Artículo #1

De: "SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO" <secretariadelconcejo@sincorreo.com>.
Para: CONCEJO METROPOLITANO::Secretaría General del I. Concejo
Asunto: Se solicita información
Creado: 10/01/2018 - 10:09:52 por cliente
Tipo: teléfono

Texto



PROYECTO:

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

CONTIENE:

PLAN OPERATIVO DE PEATONALIZACIÓN
METODOLOGÍA DE IMPLEMENTACIÓN
PLAN DE SOCIALIZACIÓN

Quito, enero 2018

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

Contenido

1. CONCEPTUALIZACIÓN.-.....	3
2. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO.-	3
3. PLAN DE PEATONALIZACIÓN.-.....	9
4. PLAN OPERATIVO.-	13
5. PLAN DE SOCIALIZACIÓN.-	16
6. RESUMEN DE PROCESOS DE SOCIALIZACIÓN	18

1. CONCEPTUALIZACIÓN.-

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

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

En el caso del proyecto planteado para el Centro Histórico de Quito (CHQ), el objetivo concreto del proceso es la **reactivación peatonal en el núcleo central del CHQ ofreciendo soluciones a los actuales conflictos de movilidad y las condiciones medioambientales existentes en el CHQ asegurando la seguridad y prioridad de la circulación peatonal en el CHQ.**

La peatonalización del CHQ busca además garantizar el desarrollo socio-económico del territorio y sus habitantes, recuperar el espacio público, fomentar nuevos medios de transporte y favorecer a la seguridad en el área.

2. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO.-

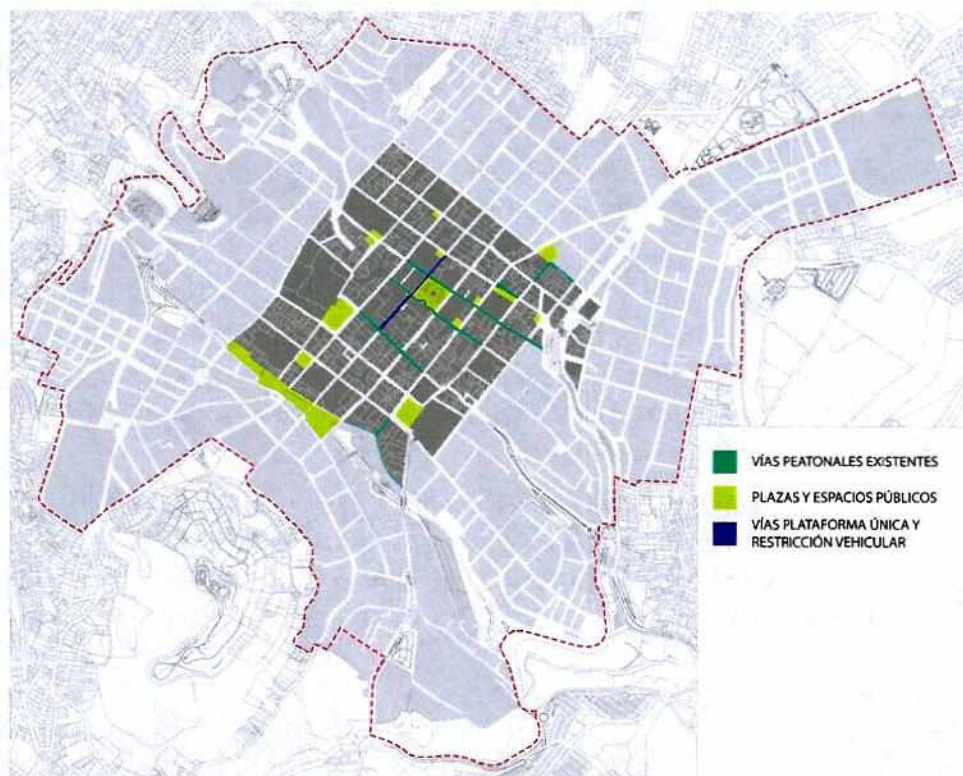
Antecedentes:

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

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

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

Mapa 01: Vías y Pasajes Peatonales existentes en el CHQ



Elaboración: IMP, 2016.

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

- Esta propuesta recoge las recomendaciones para procesos de peatonalización presentadas por la Agencia Ecológica de Barcelona en convenio con el Instituto Metropolitano de Patrimonio en 2014.

Condiciones actuales de Movilidad en el CHQ

1. Estructura Vial del CHQ:

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

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

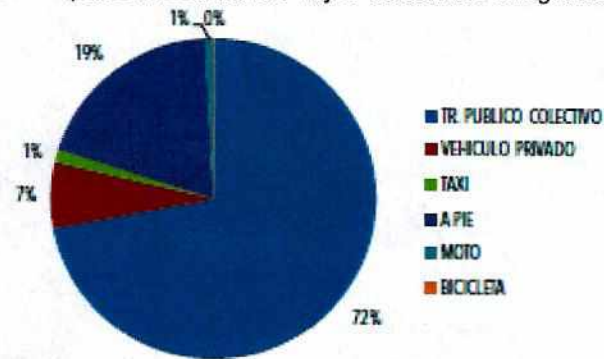
2. Naturaleza de los Desplazamientos en el CHQ:

El CHQ, además de constituir un fuerte atractor de visitantes, permanece en el centro de gravedad y en el segmento más angosto del área urbana del DMQ, estructura bajo la cual los desplazamientos de sus habitantes son de carácter pendular, hacia y desde la zona centro-norte de la ciudad. Esto significa que los habitantes tienen que cruzar el Centro Histórico, sea directamente o de manera tangencial, utilizando las dos únicas vías perimetrales que conectan con la zona norte: Avenida Mariscal Sucre y Avenida Velasco Ibarra.

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

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

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



Elaboración: Convenio Interinstitucional AEUB – IMP.

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

Condiciones actuales ambientales en el CHQ

1. Contaminación ambiental:

Según el último inventario de emisiones del DMQ (2011), el 95% de los contaminantes por monóxido de carbono presentes en la atmósfera son producto del tráfico vehicular, seguido por la industria y las termoeléctricas como principales emisores de material particulado. La calidad del aire en Quito en los últimos años se encuentra en condiciones aceptables, sin embargo el Centro Histórico muestra altos índices de emisiones contaminantes vehiculares (AEUB, 2014 - 2015).

