

**ANÁLISIS A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL ESTUDIO DE  
SELECCIÓN DE LA VÍA DE ACCESO AL NUEVO AEROPUERTO  
INTERNACIONAL DE QUITO Y COMPLEMENTACIÓN**

**INFORME FASE 1**

**A. ORDENAMIENTO TERRITORIAL**

*INDICE*

	<i>Página</i>
1. ANTECEDENTES.....	1
1.1 PROPUESTA TÉCNICA NEGOCIADA .....	1
2. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS INSTITUCIONALES REFERENTES AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.....	4
2.1 PLAN ESTRATÉGICO DE QUITO (PLAN EQUINOCCIO 21).....	4
2.2 EL REGIMEN DEL SUELO .....	5
2.2.1 Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ.....	5
2.2.2 Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT).....	7
2.2.3 Ordenanza de Zonificación, Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).....	7
2.3 PROPUESTA DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO.....	8
2.3.1 Alternativas Viales y la Propuesta de Ordenamiento Territorial.....	19
2.4 PROPUESTAS DE PLANIFICACIÓN A NIVEL ZONAL (PLANES PARCIALES).....	24
2.4.1 Administración Zonal de Calderón.....	24
2.4.2 Administración Zonal de Tumbaco.....	27
2.4.3 Plan Parcial para el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ).....	28
2.5 IDENTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN CATASTRAL DISPONIBLE EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN .....	31
2.5.1 Aspectos Cartográficos.....	31
2.5.2 Sobre los predios incluidos en el Sistema Catastral .....	32
2.5.3 Conclusiones .....	33
2.6 PLAN PROVINCIAL DE PICHINCHA.....	34
2.6.1 Contenido y Estructura del Documento.....	34
2.6.2 Análisis de temas específicos .....	34
3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL ESTUDIO PREPARADO POR LA EMPRESA CONSULTORA LPA.....	37
3.1 DEFINICIÓN DE LOS CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN EMPLEADOS.....	37

3.2	ASPECTOS PRINCIPALES DEL ESTUDIO DE LPA .....	37
3.3	ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	38
3.3.1	Aspectos específicos referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación .....	39
3.4	CONCLUSIONES.....	39
4.	<b>ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA A LA CORPAQ.....</b>	<b>41</b>
4.1	INSTITUCIONES.....	41
4.1.1	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones .....	41
4.1.2	Facultad de Ingeniería Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad Central del Ecuador .....	42
4.2	GREMIOS PROFESIONALES .....	43
4.2.1	Colegio de Arquitectos del Ecuador, Provincial del Pichincha .....	43
4.2.2	Cámara de Construcción de Quito, Asociación de Compañías Consultoras del Ecuador, Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha .....	47
4.2.3	Cámara de Comercio (Ing. Richard Hidalgo).....	49
4.3	ASOCIACIONES COMUNITARIAS .....	50
4.3.1	Frente de Defensa del Valle de Tumbaco.....	50
4.3.2	Junta Parroquial de Cumbayá.....	52
4.4	TÉCNICOS ESPECIALISTAS.....	54
4.4.1	Master Planning.....	54
4.4.2	Guillermo Pérez.....	54
4.4.3	Asociación de Profesionales Independientes API .....	55
4.4.4	Ing. César Arias.....	56
4.4.5	Consultora Urbana.....	57
5.	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GLOBALES.....</b>	<b>59</b>
5.1	CONCEPTOS METODOLÓGICOS .....	59
5.1.1	Conclusiones extraídas de los documentos analizados.....	59
5.1.2	Conclusiones emitidas por el Equipo Consultor.....	62
6.	<b>ANEXOS.....</b>	<b>64</b>
6.1	PROPUESTAS INSTITUCIONALES REFERENTES AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.....	64
6.1.1	Plan Estratégico de Quito (Plan Equinoccio 21) .....	64
6.1.2	Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ .....	71
6.1.3	Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) .....	77
6.1.4	Ordenanza de Zonificación, Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).....	84
6.2	MAPAS DEL ÁREA DE ESTUDIO .....	88

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1 PROPUESTA TÉCNICA NEGOCIADA**

De acuerdo a la propuesta presentada y aprobada para la ejecución de los estudios referentes al **Análisis de las Observaciones presentadas al estudio de Selección de la Vía de Acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito**, *"el propósito fundamental de los estudios a realizar es: definir corredores de transporte; identificar rutas viales técnicamente posibles y priorizar, la construcción, operación y mantenimiento (tramos económicamente factibles) de enlaces viales entre la ciudad de Quito y el Nuevo Aeropuerto Internacional, que a la vez que faciliten el transporte rápido, seguro y económico de carga y de pasajeros y sean compatibles con la expansión y mejoramiento de la red vial principal metropolitana y además formen parte del Sistema de Ordenamiento Territorial....."*.

El funcionamiento de un territorio en el cual se desarrollan múltiples actividades, residenciales, de abastecimiento, servicios, artesanales, industriales, agrícolas, etc. lo hará adecuadamente o con limitaciones, en gran parte, dependiendo del sistema vial con que se relacionen las mismas, tanto entre sí como con el resto de la estructura urbana.

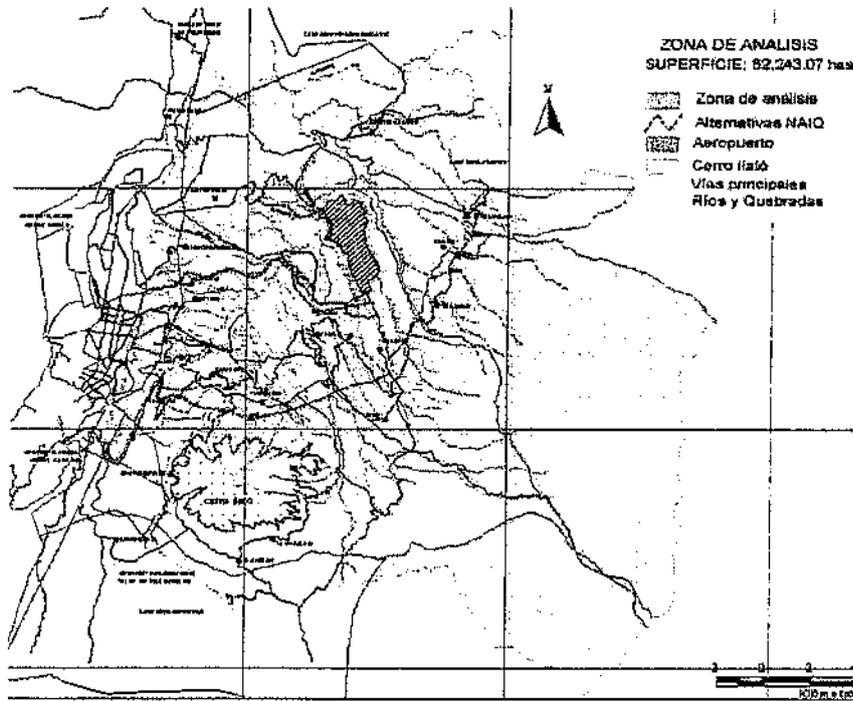
El adecuado funcionamiento territorial está ligado a contar un correcto uso y ocupación del espacio de acuerdo a las limitaciones y potencialidades del suelo y a contar con un eficiente sistema vial debidamente estructurado y jerarquizado.

El área de intervención, para el presente análisis corresponde al polígono conformado por los siguientes límites:

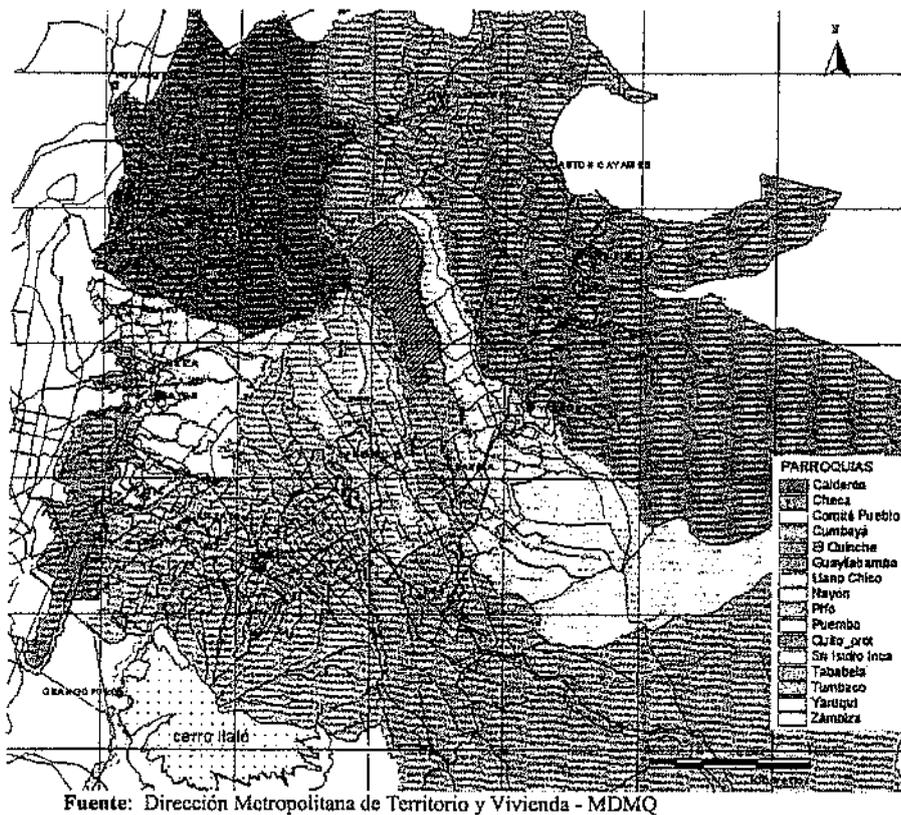
- Oriente: la línea de límite del DMQ con las provincias orientales.
- Occidente: la línea de cumbre que va desde Lumbisí, el Parque Metropolitano hasta Carcelén
- Norte: línea que limita el extremo norte de Calderón y el río Guayllabamba
- Sur: Línea que partiendo de Lumbisí, cruza la cumbre del cerro Ilaló y se une con el límite oriental.

En el Mapa 1.1 se presenta la citada área, la misma que cubre todas las alternativas viales que ha considerado LPA y permite relacionarse con la estructura urbana del casco consolidado de la ciudad de Quito ubicada en la plataforma de los 2800 msnm y que incluye el área del nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ). El área indicada cubre una superficie de 82.243 hectáreas.

Mapa 1.1  
 ÁREA DE ANÁLISIS



Mapa 1.2  
 PARROQUIAS DE LA ZONA DE ANÁLISIS



En el área de actuación gran parte de los usos del suelo, no se han dispuesto como parte de un plan previamente estructurado, ni tampoco están relacionados a un sistema vial planificado, salvo en sectores residenciales aislados.

El área se ha desarrollado los últimos 30 años, como producto de presiones externas, primeramente para conformación de zonas residenciales, las cuales progresivamente han ido demandando equipamientos y servicios, con ajustes a la red vial de comunicación, lo cual ha generado que en el área se evidencien distintos niveles en cuanto a la disponibilidad de servicios y calidad de vida de sus pobladores, situación que está ligada con los distintos estratos económicos que la ocupan.

