

Quito, 26 de febrero de 2019

Sr. Dr. Sergio Garnica  
**CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO**

En su despacho.-



Por medio de la presente reciba un cordial saludo, le deseo éxitos en su gestión.

En relación al Oficio DC-MP-2019-054, de fecha 14 de febrero de 2019, con el cual se corre traslado del oficio N° IMP -2019-303, de 04 de febrero de 2019, suscrito por la Directora Ejecutiva del Instituto Metropolitano de Patrimonio, a la autoridad que usted representa manifiesto:

Del análisis realizado por el Colectivo Ciudadano "Defensa del Centro Histórico", surgieron las siguientes observaciones:

**En el Oficio N°IMP-2019-0000356, de fecha 04 de febrero de 2019, Guía N°2019-303, consta:**

### **SOBRE LA PEATONALIZACIÓN**

#### **Acápito cuarto:**

*"El PMDOT en los principios, políticas y objetivos para un Distrito Metropolitano de Quito fluido y sostenible, indica la necesidad de contar con espacios seguros "especialmente el desplazamiento de personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como peatones y ciclistas", priorizando al peatón frente a otros modos de movilización. Cuyo objetivo 3.1 refiere a las redes peatonales de calidad con estándares de diseño y libres de barreras urbanas."*

Sobre este punto, a un año de haberse cerrado al tráfico vehicular la calle García Moreno, podemos sustentar que *"el desplazamiento de personas en condiciones de mayor vulnerabilidad"* se ha empeorado.

Entre los peatones no solamente existen jóvenes, ciclistas, o deportistas, existen también moradores de los barrios aledaños pertenecientes a los grupos de atención prioritaria, como son: los adultos mayores, mujeres embarazadas, niños, niñas y adolescentes, a quienes se les ha bloqueado el paso hacia los lugares donde desarrollan sus actividades cotidianas (religiosas, educativas, laborales, ciudadanas, etc.) y es específicamente a estos grupos a quienes se les obliga a caminar para cruzar de sus domicilios a los lugares mencionados sin importar el clima ni la dificultad.

Cabe recalcar que la municipalidad no ha entregado a los moradores de los barrios aledaños ni a los moradores del casco colonial, en especial a los grupos de atención prioritaria, un plan alternativo de movilidad que sea eficiente y eficaz, que solucione de manera integral el problema que, con el cierre de las vías al tráfico vehicular, ha causado.

Al contrario de lo que el informe señala, a más de destruir el libre tránsito y la accesibilidad, las barreras, especialmente en el sector de la Plaza Grande, se han incrementado.

Cabe recalcar que el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece en su artículo 54, literal f) que el gobierno autónomo descentralizado municipal deberá *"prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente, con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad"*.

**Acápito sexto:**

*"Mediante Oficio N° SM-0692-2017, de fecha 17 de mayo del 2017, guía 1263, la Secretaría de Movilidad emite un "pronunciamiento favorable del proyecto" considerándole pertinente en "los principios de movilidad sustentable, de protección de bienes patrimoniales y usufructo del espacio público por parte de los ciudadanos y visitantes de esta ciudad", informe que se adjunta"*.

En el mencionado oficio, Rubén Darío Tapia, Secretario de Movilidad del DMQ, pone en conocimiento de la Directora del Instituto Metropolitano de Patrimonio no solo "un pronunciamiento favorable" como se expresa en el oficio de la Sra. Arias, sino también "unas recomendaciones a ser tomadas en cuenta para el desarrollo de implementación del proyecto, aspectos que ya fueron expuestos en las reuniones previas que al respecto se han mantenido."