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

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

Estación	Nomenclatura	Contaminante					
		CO	NO ₂	O ₃	SO ₂	PM _{2,5}	PM ₁₀
Carapungo	Car	X	X	X	X	X	X
Cotocollao	Cot	X	X	X	X	X	
Belisario	Bel	X	X	X	X	X	
Centro	Cen	X	X	X	X	X	
El Camal	Cam	X	X	X	X	X	
Guamani	Gua	X	X	X			X
Los Chillos	Chi		X	X	X		
Tumbaco	Tum			X	X		X
San Antonio de Pichincha	Sap					X	X

Elaboración: IMP. Oficina Plan CHQ. 2017

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

Las estaciones la Basílica y La Marín demuestran valores superando al límite normativo del Ecuador en niveles de NO₂ debido a una alta intensidad vehicular, según los valores de la Norma ecuatoriana es de: 50mg/m³, existiendo un registro en los sectores con un promedio aritmético anual de 54 y 131 mg/m³.

Según el análisis del Convenio Interinstitucional AEUB – IMP, año 2014 - 2015. Analizando el resultado de la modelización de la calidad del aire y su indicador, la situación actual, se puede considerar como de una pobre calidad del aire, casi el 50% de los tramos no consiguen alcanzar el valor límite establecido por la normativa (40 mg/m³). Destaca negativamente la Avenida de Pichincha con valores por encima de 100 mg/m³ anuales.

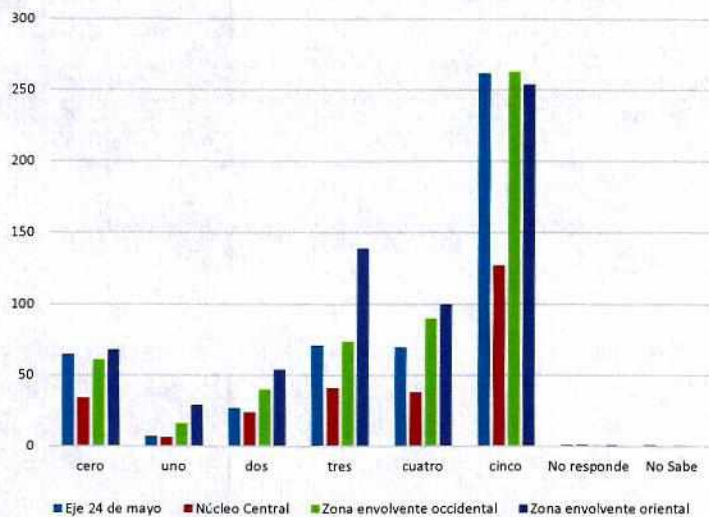
Analizando por barrios, únicamente El Placer y La Chilena consiguen resultados positivos. En el extremo contrario se sitúan los barrios de González Suárez. (AEUB, 2014 - 2015)

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

Es decir en total un 77% de habitantes del CHQ sienten media alta o alta la contaminación por smog. Un 11,6 % reporta no sentir ninguna contaminación por smog en el CHQ. El resto siente contaminación baja y media baja (1 y 2). Este tipo

de contaminación es la más visible, y Quito ha sido mencionada como una de las ciudades más contaminadas del Ecuador (Organización Mundial de la Salud, 2016) por lo que sería necesario regular las emisiones físicas de smog para mejorar esta percepción (ICQ, 2016-2017)

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



Elaboración: ICQ, 2017

Fuente: Encuesta Multipropósito ICQ, 2016

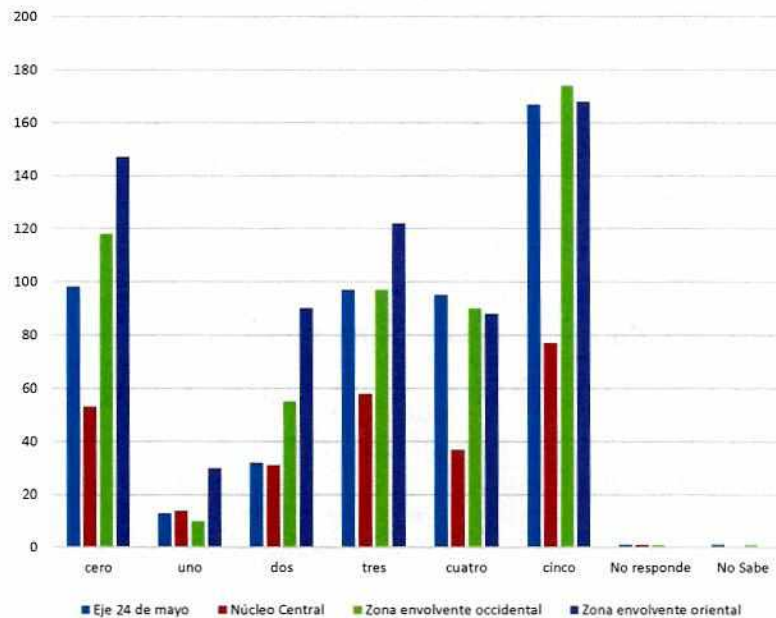
2. Contaminación acústica:

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

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

CHQ. De la mano del smog, esto tiene que ver principalmente con la calibración y tipo de motor que tienen los usuarios de vehículos (ICQ, 2016-2017).

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



Elaboración: ICQ, 2017

Fuente: Encuesta Multipropósito ICQ, 2016

3. PLAN DE PEATONALIZACIÓN.-

El Plan de Peatonalización del CHQ tiene por objetivo solucionar problemas concretos del CHQ en torno a las condiciones de movilidad, calidad ambiental, seguridad, accesibilidad universal y disfrute del espacio público (vías y aceras) a la par que busca garantizar la preservación del patrimonio edificado al combatir factores de impacto negativo como el smog, el ruido y la vibración generada por la circulación vehicular por la red vial del CHQ.

En el caso del CHQ, esta propuesta reconoce además los esfuerzos realizados con anterioridad, recoge información sobre problemáticas presentes en estos espacios, y vincula los espacios peatonalizados en la conformación de circuitos. Este proyecto se propone en 8 fases de implementación paulatina.

Parte del proceso implica la revisión y aprobación de cada una de las fases, recogiendo, en los casos necesarios, retroalimentación de las fases implementadas y siendo capaces de modificación en función de la redistribución del tráfico, el desarrollo económico y las áreas prioritarias de implementación.

Fase 1: Calles García Moreno y Chile

Como se explicó anteriormente, el plan general de peatonalización del CHQ se ha estructura en fases de implementación paulatinas. De acuerdo a la metodología de implementación cada fase tomará en promedio de 9 a 12 meses para el desarrollo de procesos de planificación, desarrollo técnico, logística, concertación de acuerdos, construcción de alianzas, implementación en etapas, revisión de resultados y ajustes.