La estructuración territorial del área de la ciudad de Quito en general y de esta área en particular, no se ha conformado en su conjunto como producto de un plan sino que el mismo ha tenido que regularmente irse acomodando a los nuevos eventos que se han presentado en su territorio, situación que ha conducido a la existencia de significativos desequilibrios en cuanto a la calidad de los asentamientos, calidad que se expresa en múltiples aspectos: disponibilidad de servicios básicos: agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, transporte, recolección de desechos, abastecimiento, comunicaciones y equipamiento /educación, salud, recreación, seguridad).

En el Capítulo 2 se analizan los aspectos referentes a la propuesta del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito como entidad responsable del manejo del territorio en su jurisdicción y a la cual deben sujetarse sus pobladores, entendiéndose que los planteamientos que realiza tiene un debido sustento técnico.

Se parte de los niveles superiores donde se fijan las políticas, los lineamientos mayores a largo plazo (Plan Estratégico de Quito – Plan Equinoccio 21), para luego considerar las propuestas mayores referentes a la estructuración del suelo y expresado en el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) y descender a las Ordenanzas de Zonificación que corresponden al Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS). En un nivel menor y correspondiente a las propuestas de manejo de las jurisdicciones administrativas zonales, se considerarán los Planes Parciales que para el área se hubieren identificado.

Como parte de este proceso de análisis, se pretende establecer y precisar, los lineamientos y propuestas concretas que el MDMQ tiene a futuro para el área a través de sus distintos instrumentos de planificación y determinar las acciones más convenientes a aplicar para lograr una estructura de ocupación y uso del suelo debidamente sustentada.

En el Capítulo 3 se analizan las propuestas viales presentadas por LPA GROUP INCORPORATED en lo que tiene referencia con el Ordenamiento Territorial.

En los Capítulos 4 y 5 se analizan los documentos entregados a la CORPAQ por distintos gremios profesionales y por pobladores, principalmente del valle de Tumbaco y Cumbayá.

Los puntos que en este capítulo se comentan se refieren al campo del Ordenamiento Territorial, sea que se expresen directamente sobre el tema o sobre la ausencia de comentario alguno al respecto.

En cada uno de los documentos analizados, se establecen conclusiones que estarán orientadas a identificar un adecuado camino que deba estructurarse a corto plazo, para que los resultados de las intervenciones que se planteen conduzcan a mejorar la calidad de vida del conjunto de pobladores del área y permita contar con un eficiente sistema de comunicación vial y de transporte entre el NAIQ y la ciudad de Quito, como con las áreas externas, cantones, y provincias, que también demandan adecuada relación con la ciudad y el nuevo aeropuerto.

## 2. ANÁLISIS DE LAS PROPUESTAS INSTITUCIONALES REFERENTES AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En este Capítulo, se consideran los aspectos referentes al Ordenamiento Territorial que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) tiene planteado para el área de intervención.

Es de responsabilidad directa de esta institución, tanto la formulación de propuestas, como la determinación de normas, la fijación de los procesos de planificación, la estructura administrativa que permita la operación del sistema, el control del territorio, entre otras múltiples responsabilidades.

Para el análisis, se han considerado los aspectos que tienen directa relación con el área de intervención, desde el nivel superior de planificación, hasta aquellos menores con que cuenta el MDMQ y los complementarios que corresponden a propuestas externas.

En el nivel superior se encuentra el **Plan Estratégico de Quito** (Plan Equinoccio Siglo XXI) que establece las pautas básicas para la estructuración territorial. Como instrumento legal y de expresa vinculación con el ordenamiento territorial el MDMQ cuenta con el **Plan General de Desarrollo Territorial** el cual se aplica a través de las Ordenanzas de Zonificación del Uso y Ocupación del Suelo.

En un nivel inferior, igualmente importantes para el correcto manejo territorial y vinculados con la acción de las Administraciones Zonales, el MDMQ ha establecido entre sus instrumentos de planificación, los **Planes Parciales** y los **Planes Especiales**.

Se considera importante para el manejo territorial, el contar con una información técnica sobre **Catastro** de los predios, que está también bajo responsabilidad del MDMQ y que tiene significativa importancia con relación a las propuestas viales como fuente de información.

### 2.1 PLAN ESTRATÉGICO DE QUITO (PLAN EQUINOCCIO 21)

El Plan Estratégico de Quito considera que *"El Plan tiene como propósito ser, durante los próximos 20 años, la carta de navegación para el desarrollo de Quito"*. El Plan establece las políticas generales de actuación *"...para la superación los problemas existentes y el aprovechamiento de las oportunidades que brindan la historia y el entorno..."*. (Plan Estratégico. Equinoccio 21 – Versión ciudadana. Páginas 25 y 28). El análisis específico de este documento referente a su estructura y componentes principales se presenta como anexo en el numeral 6.1.1

Como producto del análisis realizado y dentro de los campos que tienen directa relación con el área de intervención se ha identificado los puntos más relevantes del Plan y que ameritan puntualizarse:

- El plan presenta una visión desde los contextos global, nacional y regional. Cada uno de ellos es analizado desde los aspectos económicos, sociales y territoriales a excepción del nivel nacional en el que lo territorial no ha sido comentado. Posiblemente la falta de un sistema nacional de planificación que trate los aspectos territoriales influye en este aspecto, sin embargo será importante al menos que la IMDMQ, indague las posibles perspectivas que desde el nivel nacional se puedan estar avizorando en torno a un equipamiento de características regionales y nacionales como el NAIQ.

En ese aspecto, si bien es cierto que la ley del DMQ es un régimen especial y que le otorga al Municipio del Distrito Metropolitano una competencia descentralizada como es la de administrar políticamente el territorio, y que esta ley, jerárquicamente hablando es una de las más importantes luego de la Constitución Política; no es menos cierto que tiene que cumplir con el “.....*deber de coordinar sus acciones para la consecuencia del bien común*” (art.119 de la Constitución).

- El PE21 es el nivel más amplio de la planificación para el desarrollo del DMQ. Se lo considera como la carta de navegación para las próximas dos décadas. Su propuesta recoge aspectos contextuales así varias consideraciones metodológicas, visiones de futuro, vocaciones y cuatro ejes de desarrollo estratégico: el económico, social, el territorial y político. Los alcances del Plan tienen competencia para todo el DMQ.
- Siendo el territorio uno de los ejes considerados para esos efectos, será importante establecer las competencias que son concurrentes y/o paralelas en términos de Ordenamiento Territorial a nivel nacional y que el Plan no las incluye. Por ejemplo el Decreto ejecutivo del Sistema Nacional de Planificación, La ley de Gestión Ambiental.
- En cuanto a los programas y proyectos que el PE21 propone, comparados con los del PGDT – instancia de planificación siguiente- estos resultan inconexos y de priorización distinta. Mientras el PE21 en lo territorial considera 6 programas y 23 proyectos relacionados entre sí; en el PGDT los especifica en función de jerarquía territorial y programas para el primer quinquenio del plan. Además menciona un conjunto de 23 Grandes Proyectos. Pero al margen de la poca o ninguna relación de la denominación de los programas, se menciona al NAIQ y a la nueva vía al Aeropuerto como proyectos de alta prioridad.

## **2.2 EL REGIMEN DEL SUELO**

El Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) se formula para lograr el desarrollo eficiente de la ciudad y el distrito siendo necesario adecuar el territorio metropolitano a las nuevas condiciones que tanto a nivel nacional como internacional se presentan.

En este numeral se analizarán La Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ, El Plan General de Desarrollo Territorial y la Ordenanza de Zonificación, Plan de Uso y Ocupación del Suelo

Se considera que el PGDT constituye un instrumento del Plan Equinoccio 21 y está orientado a ordenar el futuro crecimiento metropolitano, con atención en la defensa del espacio público, la protección del medio ambiente y la prevención de desastres para así conseguir una integración de la diversidad física, económica, política y cultural y que garantice un desarrollo humano sustentable.

En este numeral se sintetizan los principales

### **2.2.1 Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ**

La Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito corresponde a la codificación de los textos de las Ordenanzas metropolitana N° 095 y 107 publicadas respectivamente en los Registros oficiales N.- 187 del 10 de octubre del 2003 y Registro Oficial N.- 242 del 30 de diciembre del 2003.

Tiene cobertura para todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, siendo su finalidad procurar la ocupación y uso del suelo de acuerdo a la normativa vigente; ejerciendo control sobre el mismo -con competencia exclusiva y privativa- y sobre las construcciones o edificaciones, el estado, destino y condiciones de ellas. El análisis específico de este documento se presenta como anexo en el numeral 6.1.2.

De igual manera que el numeral anterior a continuación se señalan los aspectos más relevantes de este documento:

- Es el marco legal conceptual para el manejo de lo territorial en el área de estudio y en el DMQ. Esta Ordenanza -con miras a establecer una gestión integral del territorio- propone con una nueva clasificación del suelo, determina los distintos niveles de planificación y gestión del territorio -PGDT, Plan Parcial, Especial y otros-, así como la determinación de la Zonificación, los Usos y Ocupación del Suelo con a su correcta habilitación y estimulación de la edificación en el DMQ.
- Sobre la aplicación y cumplimiento de esta Ordenanza en el área de estudio, los procesos de la planificación -al juzgar por las visitas de campo y los diálogos con la DMTV- son incompletos y muchas veces inconexos. Al momento en el área de estudio solo Calderón cuenta con el Plan Parcial correspondiente, además del PGDT. Esta circunstancia le impide al Municipio, específicamente a sus Administraciones Zonales contar con elementos de juicio más específicos en la gestión y administración del territorio en el DMQ.
- En lo referido al tema vial por ejemplo, este instrumento legal dispone que paralelamente a la habilitación del suelo y la edificabilidad, se deba contemplar un sistema vial de uso público sujeto a las Normas de Arquitectura y Urbanismo. Así mismo menciona que *“La Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda diseñará la estructura vial en el Distrito (Red de vías expresas, arteriales, colectoras, locales, peatonales, ciclo vías y escalinatas) mediante los instrumentos de ordenación y desarrollo territorial previstos en los instrumentos de planeación establecidos en esta Ordenanza.”* Los niveles de cumplimiento de estas disposiciones son parciales. Por ejemplo, En el área de estudio se puede verificar -debido al limitado control municipal, entre otros- conjuntos urbanos que organizan adecuadamente su espacio interior, pero deficientes en su vinculación con las áreas colindantes, otorgándole al espacio construido discontinuidad y poca secuencia.
- Otro aspecto importante de esta Ordenanza es la regulación establecida para la Participación ciudadana en procesos de conformación del territorio. Las modalidades planteadas como consulta Directa y las de difusión pública -por ejemplo- han sido utilizadas en el proceso de consulta de los estudios de LPA para la determinación de la nueva vía al NAIQ. Sin embargo es necesario intensificar estos procesos no sólo para estas decisiones puntuales sino también para establecer mecanismos permanentes de participación conjunta en la búsqueda de mejorar la calidad de vida de los habitantes del DMQ.

Es fundamental tomar en cuenta que el espíritu de la Ordenanza es vincular al ciudadano en tareas concretas para el control de usos y ocupación del suelo y corresponsabilidad en las tomas de decisiones poniéndose de manifiesto en esta dinámica, el bien común sobre los intereses particulares.