Este acápite nos obliga a revisar el: **Informe Técnico N° SM-DPPM-075/2017 "PROPUESTA DE PEATONALIZACIÓN DE LOS TRAMOS VIALES DE LAS CALLES GARCÍA MORENO, CHILE Y VENEZUELA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO"** elaborado por José Zaldaña y Marcelo Narváez para Darío Tapia Secretario de Movilidad del MDMQ, de fecha 16 de mayo de 2017, adjunto, del cual tenemos las siguientes observaciones:

En el punto **"1. Antecedentes"** se establece que el IMP solicitó *"... realizar el análisis que compete a movilidad respecto al proyecto de Peatonalización... para que se puedan desarrollar actividades turísticas, comerciales y de gestión..."*

Es decir, no se tomó en consideración a las personas que vivimos en el sector y en los barrios aledaños, jamás se pensó en los moradores y sus necesidades de accesibilidad y movilidad, violentando normas constitucionales.

El artículo 2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), establece que: *"El transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en los siguientes principios generales: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables."*

Sin embargo, las "ciudades amigables" son aquellas que permiten la capacidad de elegir a sus ciudadanos la forma en que quieren moverse, le dan opciones de desplazamiento y de ninguna forma imponen la obligación de trasladarse a pie, cabe recalcar que entre los peatones existen seres humanos pertenecientes a grupos de protección especial quienes son los más perjudicados con este sistema oprobioso.

Solicitamos que los técnicos y las autoridades que consideraron viable el proyecto informen cuál fue el plan de acción para evitar la presencia de vendedores ambulantes, el desorden urbano y todas las consecuencias que de ello se derivan en las vías peatonalizadas.

## **SOBRE LA MOVILIDAD**

En el punto **3.2 Caracterización de los flujos vehiculares de las vías a intervenir**, el informe señala:

*"Calle García Moreno entre **Olmedo** y Bolívar, los flujos vehiculares se los puede catalogar de intensidad media... Este tramo será peatonalizado..."*

*Calle Venezuela entre Espejo y Chile los flujos de tráfico se consideran altos en comparación a los anteriores, pues su calzada es de dos carriles y circulan varias líneas de transporte público... En este tramo solo se propone construir una plataforma única pero no peatonalizada."*

En el punto **"4. Análisis de la propuesta**

### **4.1 Aspectos precedentes de peatonalización en el CHQ**

*La propuesta tiene dos componentes fundamentales de intervención: 1) La construcción de plataformas únicas en los tramos viales señalados; y, 2) la peatonalización de las calles García Moreno entre Olmedo y Bolívar;...*

### **4.2 Impactos del tráfico por efectos de la propuesta**

*La peatonalización de cualquier tramo vial, luego de que este ha funcionado como vía vehicular, sobre todo en la etapa inmediatamente subsiguiente a su implementación, lo cual es lógico advertir ya que los flujos vehiculares de estas calles tendrán que ser distribuidos y absorbidos por las vías aledañas, incrementando los volúmenes vehiculares a los ya existentes. Esta situación generalmente causa una sobre carga que disminuye los niveles de servicio afectando a la circulación y el ambiente... De lo expuesto se puede deducir que de mantenerse el mismo patrón de viajes hacia el CHQ y la forma de atravesarlo de norte a sur, se generarán congestiones de tráfico en la red vial aledaña a la calle peatonalizada, ya que las vías alternas actualmente trabajan en bajos niveles de servicio, a que cada una de ellas dispone de un solo carril de circulación, lo mismo que las vías transversales de conexión..."*

El informe no ha tomado en consideración las marchas y demás manifestaciones sociales que se realizan sobre la calle Guayaquil, vía que con el cierre de la García Moreno, ayuda a descongestionar la Benalcazar, única calle del sector que comunica al norte con el sur, y que se congestiona de tal manera que la conexión norte - sur de Quito es imposible, afectando derechos ciudadanos.

El informe tampoco señala cuál será el impacto en la salud de los moradores de las calles que recibirán el tráfico vehicular de las calles peatonalizadas, si estas calles tienen la infraestructura para soportar el tráfico vehicular que se les impone, el impacto en los tiempos en los traslados de los estudiantes escolares y colegiales tanto del centro histórico como de los barrios aledaños, que son personas que deben recibir protección especial del Estado a fin de precautelar su desarrollo integral y que con los cierres de las vías se ven obligados a destinar horas de descanso al traslado desde sus casas a los centros educativos y viceversa.