La primera fase propuesta nace del estudio de las vías y pasajes peatonales existentes y busca articularlos para fortalecer la conformación de circuitos que reactiven las condiciones de las vías peatonales existentes. Adicionalmente, la fase propuesta responde al estudio diagnóstico resumido en este documento, a la localización de monumentos y equipamientos que concentran mayor flujo peatonal y requieren un cuidado en términos de preservación patrimonial más exhaustivo y a la ausencia de transporte público.

Implementación Fase 1

– Etapa Preliminar:

La etapa preliminar en el caso de la Fase 1 se enfocó en la coordinación interinstitucional a nivel municipal, la elaboración del expediente técnico para revisión de la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda y la posterior aprobación de la Comisión de áreas Históricas y Patrimonio, de acuerdo a la norma vigente.

Esta etapa incluyó reuniones interinstitucionales a nivel técnico y las siguientes actividades:

- Definición delegados por institución o dependencia implicada para el proyecto
- Sociabilización del Proyecto total y en sus fases con las dependencias involucradas
- Mesas de Trabajo interinstitucional
- Actualización planes existentes
- Definición de acuerdos y compromisos

- Levantamiento general de residentes, comercios y equipamientos directamente afectados en los tramos seleccionados
- Definición de estrategias de implementación del proyecto técnico y de ejecución de obra.
- Estudio de alianzas público-privadas
- Estudio de Fuentes de Financiamiento

– Etapa I:

Una vez elaborado el proyecto técnico y remitido el expediente para su estudio en la Secretaría de Movilidad, esta etapa inició con los procesos de elaboración participativa del Plan Operativo para la activación, cuidado y mantenimiento del espacio público a generarse. Esta etapa incluye procesos de comunicación, acondicionamiento técnico y desarrollo de actividades complementarias. A la fecha esta etapa se encuentra en ejecución con el proceso de construcción del Plan Operativo y el inicio de la ejecución de obra física previsto para Septiembre de 2017.

Para cada proceso se han previsto las siguientes acciones:

Comunicación / Socialización

- Identificación detallada de actores involucrados y grupos afectados
- Identificación de posibles impactos negativos e incentivos
- Preparación recursos de comunicación del proceso de implementación
- Reuniones actores involucrados (entidades municipales, privadas, negocios y residentes)
- Definición de compromisos y acuerdos
- Inicio del proceso de socialización/ Campaña de comunicación

Acondicionamiento Técnico

- Delimitación y análisis de la logística de implementación en el área a intervenir
- Planificación de contratación de obra (aplicación al territorio)
- Trazado de rutas alternativas autos y taxis
- Aplicación de las restricciones de horarios de carga/descarga y recolección de basura
- Diseño/contratación señalización restricción vehicular
- Registro de vehículos especiales / residentes

- **Preparación logística de implementación: Ejecución de obra física en la construcción de plataforma única en los tramos propuestos (Septiembre 2017)**

Actividades Complementarias

- Estudios de programas y proyectos de activación y ocupación del espacio público
- **Re-lanzamiento de las vías peatonales**
- Acercamiento a gestores culturales y artistas
- Evaluación propuestas público – privadas y fuentes de financiamiento
- Definición de programas culturales (muestreo)

– Etapa II y III:

Las actividades previstas de acuerdo a la metodología indicada recogen la apertura de las vías posterior a la ejecución de obra y la restricción vehicular paulatina. Sin embargo en el caso de los tramos seleccionados, una vez analizados los actores involucrados, las actividades económicas existentes y los flujos vehiculares en la actualidad, la reapertura de las vías al flujo vehicular una vez terminada la obra de plataforma única y retiro de bolardos podría ser contraproducente para el proceso y los objetivos de seguridad y accesibilidad universal en el espacio público, dificultaría la implementación de actividades complementarias y el mejoramiento del espacio público y podría generar rechazo en el proceso.

Los tramos propuestos en la calle García Moreno cuentan al momento con un plan de restricción vehicular en fines de semana, días en los cuales el CHQ registra el mayor número de visitantes. Por su parte, los tramos de la calle Chile a la fecha son recorridos de manera permanente y en mayoría por peatones poniendo en riesgo su seguridad y entorpeciendo el flujo vehicular. Por lo tanto, dadas las condiciones de los tramos propuestos, estas etapas se han propuesto unificadas contemplando el cierre definitivo una vez iniciado el proceso de obra.

Durante esta etapa se han previsto de manera conjunta las siguientes acciones:

Comunicación / Socialización

- Campaña de comunicación Proyecto de Complementación de plataformas únicas del CHQ
- Socialización comunidad directamente afectada
- Firma de acuerdos grupos de actores directamente afectados en caso de ser necesario

- Revisión y ajustes

Acondicionamiento Técnico

- Restricción vehicular permanente en vías (aplicación al territorio de señalética y mecanismos operativos de control de tránsito)
- Mecanismos/operativos de restricción vehicular física
- Implementación controlada de franjas horarias carga-descarga / recolección de basura
- Implementación de rutas alternativas autos y taxis
- **Revisión y Ajustes**

Actividades Complementarias

- PROGRAMAS DE OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
Re-lanzamiento de las vías peatonales
- Comunicación de eventos
- Financiamiento de proyectos complementarios
- Gestión con grupos de interés
- Activación programas culturales en horarios extendidos

4. PLAN OPERATIVO.-

Los procesos de desarrollo del proyecto y los tiempos asociados a dicho procesos han permitido la clasificación de los procesos asociados a dos componentes clave: (a) proyecto técnico de implementación de obra física y restricción vehicular, y (b) plan operativo de construcción participativa.

Cada componente se ha disgregado en una serie de procesos a los cuales se han asociado actores a nivel interinstitucional como parte del equipo responsable del desarrollo. Los procesos tanto de definición y ejecución del proyecto técnico como de coordinación del proceso de elaboración del Plan Operativo se ha liderado desde el Instituto Metropolitano de Patrimonio (IMP).

Tabla 02: Componentes – Plan de Complementación de plataformas únicas del CHQ

COMPONENTE	PROCESOS	ACTORES
ESTUDIO TÉCNICO	1. Propuesta metodológica de implementación de proyecto	IMP, QUITO TURISMO, AZC, SEC MOVILIDAD
	2. Propuesta Fase 1 en el territorio	IMP, SEC MOVILIDAD, AZC

	3. Estudio técnico de ejecución de obra	IMP, STHV
	4. Estudio de Movilidad	IMP, SEC MOVILIDAD
	5. Informe técnico STHV	IMP, STHV
	6. Aprobación Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio	IMP, STHV, COMISION
	7. Ejecución de Obra	IMP
PLAN OPERATIVO	1. Identificación de actores	IMP, QUITO TURISMO, AZC
	2. Definición de mesas temáticas de trabajo	IMP
	3. Acuerdos y compromisos	IMP, SEC MOVILIDAD, AZC, QUITO TURISMO, SEC CULTURA, EPMOP, CONQUITO, ALCALDIA, SEC SEGURIDAD, AMT, AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL
	4. Socialización	IMP, AZC
	5. Gestión de implementación	IMP

Elaboración: IMP. 2017

Metodología Propuesta

La metodología propuesta para la elaboración del Plan operativo se basa en reconocer de manera conjunta los procesos clave para el correcto funcionamiento de los pasajes peatonales existentes y a generarse. Este proceso se ha llevado a cabo con la participación de técnicos a las reuniones interinstitucionales (Sec. de Movilidad, Quito Turismo, Administración Zonal Centro) y con la información e inquietudes recopiladas a través de una reunión de trabajo con grupos de interés privados (Buró del CHQ y Cámara Provincial de Turismo de Pichincha).