- Finalmente esta Ordenanza hace especial énfasis en los instrumentos de gestión y ejecución para el ordenamiento y desarrollo del territorio. Además de todas las otras instancias de manejo del Suelo propone la creación por ejemplo de Corporaciones. Este es el caso de la CORPAQ, en el área de estudio, donde el MDQ ha conformado una instancia con fines

propios para la "ejecución de proyectos territoriales, de conformidad con el PGDT" siendo este el caso del NAIQ. Vale recalcar que la misma Ordenanza deja entrever que esta forma de gestionar los proyectos, no les releva de responsabilidades que sobre el territorio, tienen las otras instancias municipales. Por tanto se hace imprescindible definir con claridad los procesos de planificación parcial y a detalle del área de estudio para contar con herramientas precisas de gestión territorial del DMQ.

### **2.2.2 Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT)**

El Plan General de Desarrollo Territorial está presentado como un anexo y su estructura está planteada a partir de un conjunto de 12 puntos. Complementa este contenido la bibliografía, los mapas, gráficos y cuadros.

Los tres primeros puntos están referidos a la sociedad y el territorio como los puntos de partida del Plan, el entorno actual y la visión de futuro hacia el año 2020.

Los cinco puntos subsiguientes esbozan la Política, los Objetivos y Lineamientos Estratégicos del Plan General de Desarrollo Territorial para el DMQ; la estructura territorial del DMQ; Clasificación General del Suelo; distribución poblacional; el sistema de centralidades y los sistemas territoriales generales.

Los puntos penúltimos y antepenúltimos están dados por el Sistema de Gestión y la Implantación y Gestión del PGDT.

Con la finalidad de viabilizar el cumplimiento del Plan se ha definido de manera general, un conjunto de intervenciones urbanas y metropolitanas –programas y proyectos- organizados de manera secuencial en el tiempo con miras a consolidar la estructura territorial al año 2020. El análisis específico de este documento también se presenta como un anexo en el numeral 6.1.3.

### **2.2.3 Ordenanza de Zonificación, Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)**

El Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) corresponde a la codificación de los textos de las Ordenanzas de Zonificación N° 011 y 013 y fue aprobada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, 14 de agosto del 2003.

Su ámbito de cobertura territorial dice *"Toda intervención en el uso, ocupación, utilización y fraccionamiento del suelo en el Distrito Metropolitano de Quito se regirá por las determinaciones del Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, las Normas de Arquitectura y Urbanismo; y, el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)."* De igual manera que los numerales anteriores el análisis específico de este documento se adjunta en el numeral 6.1.4.

Las conclusiones más relevantes de este documento y que están referidas al área de estudio, se indican a continuación:

- Es el marco legal normativo y operativo con carácter obligatorio para del Uso, la Ocupación y Edificabilidad del Suelo y la Categorización y Dimensionamiento del Sistema Vial. Es el cuerpo legal de mayor detalle para la habilitación del suelo y la edificabilidad en el Distrito. Es el documento básico para la definición, dimensionamiento y estructuración del sistema vial del área de estudio y del Distrito en General.
- Su aplicación en el área de estudio al momento no es apoyada o soportada por un proceso de planificación parcial o complementario que le permita la conformación de imágenes

construidas y naturales ideales. Solamente basta con recorrer los asentamientos de Cumbayá y Tumbaco, San Juan Alto y sus alrededores para verificar paisajes naturales o construidos en francos deterioro. Si se continúa recorriendo la actual vía Interoceánica la situación es similar.

- Si bien es cierto que la expedición de este cuerpo normativo es importante, no es menos cierto que para su cumplimiento se requiere definir sobre la base de otros niveles de planificación, planes, programas y proyectos específicos que apunten al mejoramiento del paisaje natural y construido del área de estudio, así como el buen funcionamiento de toda la estructura territorial del área en análisis.

### **2.3 PROPUESTA DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL ÁREA DE ESTUDIO**

Este capítulo se refiere a las propuestas del MDMQ con respecto al Ordenamiento Territorial en el área de intervención.

Los puntos que se van a considerar particularmente son:

- Aspectos funcionales
- El uso y ocupación del suelo
- El sistema vial
- El sistema de transporte
- La distribución espacial de la población
- Estructura administrativa

#### **a) Aspectos funcionales**

El Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) reconoce el *“condicionamiento geográfico, del proceso histórico de desarrollo del DMQ y de la necesidad de su readecuación funcional y administrativa para la formulación de nuevas centralidades, como soporte de una estructura territorial ordenada...”* (Plan General de Desarrollo Territorial del DMQ – Síntesis) El punto expuesto puede, en el caso particular del área que se está considerando, interpretarse con el nuevo papel que dentro de la estructura urbana van a desempeñar los centros poblados de Cumbayá – Tumbaco, Calderón y el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ).

Como parte del sistema funcional se identifican los sitios mencionados como subcentros metropolitanos. Se menciona en el mismo documento citado que *“...el Plan contempla un desarrollo desconcentrado y armónico a partir de una estructura de desarrollo tendiente a elevar la calidad de la urbanización e integrar funcionalmente el territorio a través de la dotación de infraestructura básica, servicios y equipamiento; determinar una estructura vial zonal coherente y articulada....”* *“En este proceso se plantea reforzar los subcentros metropolitanos periféricos tales como:*

- *La ciudad residencial Carapungo (incluido Calderón)*
- *La ciudad aeroportuaria Oyambaro, con roles especializados turísticos (El Quinche – Guayllabamba).*

Se establece en el PGDT la necesidad de consolidar los *“subcentros agroproductivos metropolitanos y regionales”* se propone entre otros y dentro del área que se está analizando a Guayllabamba y El Quinche, considerando que en torno de ellas existe una clara estructura agraria tradicional y que está también conformada por nuevas actividades agrícolas de reciente presencia (cultivo de flores principalmente).

El planteamiento expresado por MDMQ en el punto anterior exigirá del mismo, múltiples acciones, pues de los planteamientos válidos en el orden de la estructura funcional del territorio, las zonas mencionadas están sujetas a presiones constantes por la expansión de la estructura urbana de la ciudad de Quito lo que induce a un proceso de cambios en los usos. La misma presencia del nuevo aeropuerto internacional y las múltiples actividades que en torno a él se desarrollarán, si no existe el adecuado y oportuno control, podrán suscitar situaciones negativas que afecten los planteamientos municipales en cuanto a la operación del conjunto. Es importante mencionar al respecto que siendo el control del uso y ocupación del suelo necesario, no puede ser el único medio, la municipalidad debe como respaldo a sus planteamientos establecer programas y proyectos de soporte para el correcto uso del suelo.

Como mayores componentes urbanos en el área que se considera y que incidirán en el funcionamiento de la misma, se deben mencionar, además del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito que sin lugar a dudas será el componente funcional de mayor impacto e incidencia en la futura conformación y operación del territorio, a otras propuestas que se identifican en el PGDT:

- El Parque Metropolitano del Ilaló
- El área industrial de Itulcachi

Con respecto al área industrial de Itulcachi y con base a la información transmitida por el Director Metropolitano de Territorio y Vivienda (entrevista 23 de noviembre del 2004) se puede establecer que se cuenta con una propuesta general realizada alrededor del año de 1994. Siendo la planta de envasamiento de gas, la única instalación industrial allí ubicada. La propuesta no se ha desarrollado al nivel que una implantación de esta naturaleza demanda.

Con respecto al Parque Metropolitano del Ilaló no se ha podido identificar una propuesta específica de manejo por parte del MDMQ.

Con relación al relleno sanitario de El Inga, éste se encuentra operación desde hace más de un año.

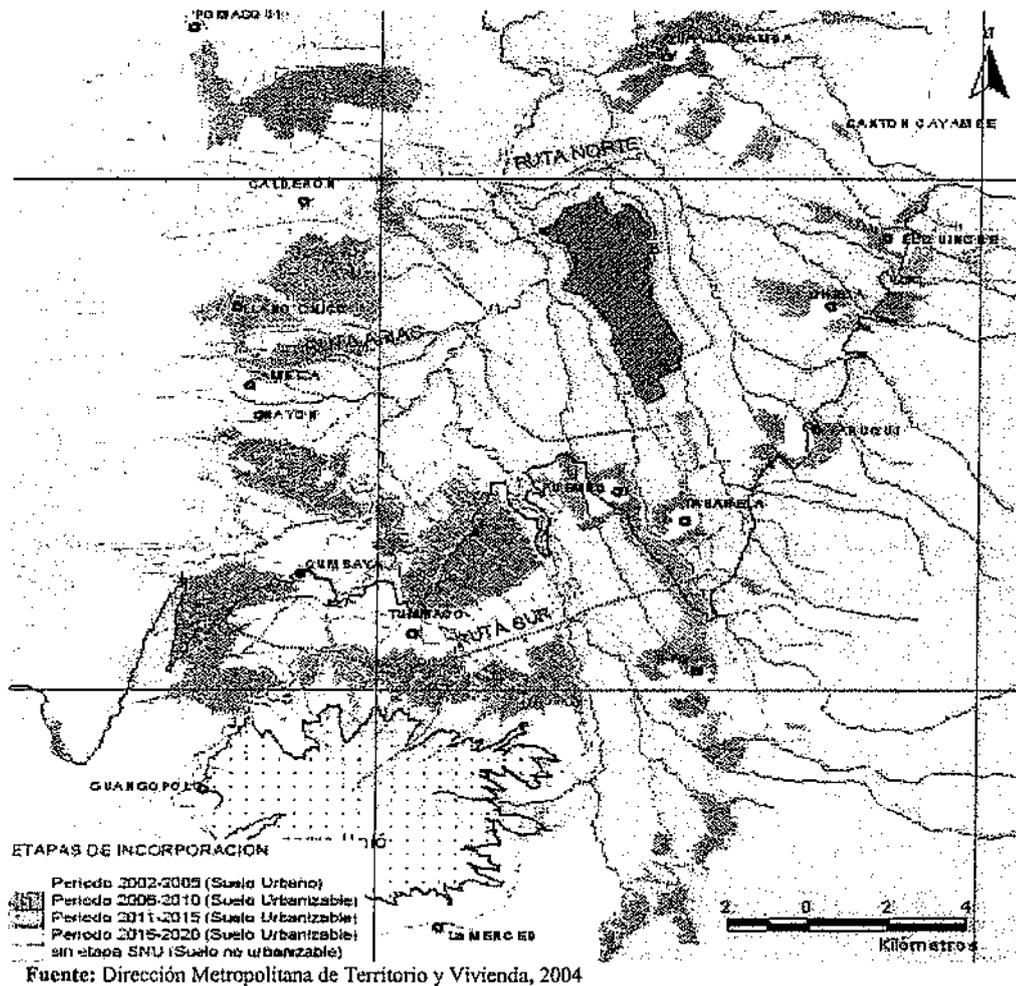
#### **b) El uso y ocupación del suelo**

En el área de intervención que se ha delimitado para analizar las propuestas viales de acceso desde Quito al Nuevo Aeropuerto Internacional, el Municipio del Distrito Metropolitano tiene planteamientos expresos con relación al uso y ocupación del suelo.

De acuerdo al **Capítulo IV Usos del Suelo y la Edificación**, de la Ordenanza de Metropolitana que establece el Nuevo régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, la asignación de uso del suelo establecida como Urbano, Urbanizable y No Urbanizable también se registra por quinquenios de incorporación.