Con relación al **Oficio N° SG3136** de fecha 01 de noviembre de 2017, el Dr. Mario Granda, en su calidad de Presidente de la Comisión de Áreas Históricas y Patrimonio, **fundamentado en el Oficio N° SG-2613** suscrito por la arquitecta Viviana Figueroa,

En el punto **"2. Propuesta de peatonalización y de construcción n plataforma viales única"** (sic) se establece que *"la propuesta planteada por el IMP consiste en lo siguiente:*

*Calle García Moreno*

*Extensión de la plataforma única vial existente de la calle García Moreno por el sur hasta la calle Bolívar y por el norte hacia la calle Olmedo...*

*Se peatonalizará la calle en el tramo entre las calles Olmedo y Bolívar lo que implicará la restricción de la circulación regular de vehículos, exceptuando la accesibilidad regulada a los moradores que dispongan de estacionamientos internos en la edificaciones frentistas ..."*

Queda demostrado que el IMP dispuso que se realice el estudio tomando a la calle **Olmedo** como límite al norte y la calle Bolívar al sur.

El estudio señala:

**"3.2 Características de los flujos vehiculares de las vías a intervenir..."**

*Calle García Moreno entre Olmedo y Bolívar, los flujos vehiculares se los puede catalogar de intensidad media... Este tramo será peatonalizado...*

### **5. Conclusión**

*De acuerdo a lo expuesto en el desarrollo del presente informe se concluye que desde el punto de vista de movilidad sustentable se considera pertinente la implementación de la propuesta de peatonalización de las calles García Moreno y continuación de la calle Chile en los tramos antes detallados..."*

Esta información, presentada por el IMP, nos genera las siguientes interrogantes:

¿Qué pasó con la peatonalización del tramo entre la calle Mejía y la Olmedo? ¿Por qué, a pesar de tener informe favorable, no se peatonalizó ese tramo? ¿Los responsables de este Informe Técnico de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, sustentaron la factibilidad de peatonalizar las calles que están alrededor de uno de los mayores parqueaderos municipales del Centro Histórico como es el Cadisán?

El IMP no peatonalizó el tramo Olmedo – Mejía sobre la García Moreno, es decir, no cumplió su propio proyecto a pesar de que según el informe era viable, las razones por las cuales el IMP no respetó la integralidad de su proyecto es algo que los responsables deberán responder en todos los campos y sobretodo justificar si se usaron los recursos económicos correspondientes al tramo Olmedo - Mejía.

### **SOBRE LA INSEGURIDAD**

En el punto 3.1 del Informe Técnico de la Dirección de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, también se establece:

*"En los tramos analizados el común denominador y que constituye parte del problema de circulación peatonal, es la presencia incontrolada de comerciantes ambulantes que aprovechan la gran presencia de peatones en las aceras para realizar su actividad lo cual es causa determinante para restar la capacidad de áreas de circulación peatonal, el desorden urbano y la insalubridad por las malas prácticas de los adquirentes de productos..."*

Esta situación se ha cumplido a carta cabal, peatonalizar las vías causó que los vendedores ambulantes, las utilicen como mercado público, generando problemas sociales como insalubridad, desorden urbano, inseguridad y caos, y para empeorar, la policía no puede hacer patrullajes vehiculares por la imposibilidad de transitar por las vías cerradas.

presidenta de la Subcomisión Técnica de Áreas Históricas y Patrimonio, informa al Arquitecto Jacobo Herdoiza, en su calidad de Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, que el día lunes 16 de octubre de 2017, la comisión resolvió Autorizar la aprobación del proyecto denominado "Complementación de Plataformas Únicas, calle García Moreno (tramos Sucre-Bolívar y Mejía Olmedo)...  
Se solicita que de manera periódica el Instituto Metropolitano de Patrimonio informe a esta Comisión el inicio y avance de la obra a ejecutarse".