Si bien el proyecto técnico y el análisis metodológico para su implementación se han liderado desde el IMP, el Plan Operativo dependerá de los compromisos de múltiples instituciones, que en el marco de sus competencias apoyarán a la implementación exitosa del proyecto. Por tanto, las propuestas y compromisos definidos en este plan serán de construcción colectiva y de responsabilidad conjunta tanto en procesos de construcción de la propuesta como en términos de implementación, gestión y logística del espacio.

El objetivo del Plan Operativo es definir el funcionamiento del espacio público generado a través de la peatonalización asegurando un espacio limpio, seguro, accesible, activo, de calidad que permita a los residentes y visitantes del CHQ disfrutar del entorno construido y de la cultura del sitio.

Para el efecto se han determinado 5 temáticas principales a tratarse en mesas de trabajo interinstitucionales y posteriormente con grupos de interés. Estas temáticas recogen actividades que deberán definirse previo al proceso de socialización con los residentes y con demás medios de comunicación. Estas temáticas son:

a. Activación del Espacio Público

Los procesos de activación del espacio público existente y a crearse serán coordinados por las entidades competentes en función de los estudios técnicos proporcionados por el IMP y la STHV. El objetivo es generar espacios de interés y actividad que permita mejorar la percepción de seguridad y el disfrute de residentes y visitantes del espacio público. Este proceso se enmarca en el Plan de Cultura en el CHQ, liderado por la Secretaría de Cultura del DMQ.

b. Incentivos y soluciones

Con el objetivo de generar soluciones e incentivos para balancear los costos y beneficios del proyecto con los directamente afectados, estas propuestas se están desarrollando en función del primer levantamiento de información de las áreas afectadas y la definición de grupos de actores: (1) residentes, (2) comerciantes de pequeña y mediana escala, (3) comercio de gran escala, (4) hoteles y espacios culturales, (5) entidades de gobierno, (6) Curia, (7) servicios de movilidad. Si bien se han identificado incentivos para sumar actores al proyecto y soluciones a posibles complicaciones, un censo detallado de residentes y comercios se encuentra en ejecución previo a una definición final. La ejecución de incentivos será de responsabilidad de las entidades competentes de acuerdo al incentivo.

c. Auspicios (mobiliario público)

El mejoramiento de la calidad del espacio público a generarse a través del cierre de vías al tráfico vehicular es parte importante para garantizar la utilización, disfrute y seguridad en el mismo. Por lo tanto, se ha decidido trabajar en la búsqueda de auspicios económicos que permitan la implementación del mobiliario de espacio público y terrazas turísticas de manera ordenada y en el marco de la normativa vigente en cuanto a publicidad en el CHQ. Este proceso estará acompañado de un proceso de desarrollo de mobiliario participativo con grupos de interés y el desarrollo de los lineamientos para la aplicación de marca de auspicios con las entidades competentes.

d. Seguridad y Logística

Estas mesas de trabajo se enfocan en coordinar las acciones de las entidades de control y seguridad para su aplicación en el espacio público. Se incluyen los procesos de coordinación de cumplimiento de ordenanzas, horarios, desvío de tráfico vehicular, señalización y demás medidas de control. El componente operativo de lo resuelto en estas mesas será de responsabilidad de las entidades competentes.

e. Comunicación

Este proceso se ha establecido para definir los mejores medios y mecanismos para el proceso de comunicación y socialización in situ del proyecto. En esta mesa se discute el material diseñado para el proceso, el contenido de la información que se compartirá y los mecanismos idóneos para socialización con cada grupo de actores.

5. PLAN DE SOCIALIZACIÓN.-

Conscientes de la importancia del proceso de socialización del proyecto con sus posibles afectados, se ha propuesto la generación de un plan de socialización basado en el levantamiento de actores in-situ en el área a ser intervenida. Este proceso será coordinado por el IMP y la Administración Zonal Centro "Manuela Sáenz" en base a los lineamientos y con el material definido en la Mesa de trabajo interinstitucional de Comunicación.

El principal objetivo de la metodología base propuesta es llegar a todos los directamente afectados entendiendo las posibles afectaciones e impactos y con soluciones y/o incentivos definidos. Esta metodología será definida a detalle a través del trabajo coordinado de manera interinstitucional en los productos antes descritos. Sin embargo, la propuesta base se describe a continuación.

Metodología Propuesta

La metodología base constituye lineamientos a tomarse en cuenta durante el proceso de socialización incluyendo material y mecanismos para el proceso. Estos lineamientos se basan en la metodología implementada para la construcción del Plan Operativo y utilizan los productos generados en el mismo como recursos.

Esta metodología propone un acercamiento diferenciado a los diversos grupos de actores afectados en el área, (1) residentes, (2) comerciantes de pequeña y mediana escala, (3) comercio de gran escala, (4) hoteles y espacios culturales, (5) entidades de gobierno, (6) Curia, (7) servicios de movilidad, con quienes se establecerán soluciones que minimicen posibles impactos negativos.

Requerimientos previos

Previo a la puesta en marcha del proceso de socialización, se deberá haber definido los siguientes componentes:

- **Actores y problemáticas:** Para la eficiente implementación de esta propuesta será necesario conocer al detalle a cada uno de los actores y los posibles impactos negativos q se puedan ocasionar a sus dinámicas y estilo de vida. Para este propósito el IMP, con apoyo de la STHV y Quito Turismo ha realizado un levantamiento general y un censo detallado de los residentes y ocupantes en el área a intervenirse.
- **Plan Operativo:** De igual manera, los productos desarrollados para el Plan Operativo son además insumos para la preparación de material y contenidos para la socialización. La diferenciación de actores, implica además q con cada grupo las entidades participantes, aparte del IMP y la AZC, serán variables.
- **Material de Comunicación:** Se deberá además tener preparado material de comunicación diferenciado de acuerdo al grupo con el cual se realiza el proceso de socialización.