Mapa 2.1

CLASIFICACIÓN GENERAL DEL SUELO POR ETAPAS DE INCORPORACIÓN



Con respecto al **Suelo Urbano** se identifica en el Mapa 2.1 como las áreas correspondientes a los asentamientos poblacionales ya consolidados, como es el caso de Cumbayá, Tumbaco, Calderón, que corresponden a los mayores asentamientos dentro del área.

Con respecto a los asentamientos menores, El Quinche, Checa, Yaruquí, Pifo, Tababela, Puembo y Guayllabamba, en el costado oriental del área y los poblados de Nayón, Zámbriza, Llano Chico, en el sector occidental, el **Suelo Urbano** corresponde al casco central de los mismos.

Las zonas de **Suelo Urbanizable**, en general se identifican como áreas periféricas a los asentamientos, tendiendo a una continuidad del asentamiento original hacia áreas externas.

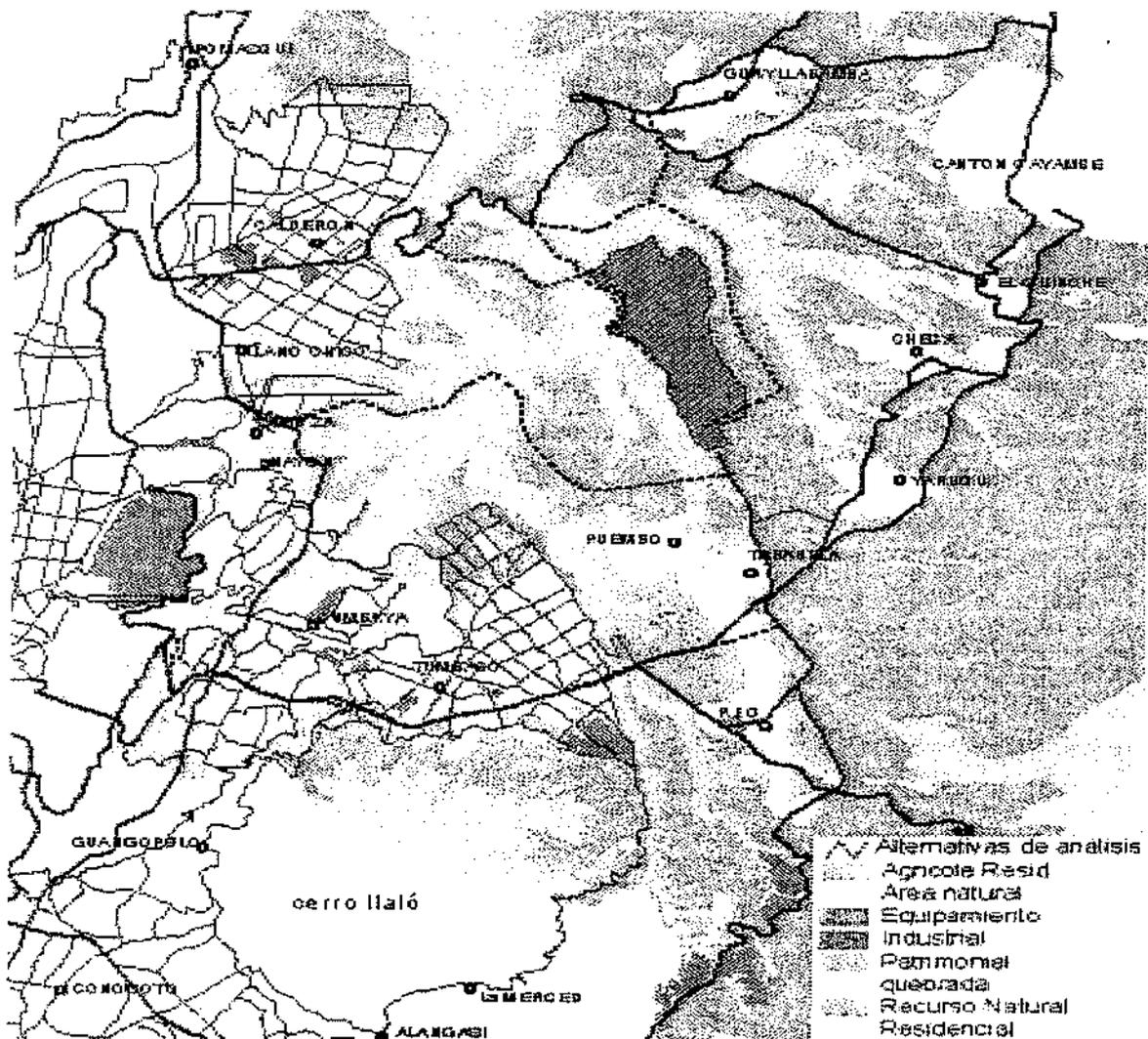
Las zonas de **Suelo No Urbanizable**, corresponden a las áreas más alejadas de los centros poblados los cuales están inmersos en una zona agrícola en acelerado proceso de transformación, limitan y corresponden a las laderas de los cauces de ríos y quebradas que cruzan la zona. Las mayores superficies en este uso corresponden al cerro del Ilaló y las laderas orientales que corresponden a zonas agrícolas y de protección ecológica.

El Uso del Suelo establecido en el PUOS (ver Mapa 2.2), se clasifica en los siguientes componentes y cada uno de ellos con su normatividad específica, de acuerdo a la Ordenanza del Régimen del Suelo:

- Residencial
- Industrial
- Equipamiento
- Recursos naturales (Agrícola – no urbanizable).
- Quebradas
- Área natural (Protección ecológica)
- Agrícola residencial.

Mapa 2.2

USO DEL SUELO (PUOS)



c) Sistema Vial Principal en el MDMQ al horizonte del Plan

La red vial suburbana de acuerdo a su funcionalidad se ha clasificado en: vías arteriales principales suburbanas, vías arteriales secundarias suburbanas, vías colectoras principales suburbanas, vías colectoras secundarias suburbanas; y vías locales suburbanas (ver Mapa 2.3).

La estructura del sistema vial asume la correspondencia entre la red vial y la estructura de usos del suelo. El plan propone una estructura vial que sustente a un sistema de circulación metropolitana

(movilidad) multidireccional y multimodal, que articulando las diversas zonas y localizaciones de la demanda, provea un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables) de transporte.

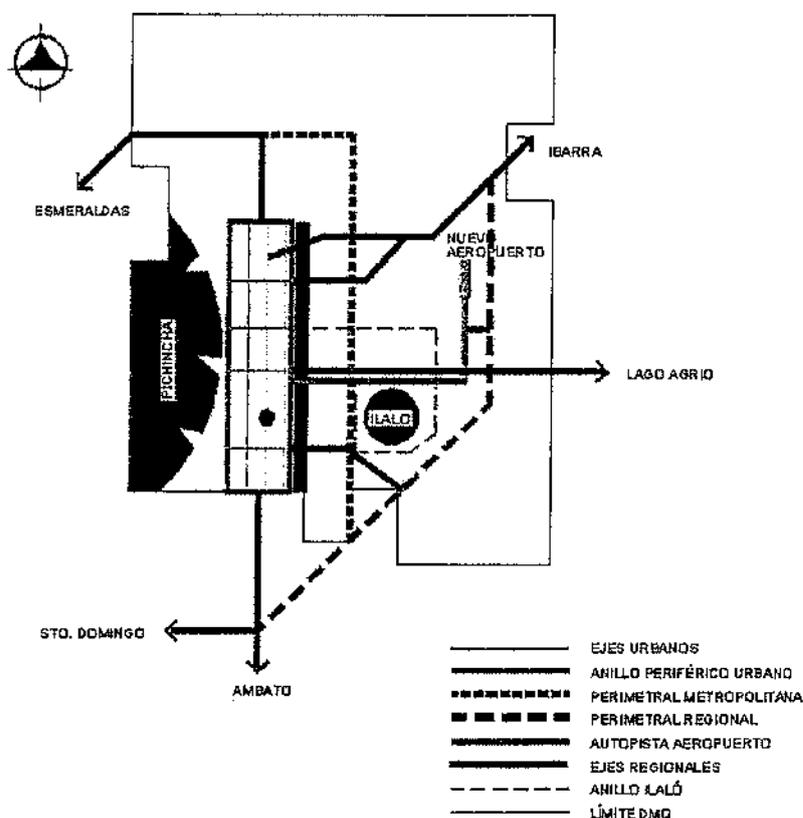
En el PGDT el sistema vial propuesto se lo describe como una estructura radial concéntrica en la cual, los corredores radiales, corresponden a las vías de acceso y conexión regional y los anillos concéntricos se constituyen en las vías distribuidoras y colectoras mayores.

En el Plan Maestro de Transporte (Mayo del 2002) en el numeral 4.2.3.1. Corredores subregionales, se identifica el corredor Quito-El Quinche como parte del sistema de "conexión entre la ciudad y las comunidades de Cumbayá-Tumbaco-Pueumbo-Pifo-Checa-El Quinche, con su futuro ramal al nuevo aeropuerto".

Como parte de la red vial metropolitana (numeral 5.3) se identifican tres anillos colectores (ver Gráfico 2.1):