En relación al **Oficio N° SG-2613**, mencionado por el Dr. Granda, que sirvió de fundamento para la aprobación del proyecto, hacemos las siguientes observaciones:

### **"2. CRITERIO TÉCNICO**

2. "El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ... indica la necesidad de contar con espacios seguros "especialmente el desplazamiento de las personas en condiciones de mayor vulnerabilidad, tal como peatones y ciclistas", priorizando el peatón frente a otros modos de movilización..."

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

### **"3. CONSIDERACIONES**

2. "... en el marco de la recuperación del espacio público promovido por la administración municipal actual, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Instituto Metropolitano de Patrimonio, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los moradores y usuarios de este sector de la ciudad, considera necesaria la complementación de la plataforma única de la calle García Moreno y calle Chile en los tramos indicados."

Es evidente que los técnicos no han considerado a los grupos de protección especial por su nivel de vulneración como son los adultos mayores, niños, niñas, adolescentes, mujeres embarazadas y demás, que no deben ser obligados a desplazarse a pie para realizar sus actividades cotidianas, por el simple hecho de que sus posibilidades físicas no les permiten, y el hecho de cerrar al tráfico vehicular las vías del CHQ les impide acceder en condiciones dignas y seguras a iglesias, centros educativos, dependencias municipales, estatales, comercios, etc.

Incluso cabe recalcar que por el clima de Quito, para evitar problemas de cáncer de piel, la OMS recomienda no caminar entre las 10 y las 14 horas, lo que podría devenir en demandas debidamente sustentadas.

Los técnicos no han analizado toda la problemática que deviene del cierre de vías al tráfico vehicular, empezando por la vulneración de constitucionalmente tutelados al obligarnos a desplazarnos a pie, requerimos tener una alternativa de movilidad.

Otra situación a tomar en cuenta en este Oficio es que la comisión autorizó la aprobación del proyecto el lunes 16 de octubre de 2017, meses después de que IMP ya había contratado la ejecución del mismo. ¿Qué habría pasado si la comisión no autorizaba la aprobación del proyecto?

Reiteramos, el proyecto contempla la peatonalización del tramo Olmedo-Mejía sobre la García Moreno, e inexplicablemente este tramo no se ha realizado, exigimos saber por qué razón el IMP no lo ha ejecutado.

Con relación al **Oficio N° EPMGDT-2018-001780**, de fecha 26 de junio de 2018, suscrito por Verónica Sevilla, hacemos las siguientes observaciones:

Sobre los puntos **1. Antecedentes** y **2. Objetivos**, del Informe de Socialización sobre el cierre del tramo de la calle Venezuela por trabajos de la red de Alcantarillado, manifestamos:

El informe es radical en declarar que se informó a 45 establecimientos que se realizarán obras de alcantarillado en la calle Venezuela, y que la Agencia Metropolitana de Tránsito "AMT informa que una vez finalizada la intervención, la circulación del transporte público y particular será normal", es decir, nunca se informó o socializó la intención de la municipalidad de peatonalizar la calle Venezuela.

A pesar de que el informe, firmado por los señores Erick Zúñiga y Gerson Arias, toma en cuenta 45 locales, solo presentan 33 firmas, el informe claramente especifica en el acápite quinto del punto "4. Detalle de actividades... que el registro de los establecimientos en esta hoja es únicamente para constancia de que dichos establecimientos han recibido la información" la cual consistía en la recepción de una hoja volante."

Obviamente no se socializó peatonalizar la calle Venezuela, así como tampoco el cierre de vías por obras de alcantarillado, recibir una hoja volante no es ser socializado, jamás se hizo una mesa de trabajo o se pidió opiniones, solo se entregó una hoja informativa.

Con relación al **Oficio N° EPMGDT-2019-002341**, de fecha 25 de enero de 2019, suscrito por Leonidas Espinosa, en el cual se presenta el Informe de Socialización sobre el cierre de dos tramos de la calle Venezuela por trabajos en la red de alcantarillado, soterramiento y plataforma única, tenemos las siguientes observaciones:

En los puntos: **1. Antecedentes** y **2. Objetivos** se vuelve a establecer que el cierre de las vías es para obras de alcantarillado y soterramiento de cables, a pesar de lo dispuesto en el artículo 54, literal f del COOTAD.