Productos Esperados

Una vez realizado el proceso de manera ordenada y por grupos de actores, los siguientes productos podrían generarse:

1. Censo de actores
2. Acuerdos de apadrinamiento
3. Acuerdos de acogimiento a incentivos
4. Convenios de buen uso de espacio público y salvoconductos.

Sin embargo es importante reconocer como principal producto esperado de este proceso a la participación activa y propositiva de todos los actores involucrados y el compromiso con el éxito del proyecto.

6. RESUMEN DE PROCESOS DE SOCIALIZACIÓN

FECHA	ACTIVIDAD	ACTORES INSTITUCIONALES Y SOCIALES INVOLUCRADOS
Viernes 07 de julio de 2017	Reunión de procesos de socialización	AZCMS / Quito Turismo / IMP
Jueves 13 de julio de 2017	Reunión de coordinación para estrategias de socialización con la comunidad	AZCMS / IMP
Marzo 2017	Levantamiento de información general en campo	IMP / Comunidad
31 de mayo de 2017	Reunión con CAPTUR y Buró CHQ: presentación del proyecto y recepción de inquietudes	IMP / CAPTUR / Buró CHQ / Quito Turismo / AZCMS
20 y 21 de julio de 2017	Fase 1 : Introducción, información general y levantamiento de datos específicos en encuestas en campo	Comunidad / IMP / AZCMS
Lunes 18 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización mediante asambleas para residentes y comerciantes	AZCMS / AMT / AMC / Quito Turismo / STHV / IMP
Martes 19 de septiembre de 2017	Reunión de coordinación de socialización a Hoteles, Operadores y gremio turístico	AZCMS / IMP / Quito Turismo / Alcaldía

22 de septiembre de 2017	Reuniones con gremio hotelero: presentación del proyecto y recepción de inquietudes	Gerentes hoteles: Plaza Grande y Patio Andaluz / IMP / Quito Turismo / AMC / AMT
26 de septiembre de 2017	Reunión con establecimientos turísticos localizados en el área de intervención	Representantes de establecimientos / IMP / Quito Turismo / AMC / AMT
28 de septiembre de 2017	Reunión con operadores turísticos y gremios	Representantes de operadores / IMP / Quito Turismo / AMC / AMT
26 de septiembre de 2017	Reunión con establecimientos turísticos localizados en el área de intervención	Representantes de establecimientos / IMP / Quito Turismo / AMC / AMT
28 de septiembre de 2017	Reunión con operadores turísticos y gremios	Representantes de operadores / IMP / Quito Turismo / AMC / AMT
02 de octubre de 2017	Reunión con el presidente de la Fundación Compañía de Jesús	Presidente Fundación Compañía de Jesús / IMP
06 de octubre de 2017	Fase 2: Convocatoria, entrega de información del proyecto de intervención puerta a puerta en campo (pendiente la convocatoria a Asambleas)	Comunidad / IMP
19 de octubre de 2017	Primera Asamblea con la comunidad	Residentes y comerciantes de la zona / IMP / Secretaría de Movilidad / AMT / CONQUITO / Quito Turismo / Policía Metropolitana / STHV, AZCMS / AMC
23 de octubre de 2017	Segunda Asamblea con la comunidad	Residentes y comerciantes de la zona / IMP / Secretaría de Movilidad / AMT / AMC / EPMMOP / AZCMS / STHV / Quito Turismo / CONQUITO / SECU / Policía Metropolitana / Secretaría de Ambiente
01 de noviembre de 2017	Caminata barrial diurna	Comunidad (residentes, comerciantes, operador

		turístico) / IMP / Fundación Museos / Secretaría de Ambiente / AMT
08 de noviembre de 2017	Caminata nocturna	Comunidad (residentes, comerciantes, operador turístico) / IMP
16 de noviembre de 2017	Reunión interinstitucional para conocer avances sobre acuerdos generados en el marco del proyecto y coordinación de talleres con la comunidad	IMP / AMC / AMT / Secretaría de Ambiente / Policía Metropolitana / EPMMOP / CONQUITO / EPMMQ / AZCMS / STHV No asistió: Quito Turismo / SECU / Secretaría de Movilidad
04 de diciembre de 2017	Presentación del proyecto y taller participativo en el marco del proyecto de plataformas únicas CHQ	IMP / Secretaría de Movilidad / AMT / EPMMQ / AZCMS / STHV / Quito Turismo / SECU / AMC / Unidad Patronato San José / EPMMOP No asistió: Secretaría de Ambiente / Secretaría de Inclusión Social / Policía Metropolitana
18 de diciembre de 2017	Reunión con establecimientos educativos para la socialización de fechas y logística de la obra	San Pedro Pascual / La Providencia / IMP
18 de diciembre de 2017	Reunión para la definición de la estrategia de comunicación	IMP / Secretaría de Comunicación
19 de diciembre de 2017	Reunión interinstitucional para ultimar detalles para la difusión de la estrategia comunicacional	IMP / Secretaría de Comunicación / AMT / AMC / EPMMOP / AZCMS / EPMMQ / Policía Metropolitana / Quito Turismo / Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana
20 de diciembre de 2017	Reunión con gremio hotelero para nueva socialización de fechas y logística de la obra	Hotel Plaza Grande / Hotel Balcón Colonial / Restaurante Balcón Colonial / Hotel Patio

Andaluz		
21 de diciembre de 2017	Reunión con actores sociales específicos para nueva socialización de plataformas únicas	Residentes, comerciantes y otros actores sociales / IMP / AZCMS / Secretaría de Comunicación / Secretaría General de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana
27, 28 y 29 de diciembre de 2017	Socialización del proyecto in situ a través de la entrega de trípticos y envío de información digital por correo electrónico	IMP / AZCMS
02 al 03 de enero de 2018		