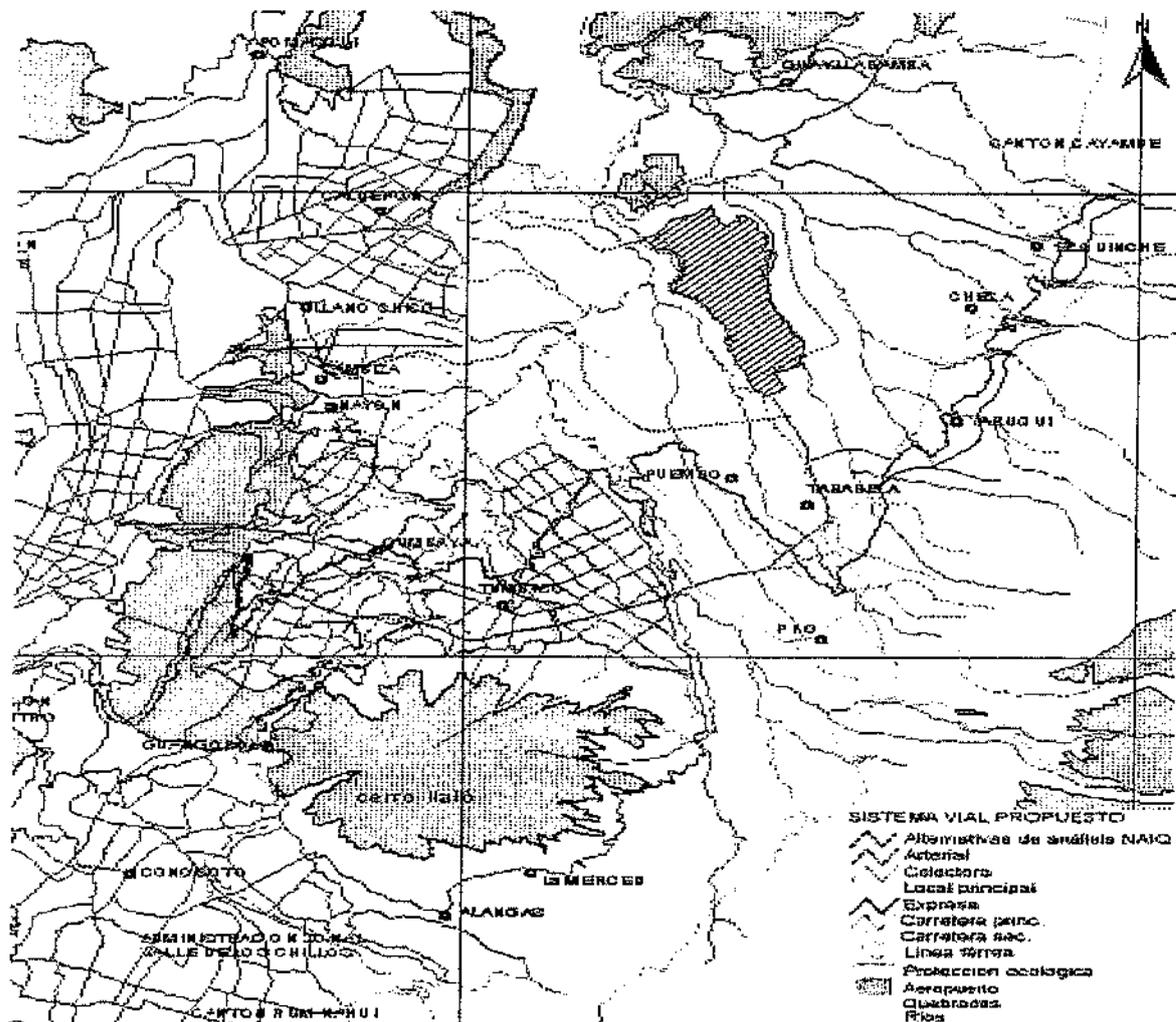
- Primer anillo: Acceso oriental y occidental en el sur, la Avenida Simón Bolívar, el acceso de El Inca y el tramo de la perimetral Quito entre Zambiza y Carapungo.
- Segundo anillo: Se conforma un corredor continuo que parte de Tambillo hasta la autopista Manuel Córdova Galarza; a este anillo se le asigna el rol de troncal metropolitana (proyecto).
- Tercer anillo: Corresponde a la nueva Panamericana (Alóag - Sangolquí - Pifo - El Quinche) e identificada como Perimetral Panamericana.

Gráfico 2.1  
ESQUEMA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE



Fuente: Plan Maestro de Transporte, DMTV, 2002

Mapa 2.3  
RED VIAL METROPOLITANA



Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial PGDT, 2001.

Con respecto a los “escalones” que unen la red longitudinal, entre otros se menciona: el corredor: Vicentina – Túnel de Lumbisí – Nueva Interoceánica – hasta la conexión con la carretera Panamericana.

El modelo se complementa con un anillo vial periférico al cerro *Itató* para integrar a los centros poblados, y atender las demandas turísticas del sector y la necesaria accesibilidad a la zona del futuro aeropuerto, mediante varias conexiones viales: la Nueva Interoceánica, la Perimetral Metropolitana (antigua perimetral Quito), la Panamericana Norte y la Perimetral Metropolitana (actual *Pifo-El Quinche*).

Se menciona que “*Está previsto (referencia a los estudios del MOP) la necesaria accesibilidad a la zona del futuro aeropuerto con conexiones viales desde la nueva interoceánica, desde la perimetral Metropolitana (Antigua Perimetral Quito), desde la carretera Panamericana Norte y desde la Perimetral Metropolitana (actual Pifo – El Quinche)*”.

En el punto 5.4 Programas y Proyectos, se menciona en el tercer párrafo: “Una segunda vía expresa constituye la autopista hacia el nuevo aeropuerto de Quito con una probable ruta que parte desde la avenida Simón Bolívar en intersección con la Vía Interoceánica, hasta el sector de El

Arenal en Tumbaco y un segundo tramo desde El Arenal hasta el acceso al nuevo aeropuerto en Puenbo” (Tababela).

En el párrafo 5.4.1.8. se identifica como: “Proyecto autopista al nuevo aeropuerto” y se menciona entre otros puntos “La construcción de la autopista al nuevo aeropuerto y su área de servicio e industrias conexas, lo cual también servirá para incrementar la capacidad vial desde la ciudad a las comunidades principales del valle de Tumbaco. Para este proyecto se contempla la financiación privada y recuperación de la inversión mediante pago de peaje”. “Se contempla una vía de seis carriles con una longitud aproximada de 12 kilómetros que parte desde la Av. Simón Bolívar, cruza Tumbaco por la zona de El Arenal hasta Puenbo”. “La construcción de esta vía está condicionada a la concesión para construcción del nuevo aeropuerto”. Se identifica como entidad responsable EMOP – concesionarios privados.

En el cuadro de “Programas y Proyectos para vialidad – Programa de vialidad Metropolitana”, se identifican los siguientes proyectos:

- Autopista al Nuevo Aeropuerto: Estudios – Diseños – Señalización vial.
- Se identifican dos intercambiadores: el primero con la Vía Interoceánica y el segundo con la Terminal Aeropuerto.

**d) Sistema de transporte propuesto al horizonte del plan**

En este campo se utiliza como fuente de referencia, el Plan Maestro de Transporte, (PMT) desarrollado por Dirección Metropolitana de Transporte del MDMQ.

Según el citado documento, el PMT es uno de los productos del programa de planificación. Pretende ser una guía de referencia para la gestión del desarrollo del transporte metropolitano en los próximos 20 años.

Propone un modelo de estructuración de la red de transporte que genere un sistema de circulación metropolitana (movilidad) multidireccional y multimodal para garantizar la accesibilidad al área central y a las nuevas centralidades metropolitanas en desarrollo.

El esquema funcional del sistema de transporte colectivo planteado, ratifica la urgencia de construir el nuevo aeropuerto.

El modelo operacional del sistema de transporte se propone completar la estructuración de los corredores urbanos para el transporte colectivo, en el modelo se complementan los corredores interparroquiales que garanticen la conexión entre la ciudad y los valles metropolitanos. Se menciona el Corredor Quito–Tumbaco–El Quinche, con el cual se propone:

- Optimización de la operación
- Cobertura de la demanda (estimada de 40.000 pasajeros/día)
- Operación con servicios de:
  - Troncales: con paradas definidas aproximadamente cada 1 km.
  - Locales: desde terminales ubicados en las cabeceras parroquiales hacia los barrios periféricos.
  - Utilización de la Terminal Río Coca como Terminal del Corredor.
  - Longitud estimada de 43,5 km
  - Implementación 2004.



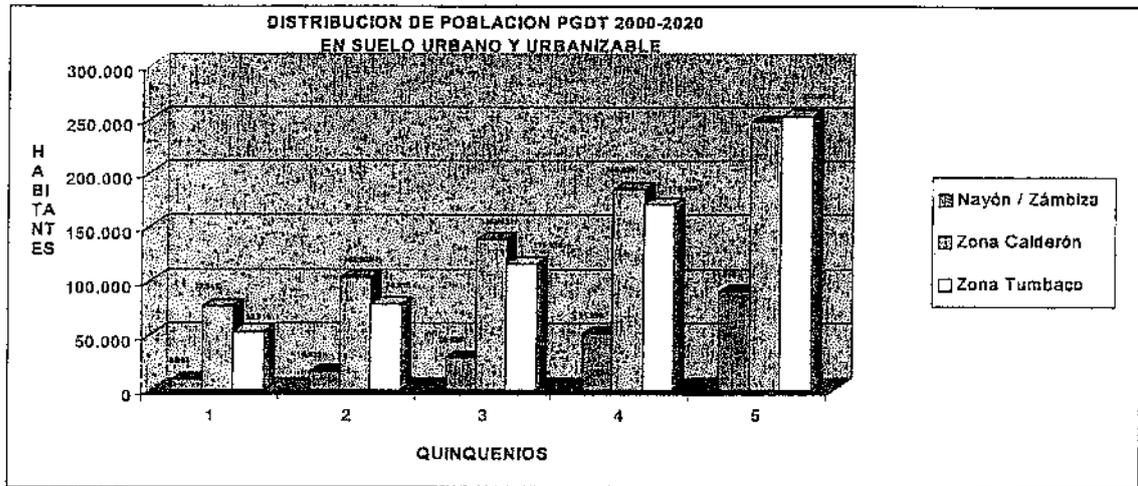
Cuadro 2.1

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN EN EL ÁREA DE ANÁLISIS  
SEGÚN EL PGDT

Zona	Superficie Ha	Población 2000	Población 2005	Población 2010	Población 2015	Población 2020
<b>SUELO URBANO Y URBANIZABLE</b>						
Nayón/ Zambiza	2.279	9.693	16.932	29.625	51.910	91.088
Zona Calderón	6.420	37.543	103.606	138.441	183.055	247.324
Zona Tumbaco	5.874	53.715	78.315	115.939	170.287	252.025
Zona Acropuerto	1.722					
Subtotal	15.995	140.951	199.853	284.005	405.992	591.234
<b>SUELO NO URBANIZABLE</b>						
Zona Calderón	4.631					
Zona Tumbaco	2.885					
Zona Acropuerto	60.503	53.224	65.946	81.963	102.131	127.766
Subtotal	7.680	53.224	65.946	81.963	102.131	127.766
<b>Total Area de Análisis</b>	<b>84.014</b>	<b>194.175</b>	<b>265.296</b>	<b>365.968</b>	<b>510.103</b>	<b>719.000</b>

Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial, 2001 (Ver Anexo No. 2)

Gráfico 2.2: Distribución de la Población por quinquenios en Suelo Urbano y Urbanizable



Fuente: PGDT, 2001. Elaboración: Equipo Consultor

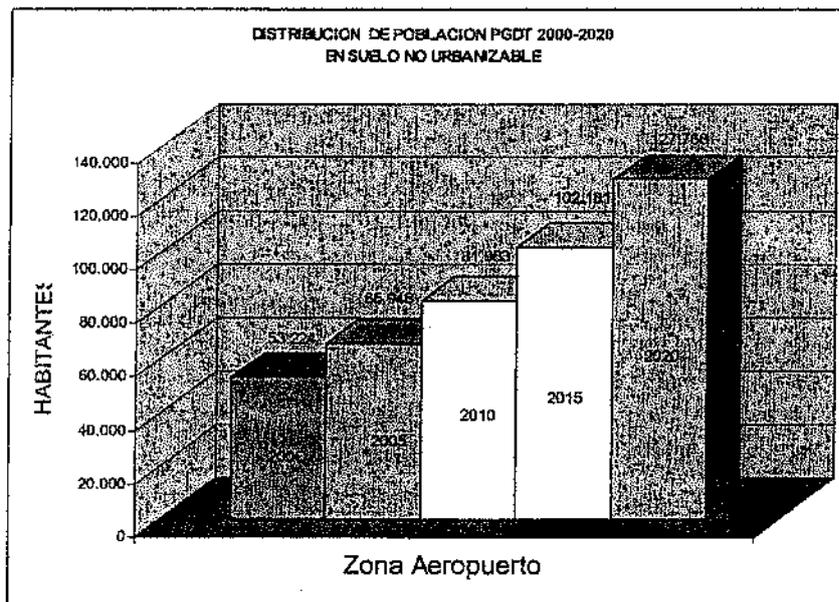
En el área de análisis las parroquias Nayón, Zámbriza, parte de las zonas de Calderón y Tumbaco corresponden a *suelo urbano y urbanizable* del DMQ.