Lo diferente a la información del **Oficio N° EPMGDT-2018-001780**, de fecha 26 de junio de 2018, suscrito por Verónica Sevilla, es el tipo de obras que realizaría la EPMAPS y las horas en las que la calle Venezuela se habilitaría al tráfico vehicular según la AMT.

Resulta curioso que el señor Alex Zúñiga, otra vez informe a 37 locales dejando de lado al resto de la población en especial a los moradores de los barrios aledaños que son tan o más perjudicados con este cambio de dinámica en cuanto a la movilidad.

En relación al **Oficio N° AZCMS-DGPD-2016-0185, Informe de la Socialización sobre el proyecto ampliatorio plataforma única calle Venezuela, tramo calle Bolívar hasta la Mejía**, de fecha 25 de enero de 2019, suscrito por Anabel Vintimilla, en su calidad de Administradora de la Zona Centro del DMQ, hacemos las siguientes observaciones:

En el numeral 3 de la Metodología, se establece que se entregaron 400 volantes informativos puerta a puerta, 100 a transeúntes y 200 a usuarios en la AZCMS, dando un total de 700 volantes informativos, sin embargo, está adjuntado solo 48 firmas de personas que han recibido la misma información a la que hace referencia el **Oficio N° EPMGDT-2019-002341**.

Las socializaciones con las cuales pretenden justificar el haber cumplido un requisito que legitime la ejecución del proyecto, carecen de lógica, solo en la Unidad Educativa "La Providencia" hay más de 1200 alumnos, es decir, no se informó ni a la mitad de padres de familia de esa Unidad educativa el cierre de las vías al tráfico vehicular, podemos decir entonces que no se ha cumplido con el requisito de socializar y llegar a concertar con los ciudadanos las obras que les atañen, puesto que son obras realizadas con dinero de los contribuyentes.

Nunca el IMP explicó ni justificó el porqué de la no intervención en el tramo de las calles: Mejía y Olmedo sobre la García Moreno como estuvo previsto y obtuvo informe favorable de los técnicos.

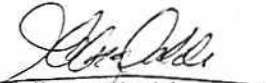
Jamás el IMP socializó a los ciudadanos sobre este proyecto, en especial a los moradores de los barrios aledaños que están más perjudicados con esta imposibilidad de acceder o cruzar el CHQ de forma eficaz y en condiciones dignas, sin exponerse al sol, lluvia o delincuencia, nos obligan a desplazarnos a pie sin considerar nuestras capacidades físicas, obviando el principio Pro Homine.

Jamás el IMP entregó a los moradores de los barrios aledaños al CHQ, el plan vial alternativo que permita mantener la dinámica en las actividades, así como es evidente que no ha tomado en cuenta que el hecho de caotizar el tráfico por el sector del CHQ ha obligado a los usuarios de los buses que cruzaban por la Venezuela a usar el trolebús, empeorando la situación ya saturada del Trolebús, perjudicando su tiempo de vida útil y colapsando el servicio de transporte que da el Trolebús.

El proyecto en sí, carece de estudios actualizados, perjudica la movilidad, accesibilidad, salud, no ha sido concertado ni socializado con quienes tiene derecho a opinar por ser quienes viven el día a día en el CHQ, razones por las cuales, salvo mejor criterio y responsabilidad de la autoridad que usted representa, le solicitamos se digne:

- Ordenar la suspensión de las obras de peatonalización,
- Remitir esta información a la autoridad competente para los fines administrativos y legales pertinentes, por cuanto, se podría estar vulnerando derechos de niños, niñas, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con problemas de movilidad, etc.

Atentamente,



Milena Chulde

**Vocera del Colectivo Ciudadano  
Defensa del Centro Histórico**

0995670157.