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

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
INSTITUTO METROPOLITANO DE PATRIMONIO
PRESUPUESTO

CODIGO: 5035

PROYECTO: COMPLEMENTACION Y MANTENIMIENTO DE PLATAFORMAS UNICAS - FASE 1

PORCENTAJE DE COSTOS INDIRECTOS (%): 25

Código Rubro	Und.	Cantidad	C. Unitario	C. Total	
PRELIMINARES					
DESINFESTACION Y DESRATIZACION					
205	BIOCIDA APLICACIÓN Y LIMPIEZA	m2	5.00	7.64	38.20
RETIROS, DERROCAMIENTOS, LIBERACIONES Y DESALOJOS					
15	SOBREACARREO DE ESCOMBROS	m3	78.00	7.66	597.48
341	RETIRO DE PIEDRA LAJA (PARED)	m2	1.00	5.51	5.51
346	DERROCAMIENTO LOSA DE HORMIGÓN ARMADO	m3	5.00	258.67	1,293.35
665	PICADO DE CONTRAPISO, INC: CANALES PARA INSTALACIONES	m3	2.00	356.96	713.92
785	RETIRO DE MASILLADO EN PISOS	m2	13.00	4.06	52.78
805	VIAJE - TRANSPORTE DE MATERIALES C-350	u	14.00	39.59	554.26
816	PICADO DE HORMIGÓN SIMPLE - CONTRAPISOS	m3	23.00	79.39	1,825.97
1048	PICADO DE HORMIGÓN ARMADO	m3	2.00	351.61	703.22
1052	RETIRO DE BALDOSA DE PIEDRA	m2	371.00	4.65	1,725.15
1064	DESALOJO A MAQUINA(CARGADORA Y VOLQUETA)	m3	205.00	6.77	1,387.85
2101	RETIRO DE CERRAMIENTO METÁLICO	m2	939.00	3.05	2,863.95
2504	RETIRO DE CONTRAPISO H.S. (EQUIPO HIDRÁULICO)	m2	3.00	8.35	25.05
2712	VIAJE - TRANSPORTE DE MATERIALES (CAMIÓN/TRÁILER)	u	18.00	177.63	3,197.34
2726	RETIRO DE ASFALTO (CAPA DE 15 CM)	m2	364.00	29.17	10,617.88
2971	LIMPIEZA DE BORDILLOS CON CEPILLO DE ALAMBRE	m2	10.00	2.06	20.60
3316	LIBERACIÓN DE ADOQUÍN DE GRES	m2	153.00	5.92	905.76
3923	RETIRO POSTES SEÑALIZACIÓN Y LETREROS	u	6.00	56.81	340.86
4636	DERROCAMIENTO DE HORMIGÓN SIMPLE	m3	2.00	79.39	158.78
5034	ROTURA DE ASFALTO A MAQUINA E=1-3"	m2	2,721.00	1.80	4,897.80
REPLANTEO Y NIVELACION					
3199	REPLANTEO A CINTA	m2	1,161.00	0.67	777.87
EXCAVACIONES					
386	EXCAVACIÓN MANUAL 0-2 M DE SUELO NATURAL	m3	59.00	13.56	800.04
RELLENOS					
396	RELLENO DE ARENA	m3	12.00	22.66	271.92
397	RELLENO GRANULAR COMPACTADO MECÁNICAMENTE	m3	19.00	26.36	500.84
CERRAMIENTO PROVISIONAL					
4311	CERRAMIENTO CON MALLA TIPO SARAN 60% - INCLUYE DESARMADO	m2	939.00	5.97	5,605.83
4700	ARMADO CERRAMIENTO METÁLICO PROVISIONAL (PANELES METÁLICOS)	m2	940.00	3.14	2,951.60
ESTRUCTURA					
HORMIGONES Y ADITIVOS					
365	H. S. 180 KG/CM2	m3	8.00	140.64	1,125.12
861	H. PREMEZCLADO 210 KG/CM2 (BOMBA Y ADITIVO PLASTIFICANTE)	m3	145.00	127.07	18,425.15
862	ADITIVO ENDURECEDOR PARA PISOS	Kg	1,150.00	2.51	2,886.50
1484	ENCOFRADO PARA MUROS 3 USOS	m2	416.00	13.27	5,520.32
2950	ENCOFRADO PARA MUROS (UN LADO)	m2	38.00	28.93	1,099.34
4149	CANAL RECOLECTOR H.S. FC=210 KG/CM2; A= 0,50M H=1,00M E=0,25M; INCL. REJILLA E	M	7.00	336.88	2,358.16
ACERO ESTRUCTURAL					
28	ACERO DE REFUERZO	Kg	3,840.00	2.01	7,718.40