Las parroquias de Nayón y Zámbriza, en las áreas identificadas para uso residencial pueden acoger una población de 91.085 habitantes.

Las parroquias Calderón y Llano Chico, con características esencialmente residenciales, soportarán una población estimada de 247.324 habitantes.

Las parroquias Tumbaco y Cumbayá de uso predominante residenciales y zona de extensión de la centralidad de Quito, soportaría una población de 252.825 habitantes.

Gráfico 2.3: Distribución de la población por quinquenios en suelo no urbanizable



Fuente: PGDT, 2001. Elaboración: Equipo Consultor

El suelo calificado como *no urbanizable* constituye un territorio muy frágil en cuanto a su conservación, considerando que tan solo con la normativa de uso y ocupación del suelo es muy

crítico su sostenimiento, siendo necesario contar para ello con programas y proyectos específicos de intervención.

La zona Aeropuerto en referencia al Cuadro 2.1 para el año 2020, se estima que soportará una población de 127.766 habitantes.

Las parroquias ubicadas en el nororiente del Distrito: Guayllabamba, Checa, El Quinche, conservarán una dinámica moderada, pese al flujo turístico de fin de semana y que no incidirá en la conservación del uso agroexportable del suelo.

En tanto que, el eje Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, en perspectiva de la virtual instalación del nuevo aeropuerto, observará un crecimiento dinámico correspondiente con la instalación de los servicios complementarios.

#### **f) Estructura Administrativa (Administraciones Zonales)**

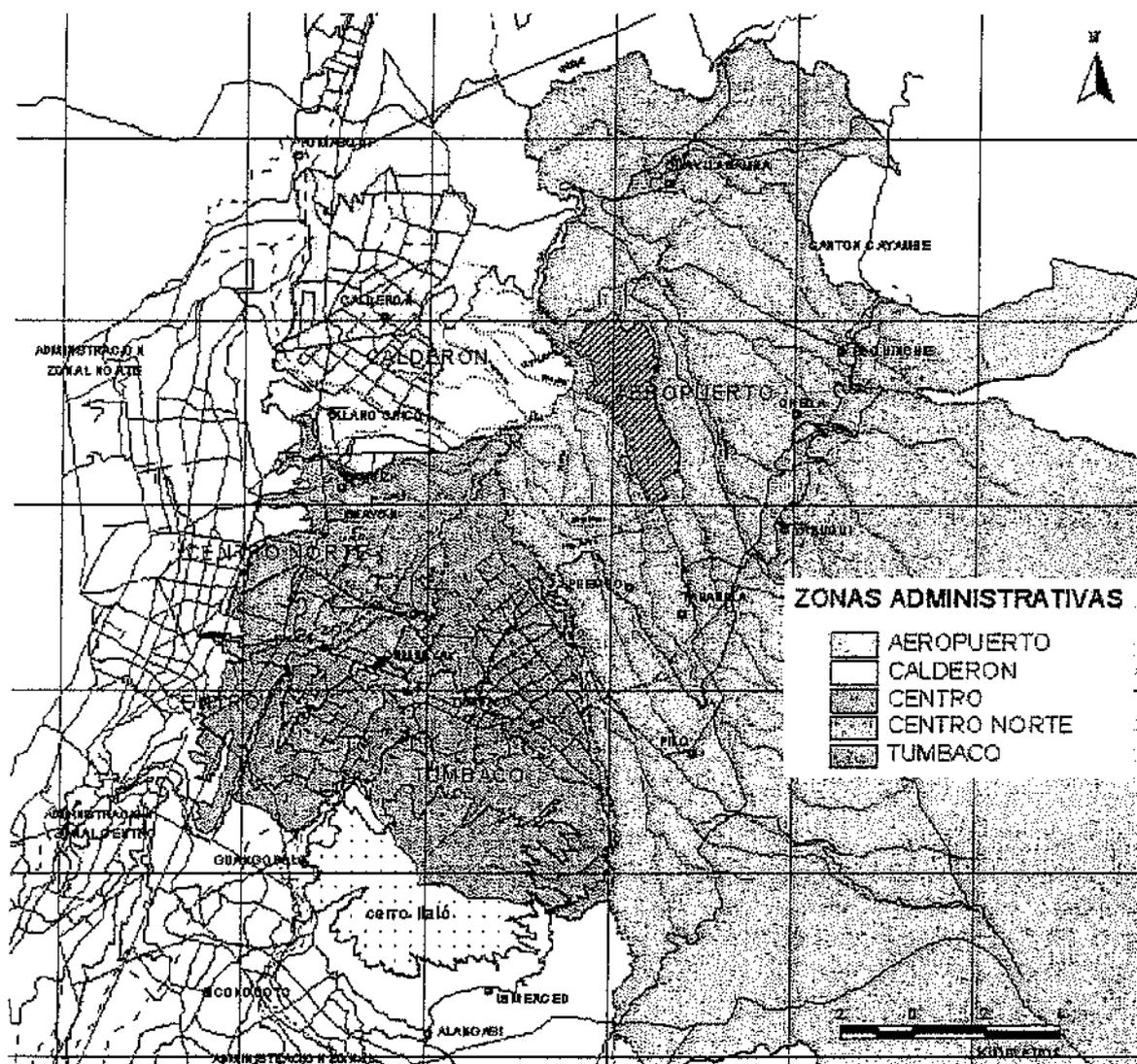
Para adecuar territorialmente el Distrito Metropolitano de Quito hacia una gestión administrativa eficiente, el plan propone una nueva organización administrativa territorial para desarrollar un proceso descentralizado, integral, equitativo y participativo de administración, planificación y gestión local (ver Mapa 2.5)..

Esta estructura se sustenta en las principales funciones, roles y características de vocación de las diferentes estructuras territoriales; la constitución y consolidación de identidades sociales urbanas; la institución de una gestión local integral eficiente y eficaz - que propicie la formulación participativa de políticas sectoriales-, la planificación territorial y la presupuestación pública, participativa y jerarquizada.

Las Zonas Metropolitanas que involucra este análisis corresponden en parte o su totalidad a las siguientes zonas:

- Zona Metropolitana Centro: incluye las parroquias o sectores centrales de Puengasí, La Libertad, Centro Histórico, Itchimbía y San Juan.
- Zona Metropolitana Centro Norte: incluye las parroquias o sectores centrales de Belisario Quevedo, Mariscal Sucre, Ifiaquito, Rumipamba, Jipijapa, Cochapamba, La Concepción, Kennedy y San Isidro de El Inca, y las parroquias suburbanas o rurales de Nayón y Zámbriza.
- Zona Metropolitana Calderón: incluye las parroquias suburbanas o rurales de Calderón y Llano Chico.
- Zona Metropolitana Tumbaco: incluye las parroquias suburbanas de Tumbaco y Cumbayá.
- Zona Metropolitana Aeropuerto: incluye las parroquias suburbanas o rurales de Guayllabamba, El Quinche, Yaruquí, Tababela, Puembo, Pifo y Checa. Esta zona está identificada pero no se encuentra en operación, su territorio depende en la actualidad de la Administración de Tumbaco.

Mapa 2.5  
ZONAS ADMINISTRATIVAS EN EL ÁREA DE ANÁLISIS



Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial PGDT, 2001

### 2.3.1 Alternativas Viales y la Propuesta de Ordenamiento Territorial

En este numeral se van relacionar las alternativas viales consideradas para vincular la ciudad con el NAIQ, con relación a la propuesta vigente de Ordenamiento Territorial.

Las alternativas viales que se consideran en este punto, son las que se identifican en los mapas anexos, siendo las siguientes de sur a norte:

- Ruta Sur
- Ruta Arias
- Ruta Oyacoto 2
- Ruta Oyacoto 1
- Ruta Norte

Los temas que se consideran significativos relacionar del Ordenamiento Territorial, con las alternativas viales son los siguientes:

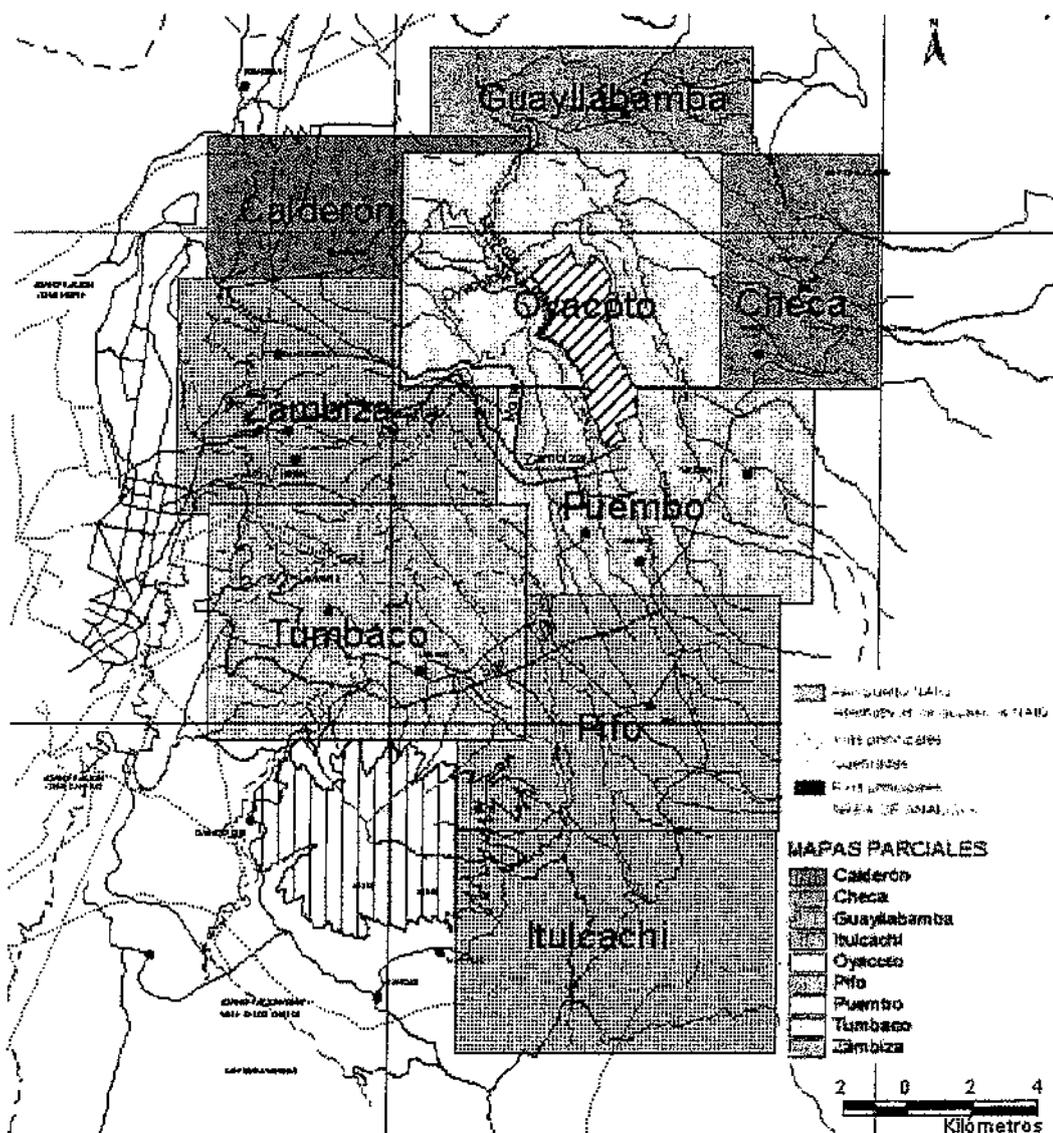
- Clasificación general del suelo:
  - Suelo Urbano
  - Suelo urbanizable
  - Suelo No Urbanizable
  
- Uso general del Suelo: (PUOS)
  - Residencial
  - Recurso natural
  - Quebradas
  - Industrial
  - Equipamiento
  - Área natural
  - Agrícola Residencial
  
- Reglamentación Tamaño del Lote:
  - Por rangos

Los mapas que se consideran en el Anexo corresponden al Plan General de Ordenamiento Territorial (PGOT) y al Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) desarrollado por el MDMQ para el Distrito Metropolitano. Para facilidad del análisis se han conformado para el área de estudio varias “ventanas” (Ver Anexo Mapa A-20) que permiten contar con una escala que facilite la lectura, las “ventanas” conformadas son:

- Calderón: Mapas: A-21 a A-24
- Checa: Mapas: A-25 a A-28
- Guayllabamba: Mapas: A-29 a A-32
- Itulcachi: Mapas: A-33 a A-36
- Oyacoto: Mapas: A-37 a A-40
- Pifo: Mapas: A-41 a A-44
- Puembo: Mapas: A-45 a A-48
- Tumbaco: Mapas: A-49 a A-52
- Zámiza: Mapas: A-53 a A-56

Mapa 2.6

DISTRIBUTIVOS PARCIALES



Fuente: Equipo Consultor

a) Ruta Sur

La Ruta Sur tiene una longitud de 16,339.80 kilómetros, (Mapa A-01) medidos desde su empalme con la Av. Simón Bolívar hasta la carretera Panamericana en la zona de Oyambaro que corresponde al acceso al NAIQ en construcción.

Con respecto a la **clasificación general del suelo** (Suelo Urbano, Suelo Urbanizable y Suelo No Urbanizable) en el primer tramo comprendido entre la Av. Simón Bolívar y el río Chiche (12,495.89 km) la vía propuesta atraviesa 4,918.47 km de suelo calificado como Urbano, 5,106.98 km de Suelo Urbanizable y 2,470.44 km de Suelo No Urbanizable. En el segundo tramo (3,843.91 km) medido a partir del río Chiche hasta su empalme con la carretera Panamericana, la vía propuesta atraviesa 781.56 km de suelo calificado como Urbanizable y 3,062.35 km de Suelo No Urbanizable. Justamente estas zonas, calificadas como No Urbanizables, son las más críticas en

cuanto a su sostenimiento como tales, ya que no existe el adecuado y permanente control, progresivamente y al margen de las normas municipales, se habilitan como suelo urbano, dejando sin validez las propuestas de Ordenamiento Territorial. (Mapa A-49).

Con respecto al **uso general del suelo**, para el primer tramo comprendido entre la Av. Simón Bolívar y el río Chiche (12,495.89 km) la vía propuesta atraviesa 8,771.58 km de suelo calificado como Residencial, 1,253.86 km de suelo calificado como Agrícola Residencial, 1,195.96 km de suelo calificado como área natural y 1,274.88 km de suelo calificado como quebrada. Tanto el suelo calificado como Residencial Agrícola, como aquel calificado como no urbanizable, son muy vulnerables de convertirse al futuro en suelo urbano. En el segundo tramo (3,843.91 km) medido a partir del río Chiche hasta su empalme con la carretera Panamericana, la vía propuesta atraviesa 781.56 km de suelo calificado como Residencial, 2,246.19 km de suelo calificado como Agrícola Residencial, 269.80 km de suelo calificado como Recurso Natural y 366.38 Km de quebrada (Mapa A-43).

Con respecto al **tamaño del lote** propuesto en la reglamentación del suelo, para el primer tramo se identifica en el Mapa A-52 lotes que varían en un rango entre 600 a 2.500 m<sup>2</sup> y que corresponden a las zonas urbanas y urbanizables. En el segundo tramo (Mapa A-44) en la mayor parte del trazado vial la lotización corresponde a un rango entre 1.000 a 2.500 m<sup>2</sup>. Un pequeño tramo corresponde a lotes con superficie mínima de 300 m<sup>2</sup> y otro en el acceso al empalme con la carretera Panamericana de 5.000 m<sup>2</sup>.

#### **b) Ruta Arias**

La Ruta Arias tiene una longitud de 13,460.18 kilómetros, medidos desde su empalme con la Av. Simón Bolívar en el costado norte de Zámbriza (Mapa A-01) hasta su empalme con la vía de acceso al NAIQ y actualmente en construcción en el sector de Tababela.

Con relación a la **clasificación general del suelo** (Suelo Urbano, Suelo urbanizable y Suelo No Urbanizable) la ruta atraviesa en todo su recorrido con suelo calificado como No Urbanizable (Mapas A-53 y A-45). En el arranque de la vía, en un tramo de 3 km colinda en el costado norte, con una zona calificada como urbanizable, lo cual exigirá un adecuado control de uso y ocupación del suelo, para evitar la alteración funcional de la vía expresa que debe conformarse.

Con respecto al **uso general del suelo**, (Mapas A-55 y A-47) para el primer tramo de 3 km el suelo se califica como Residencial Agrícola, para el cual es válido el comentario realizado en la Ruta Sur cuando cruza esta calificación de suelo, en cuanto a las amenazas a que están sujetos.

Con respecto al **tamaño del lote** propuesto en la reglamentación del suelo, para el primer tramo de 3 km (Mapa A-56) el tamaño mínimo de conformación de los lotes por los cuales atraviesa la vía es de 2500 m<sup>2</sup>. A partir de dicho punto la vía cruza laderas de las vertientes de la quebrada de Zámbriza y del río Pan Pedro hasta llegar a la plataforma de la antigua hacienda de Nápoles. Este último sector y hasta llegar al cruce con la vía de acceso al NAIQ, los lotes que se pueden conformar de acuerdo a la normativa municipal son de 25.000 m<sup>2</sup>.

Esta ruta no atraviesa zonas calificadas como urbanas.

#### **c) Ruta Oyacoto 2**

La Ruta Oyacoto 2 tiene una longitud de 7,122.22 kilómetros, medidos desde su empalme con la carretera Panamericana Norte, junto al puesto de peaje y que conduce al poblado de

Guayllabamba (Mapa A-01) hasta el punto de acceso al NAIQ en el costado occidental de la zona aeroportuaria.

Con relación a la **clasificación general del suelo** (Suelo Urbano, Suelo urbanizable y Suelo No Urbanizable) la ruta atraviesa en un primer tramo, de 1 km una zona calificada como urbana, a partir de allí hasta llegar a la margen izquierda del río Guayllabamba (Mapa A-21) el suelo se califica como No Urbanizable. En el tramo correspondiente a la margen derecha del río Guayllabamba que colinda con la zona aeroportuaria el suelo igualmente es calificado como No Urbanizable.

Con respecto al **uso general del suelo**, (Mapas A-23 y A-27) para el primer tramo de 1 km el suelo se califica como Residencial Agrícola, (Plan Parcial de Calderón). El segundo tramo hasta la margen izquierda del río Guayllabamba el suelo se califica como Zona No Urbanizable.

Con respecto al **tamaño del lote** propuesto en la reglamentación del suelo, para el primer tramo de 1 km (Mapa A-24) a partir de dicho punto, tratarse de una zona no urbanizable se registra en el plano que el tamaño mínimo del lote debe ser de 50.000 m<sup>2</sup>. En la margen derecha (Mapa A-28) por tratarse de una ladera de quebrada no se registra la posibilidad de fragmentación del suelo.

#### **d) Ruta Oyacoto 1**

La Ruta Oyacoto 1 tiene una longitud de 6,476.18 kilómetros, medidos desde su empalme con la carretera Panamericana Norte, (Mapa A-01) hasta el punto de acceso al NAIQ en costado occidental de la zona aeroportuaria.

Con relación a la **clasificación general del suelo** (Suelo Urbano, Suelo urbanizable y Suelo No Urbanizable) la ruta atraviesa en su totalidad suelo calificado como No Urbanizable, que corresponde a zonas de laderas del río Guayllabamba. (Mapa A-21).

Con respecto al **uso general del suelo**, (Mapas A-23 y A-27) la clasificación corresponde a laderas de Quebradas.

En cuanto al **tamaño del lote** propuesto en la reglamentación del suelo, los sectores por los cuales atraviesa la vía, no están sujetos a división alguna, debiendo mantenerse y preservarse en su condición natural. (Mapas A-24 y A-28).

#### **e) Ruta Norte**

La Ruta Norte tiene una longitud de 16,302.95 km medidos a partir de su arranque en la Av. Simón Bolívar.

Con relación a la **clasificación general del suelo** (Suelo Urbano, Suelo urbanizable y Suelo No Urbanizable) en su primer tramo (Mapa A-53 - 7,00 km) se desarrolla marginalmente a zonas calificadas como urbanas y urbanizables del sector de Llano Grande destinadas a uso residencial en la zona de Calderón, a partir del cual hasta llegar al empalme con la vía de acceso al aeropuerto, atraviesa suelo calificado como no urbanizable.

En cuanto al **tamaño del lote** propuesto en la reglamentación del suelo, los sectores por los cuales atraviesa la vía, en el primer tramo mencionado corresponden a lotes normados entre 600 a 1.000 m<sup>2</sup> salvo un pequeño sector que se califica en 2.500 m<sup>2</sup> (Mapas A-56).

Con respecto a la Ruta identificada como Zámbriza, en términos generales, con relación al uso propuesto del suelo y tamaño de los lotes, son válidos los comentarios realizados para la Ruta identificada como Arias.

Con respecto a la ruta identificada como Geovial (Mapas A-37 a A-40) en el primer tramo de la misma atraviesa el centro poblado de Oyacoto en toda su longitud, generando una significativa ruptura en el mismo que conducirá a su desarticulación.

#### **2.4 PROPUESTAS DE PLANIFICACIÓN A NIVEL ZONAL (PLANES PARCIALES)**

En la Ordenanza Metropolitana N° 085 que establece el Nuevo Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, en el artículo II.29 Instrumentos de Planeamiento, establece que el ordenamiento y desarrollo del territorio de Distrito se ejecutará mediante los siguientes instrumentos de planeamiento:

- **El Plan General de Desarrollo Territorial**, (PGDT) cuyo ámbito de cobertura será el conjunto del territorio de Distrito, y establece los objetivos, estrategias y programas y proyectos para su desarrollo físico integral.
- **El Plan de Uso y Ocupación del Suelo** (PUOS) cuyo ámbito de cobertura será el conjunto del territorio de Distrito y territorializa las disposiciones sobre la Zonificación de Uso y Ocupación del Suelo.
- **Plan Parcial** de ordenamiento y desarrollo en áreas del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.
- **Plan Especial**, se desarrolla en áreas delimitadas para este efecto por el PGDT.