Código Rubro**Und. Cantidad C. Unitario C. Total**

Código Rubro		Und.	Cantidad	C. Unitario	C. Total
366	MALLA ELECTROSOLDADA 6:15	m2	1,455.00	5.99	8,715.45
3033	TUBO METÁLICO PARA BANCAS	M	4.00	11.47	45.88
3438	PLACA DE ACERO E=9 MM. INC. ANTICORROSIVO	m2	2.00	200.65	401.30
3530	ESTRUCTURA DE ACERO TUBULAR NEGRO HASTA 6"	Kg	70.00	4.12	288.40
PERFORACIONES EN MUROS MAQUINARIA MENOR					
403	PERFORACIÓN DE MUROS DE PIEDRA d= 10 CM	M	4.00	136.42	545.68
CUBIERTAS					
RECOLECCION DE AGUAS LLUVIAS					
104	RETIRO CANALES Y BAJANTES	M	48.00	1.69	81.12
919	BAJANTE A.LL. PVC-D 75 MM	M	60.00	8.32	499.20
MUROS Y TABIQUES					
MAMPOSTERIAS					
112	PICADO EN MUROS DE LADRILLO	m3	2.00	296.92	593.84
ENLUCIDOS DE CEMENTO					
117	RECUBRIMIENTO DE BAJANTES A. LL. (MALLA Y ENLUCIDO)	m2	3.00	21.43	64.29
769	MEDIA CAÑA	M	2,571.00	1.87	4,807.77
795	RESANE DE ENLUCIDOS MORTERO 1:3	m2	4.00	9.51	38.04
1661	RETIRO DE ENLUCIDOS SOBRE PIEDRA	m2	9.00	4.06	36.54
OTROS ACABADOS EN PAREDES					
2791	REVOCADO DE PIEDRA + COLOR (MAMPOSTERIAS)	M	68.00	1.18	80.24
CONTRAPISOS Y PISOS					
CONTRAPISOS					
2819	PICOTEADO DE ASFALTO	m2	606.00	4.87	2,951.22
5159	CORTE DE CARPETA ASFALTICA A MAQUINA (E=5CM, H=15CM)	M	180.00	4.02	723.60
INTERVENCION EN PISOS Y FACHADAS DE PIEDRA					
385	RETIRO PISO DE PIEDRA SILLAR	m2	39.00	4.46	173.94
429	PIEDRA SILLAR INCLUYE REVOCADO	m2	70.00	70.37	4,925.90
954	BALDOSA DE PIEDRA CORTADA A MAQUINA 30 * 30 CM	m2	19.00	54.54	1,036.26
1069	BORDILLO DE PIEDRA (30X10CM) - INC. REVOCADO	M	188.00	49.55	9,315.40
2136	RETIRO DE BORDILLO DE PIEDRA	M	178.00	4.06	722.68
2324	BORDILLO DE PIEDRA, DOBLE CORDÓN Y UN FILETE	M	49.00	61.66	3,021.34
4205	COLOCACIÓN DE PIEDRA EN PARED DE A=30CM Y L VARIABLE	m2	4.00	13.54	54.16
PISOS CERAMICOS Y OTROS					
770	REVOCADO DE PISO DE LADRILLO TIPO GRES	m2	99.00	5.03	497.97
1678	COLOCACIÓN BALDOSA DE PIEDRA CORTADA A MAQUINA	m2	8.00	7.43	59.44
2513	CORTADO DE PIEDRA CON AMOLADORA	M	43.00	10.98	472.14
2861	CORTE HORIZONTAL EN PIEDRA	M	42.00	18.13	761.46
OTROS PISOS					
1013	RETIRO DE ADOQUÍN	m2	17.00	3.67	62.39
1086	COMPACTACIÓN MANUAL SUELO NATURAL	m2	121.00	1.84	222.64
1980	COLOCACIÓN DE PIEDRA REUTILIZADA (INCLUYE REVOCADO)	m2	15.00	10.15	152.25
2090	COLOCACIÓN BORDILLO DE PIEDRA	M	123.00	9.54	1,173.42
2092	COLOCACIÓN DE ADOQUÍN DE PIEDRA (INC. MORTERO 1:3)	m2	162.00	11.92	1,931.04
2155	BALDOSA DE PIEDRA CORTADA MARTELINADA E= 3 CM	m2	496.00	50.46	25,028.16
2157	ADOQUÍN DE GRES TIPO QUITO 26*6*3.5 CM	m2	1,124.00	46.87	52,681.88
2481	REVOCADO DE PISO DE PIEDRA	m2	76.00	4.56	346.56
3201	BORDILLO HORMIGÓN PREFABRICADO (TIPO CANAL- 30CM)	M	600.00	16.63	9,978.00
3893	ALZADO DE REJILLAS PARA DESAGÜE H= 15 CM	u	24.00	90.69	2,176.56
3927	CORTE DE ADOQUÍN H=15CM RESISTENCIA 400 KG/CM2	M	380.00	5.70	2,166.00
3961	ADOQUINADO F°C=240 KG/CM2 ARENA 3CM	m2	14.00	24.52	343.28
4387	ADOQUÍN VARIOS MODELOS, COLOR 400 KG/CM2, E=8CM	m2	15.00	26.84	402.60
4929	ADOQUÍN E=14CM NATURAL O COLOR VARIOS DISEÑOS 400 KG/CM2	m2	2,360.00	40.56	95,721.60
5002	ADOQUÍN TIPO VARIOS COLORES Y DISEÑOS 30X30 CM E=6CM, 400KG/CM2	m2	728.00	22.80	16,598.40
5235	BORDILLO HORMIGÓN PREFABRICADO (TIPO CANAL- 20CM)	M	1,275.00	15.33	19,545.75
RECUBRIMIENTOS DE CONTRAPISOS Y LOSAS					
790	MASILLADO PALETEADO GRUESO CON ENDURECEDOR	m2	485.00	8.32	4,035.20

Código Rubro	Und.	Cantidad	C. Unitario	C. Total	
PISOS DE PIEDRA					
3845	PERFORACIÓN EN BALDOSA DE PIEDRA	u	12.00	5.25	63.00
3886	REVOCADO DE BORDILLO	M	78.00	1.06	82.68
4389	REVOCADO DE PIEDRA CON NEGRO DE HUMO Y ACELERANTE	m2	80.00	5.02	401.60
PISOS DE ADOQUIN PREFABRICADO					
2963	COLOCACIÓN DE ADOQUÍN TIPO CLÁSICO	m2	15.00	7.13	106.95
CARPINTERIA DE MADERA					
ELEMENTO DECORATIVO					
5047	BANCA SIN ESPALDAR DE TABLÓN DE TECA 1.80X0.38X0.38	u	8.00	247.47	1,979.76
CARPINTERIA METALICA					
OTROS ELEMENTOS METALICOS					
2100	REJILLA METÁLICA EN MECHINALES D=10 CM	u	15.00	8.48	127.20
2409	RETIRO DE MOJONES METÁLICOS O DE PIEDRA	u	614.00	6.13	3,763.82
2410	COLOCACIÓN DE MOJONES/BOLARDOS DE ALUMINIO/HIERRO	u	112.00	7.68	860.16
2625	REJILLA CIRCULAR METÁLICA (PROTECCIÓN ARBOLES)	m2	9.00	174.40	1,569.60
2667	REJILLA DE HIERRO CORRUGADO A=40CM. 1Ø14MM@3CM INCL.PINT.	M	25.00	55.69	1,392.25
4120	COLOCACIÓN DE POSTE METÁLICO H= 6,00 M. D= 3" - 3 1/2"	u	6.00	35.91	215.46
PINTURAS					
PINTURA EN PAREDES Y CIELOS RASOS					
838	ESTUCADO EXTERIOR EN PAREDES	m2	18.00	4.87	87.66
PINTURA EN MADERA					
2342	LIMPIEZA DE MADERA EN ALEROS	m2	1.00	4.25	4.25
PINTURA EN METAL					
174	PINTURA ANTICORROSIVA (INC DESOXIDANTE)	m2	25.00	6.10	152.50
PINTURA EN PISOS					
929	PINTURA ACRÍLICA DE TRAFICO BLANCA	m2	126.00	6.36	801.36
INSTALACIONES HIDROSANITARIAS					
INSTALACION SANITARIA					
369	TUBERÍA PVC-D 110 MM	M	66.00	9.15	603.90
391	LIMPIEZA DE CAJA DE REVISIÓN	u	22.00	7.30	160.60
407	TUBERÍA PVC-D 75 MM	M	90.00	8.00	720.00
879	LIMPIEZA DE SUMIDEROS DE PLAZAS	u	36.00	4.81	173.16
902	CODO PVC-D 75 MM	u	24.00	4.73	113.52
1508	LIMPIEZA Y REVISIÓN DE TUBERÍA SANIT. D= 10 A 20 CM	M	66.00	5.13	338.58
1656	REJILLA DE PIEDRA CORTADA =E=10CM	m2	2.00	293.40	586.80
1845	LIMPIEZA DE BAJANTES DE AGUA LLUVIA	M	75.00	3.63	272.25
2071	TUBERÍA ANILLADA REFORZADA DE 250 MM	M	36.00	33.89	1,220.04
2202	REJILLA HIERRO FUNDIDO PARA SUMIDERO (55 X 40 CM INC. CERCO)	u	7.00	131.36	919.52
2204	ALZADO POZO REVISIÓN D=1 M E=0.20 CM H.S 210 KG/CM2	M	22.00	175.99	3,871.78
2582	REDUCCIÓN PVC-D 110 - 75 MM	u	10.00	6.63	66.30
2960	SUMIDERO DE CALZADA (SIN REJILLA)	u	5.00	70.32	351.60
3013	REUBICACIÓN DE SUMIDERO DE CALZADA	u	8.00	55.13	441.04
3731	TUBERÍA ANILLADA REFORZADA DE 160 MM	M	70.00	17.94	1,255.80
3846	REJILLA DE PVC REFORZADO Ø75 MM	u	15.00	5.38	80.70
3891	ALZADO TAPA D= 70 CM H.S 210 PARA CAJA DE REVISIÓN H= 15 CM	u	35.00	46.58	1,630.30
4850	CODO PVC 75 MM 45	u	14.00	7.57	105.98
INSTALACIONES ELECTRICAS Y TELEFONICAS					
ILUMINACION EXTERIOR					
3043	CAJA DE REVISIÓN DE H.A. DE 26*26*15 CM (INST. ELÉCTRICAS)	u	6.00	11.52	69.12
VARIOS					
OTROS TRABAJOS COMPLEMENTARIOS					
2119	RETIRO Y COLOCACIÓN DE TAPAS Y ANILLOS METÁLICOS DE CAJAS	u	25.00	4.02	100.50
2853	BOTAGUAS DE PIEDRA D=15CM. L=25CM.	u	18.00	82.15	1,478.70

ORNAMENTACION					
2732	SIEMBRA DE ARBOLES (MEDIANO)	u	6.00	65.91	395.46
INTERVENCION EN PIEDRA					
ELEMENTOS DE PIEDRA					
2772	BOTAGUAS DE PIEDRA 30X30X40 CM.	u	30.00	81.11	2,433.30
3830	CORTE DE BORDILLO DE PIEDRA EN SITIO	u	32.00	6.18	197.76
IMAGEN URBANA					
MANTENIMIENTO DE FACHADAS					
5064	PINTURA DE CAUCHO H= 0 A 6 M (DOS MANOS)	m2	1,670.00	3.39	5,661.30
INTERVENCION EN ARQUITECTURA MENOR					
TRABAJOS EN ARQUITECTURA MENOR					
5185	REVOcado DE TEJA EN ALERO, CUMBRERO, LIMATESAS, LIMAHOYA E INTERMEDIOS	M	18.00	11.92	214.56
5186	ARREGLO, LIMPIEZA Y PINTADO DE CANALES Y BAJANTES	M	33.00	6.04	199.32

TOTAL PRESUPUESTO PROYECTO USD	390,715.93
---------------------------------------	-------------------

Solicitado por: ARQ. JORGE QUISHPE

Elaborado por: MSC. ING. ROMULO TORRES

Visto bueno Director (a) DFISC: ING. FRANCISCO TROYA

FECHA:

MATRIZ OPERATIVA PARA RESTRICCIÓN VEHICULAR

PROPUESTA GENERAL	ACCIONES	ACTORES INSTITUCIONALES
Salvoconductos y bolardos hidráulicos	Establecimiento de criterios y procedimiento para solicitud y entrega de salvoconductos antes y después de la instalación de bolardos hidráulicos.	AMT / AZCMS / IMP
	Entrega de salvoconductos.	AMT
	Instalación de bolardos hidráulicos.	IMP
	Administración y mantenimiento de bolardos hidráulicos (registro con tag electrónico, manejo del software electrónico, conexión al ECU 911).	EPMMOP
Seguridad, regulación y buen uso del espacio público	Control de restricción vehicular	AMT
	Regulación sobre el cumplimiento del horario de carga y descarga de la Ordenanza No.147	AMT
	Reforzamiento del control para el comercio autónomo	AMC / STHV
	Reforzamiento de la seguridad en los tramos de intervención, tanto durante el día como en el horario estipulado para la carga y descarga (20h30 a 06h30).	Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad / Policía Metropolitana - Policía Nacional
	Campaña sobre el buen uso del espacio público a población en general que trabaja, habita y transita en el Centro Histórico de Quito.	IMP
	Elaboración de planes de evacuación por emergencia	Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad
Activación cultural del espacio público	Plan inicial de activación cultural dos veces a la semana como mínimo con los recursos municipales (ej. Banda Municipal, Coro Ciudad de Quito, etc)	SECU /IMP
	Lineamientos para la ocupación cultural del espacio público.	SECU /AZCMS

	Consolidación de una resolución para diferenciación y categorización de la ocupación del espacio público (comerciantes informales y artistas de calle).	SECU / STHV
	Desarrollo de un sistema de carnetización para artistas de la calle. Definición de criterios mínimos.	SECU / STHV
	Estudio de espacios adecuados para la ocupación cultural del espacio público	STHV
	Recorridos histórico/anecdóticos (leyendas, teatralización) con fines educativos y recreativos en los circuitos peatonales del CHQ.	SECU
Implementación de terrazas turísticas	Estudio de áreas para implementación de terrazas	STHV
	Diseño participativo de mobiliario comercial (sillas, mesas, cerramientos, toldos) y mobiliario urbano.	IMP Colegio de Arquitectos STHV (Áreas Históricas)
	Permisos y cobros de regalías	AZCMS
Otros incentivos	Mejoramiento de la imagen urbana de locales a través del programa "Pon tu negocio en marcha"	CONQUITO / IMP
	Aplicación de planes para negocios de base, especialmente de innovación popular y solidaria	CONQUITO / IMP
	Otorgar tarifas preferenciales para el uso de wi fi para residentes y comercios de las zonas intervenidas durante un tiempo determinado	CONQUITO ("Quito te conecta")
	Acompañamiento técnico para el mejoramiento de calidad de los comercios (categoría ZET y distintivo Q). Incluye capacitaciones.	Quito Turismo / CONQUITO
Estacionamientos	Gestión de plazas de estacionamiento permanentes para gobierno nacional en CADISAN	EPMMOP
	Ubicación de potenciales predios para la construcción de 2 estacionamientos en el borde del área de restricción vehicular (3 a 4 cuadras del área)	IMP/ STHV / EPMMOP
Señalética	Elaboración e instalación de señalética para restricción vehicular, indicando horarios de restricción y demás especificaciones, conforme a la normativa existente.	EPMMOP / IMP

	Elaboración e instalación de señalética en bahías temporales para carga y descarga, y bahías habilitadas para embarque y desembarque de buses turísticos, indicando el uso y el tiempo de estacionamiento permitido, conforme a la normativa existente. Revisión e implementación de señalética turística.	EPMMOP / Quito Turismo / IMP
	Elaboración de señalética de piso, demarcando área UNESCO	EPMMOP / IMP