Como parte del proceso de planificación del MDMQ y a partir del PGDT, las Administraciones Zonales deben encarar la problemática de su Ordenamiento Territorial a través de la ejecución de Planes Parciales, medio que les permitirá detallar con mayor ajuste el manejo y el uso del suelo en su jurisdicción.

Con respecto a este planteamiento se va a considerar la situación de las dos Administraciones Zonales vinculadas con el área de intervención.

##### **2.4.1 Administración Zonal de Calderón**

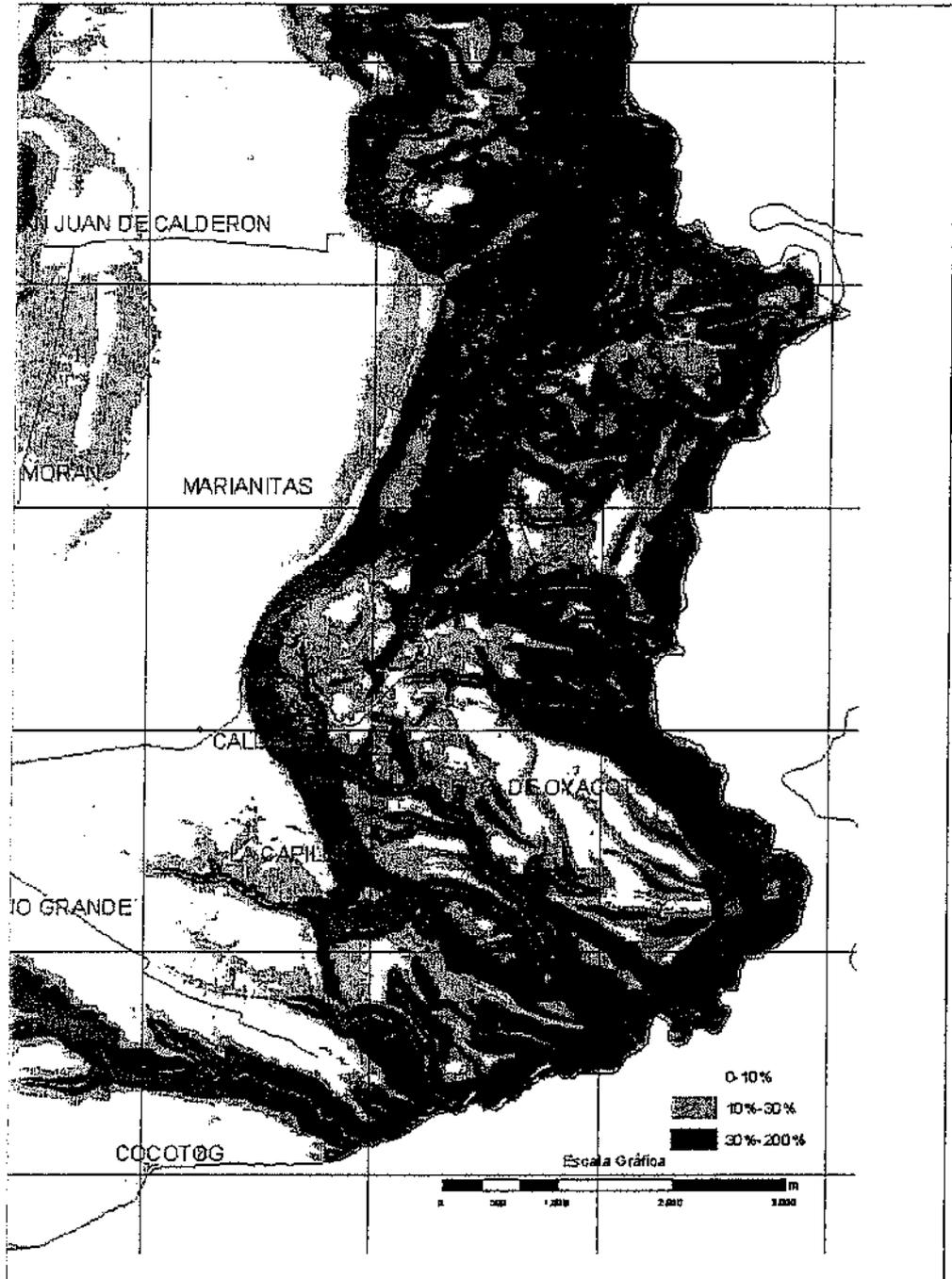
La Administración Zonal de Calderón en coordinación con la Dirección de Territorio y Vivienda del MDMQ, mediante convenio con la EMAAP-Q que está desarrollando el Programa de Saneamiento Ambiental y la ejecución de obras de agua potable y alcantarillado para la Zona de Carapungo y Calderón, concretaron se asignen los recursos necesarios para estructurar un Plan Parcial básico para su territorio.

El citado Plan Parcial se desarrolló desde mediados del año 2003 hasta el mes de octubre del 2004. (Fuente PLAN PARCIAL DE CALDERÓN. AÑO 2003 – 2004 Coordinador de Consultoría Arq. Guido Díaz N.)

La Administración Zonal de Calderón cubre una superficie 8.683,00 hectáreas. Un 43 % de esta superficie corresponde a la planicie alta en la cual se ubican los mayores asentamientos: Llano Chico, Llano Grande, Carapungo, Calderón, Marianitas, San Juan de Calderón. En la parte oriental, y en una cota menor a la de Calderón se asienta la población de Oyacoto (Mapa 2.7).

Mapa 2.7

PENDIENTES DE LAS PARROQUIAS CALDERÓN Y LLANO CHICO



Fuente: Plan Parcial Calderón, 2004

En el mapa presentado se identifica la zona oriental que limita con el río Guayllabamba que le separa de la plataforma de Tababela donde se ubicará el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito. La zona es muy abrupta y presenta pendientes mayores al 30 %.

De acuerdo al PGDT en el área de Calderón de las 8.683 hectáreas un 53,6 % de su superficie es urbanizable y un 46,4 % no es urbanizable.

Con respecto a la población, en el año de 1950 en el área se estimaba una población 7.797 habitantes. Al año 2001 se estima 90.983 habitantes.

Las proyecciones de población desarrolladas por la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda establecen al año 2020 alrededor de 250.000 habitantes. (página 41 de Diagnóstico).

*Con respecto a su conformación actual la zona presenta una imagen urbana muy deteriorada caracterizada por:*

- *Irrespeto a la normativa de construcción*
- *Desorden en la ocupación del espacio público*
- *Degradación ambiental ocasionada por descargas de basura y escombros en quebradas y ocupación de asentamientos aislados*

En cuanto a la red vial (página 76 Diagnóstico) ésta es discontinua, de baja calidad, la mayor parte en malas condiciones y la mayoría de tierra.

La vía de conexión de Quito con el norte del país se hace por la “recta de Calderón” (4,5 km) la que divide dada su magnitud en dos partes la zona de Carapungo – Calderón en el norte y la de Llano Grande en el Sur. Esta vía constituye el eje mayor de la zona, a corto plazo en el costado occidental llegará la prolongación de la vía Simón Bolívar que empalma justamente al inicio de la recta de Calderón.

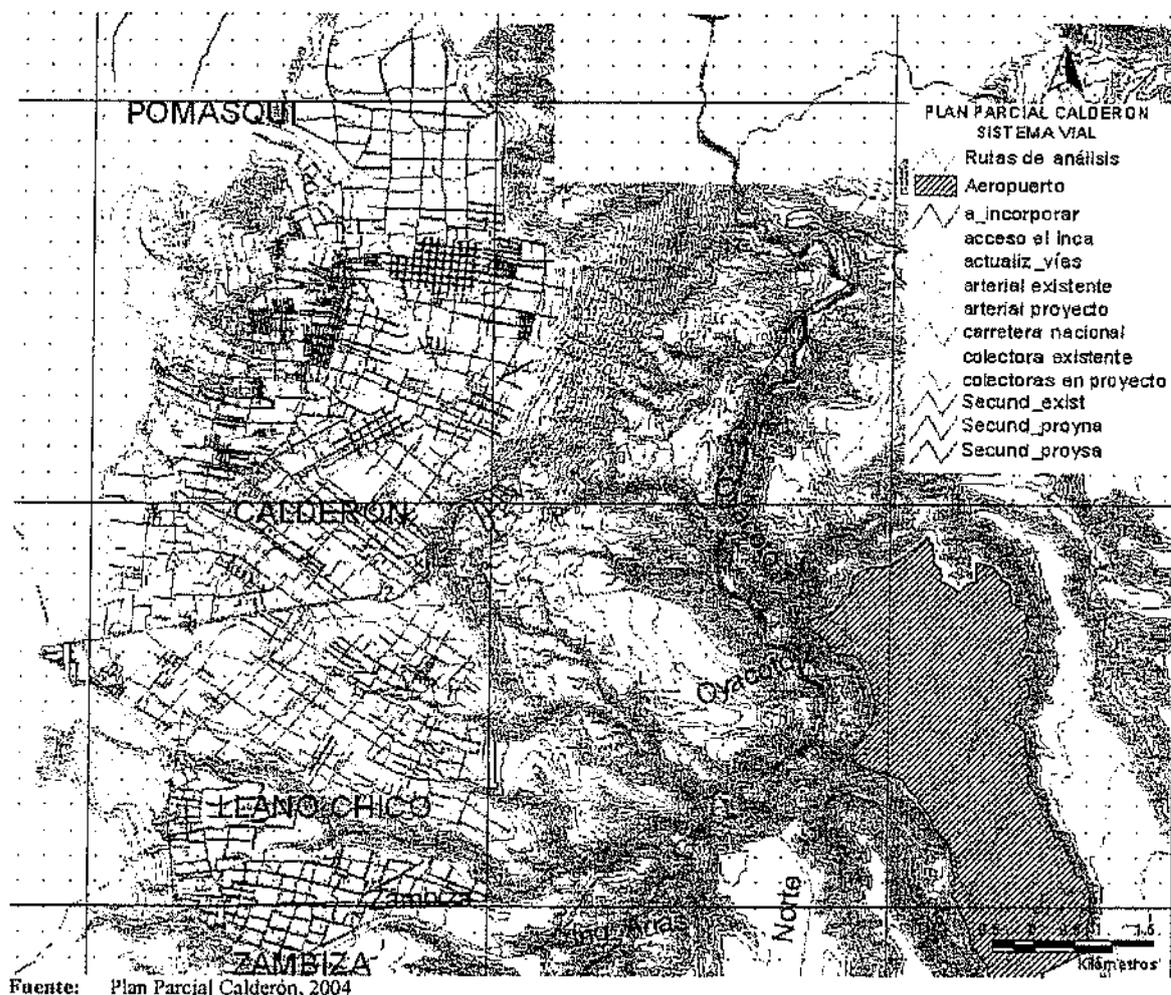
En general en la zona no existe un sistema vial coherentemente articulado, lo cual genera un bajo nivel de accesibilidad.

*Se menciona en el documento citado que (página 78) “La vía al nuevo aeropuerto de Quito se encuentra en proceso de planificación, será una realidad a mediano plazo. Varias alternativas de ruta se encuentran en estudio, de ellas al menos una, se inicia desde la carretera Panamericana a corta distancia al norte de Calderón. Consideramos que independientemente de la ruta que sea escogida, la conexión de Calderón y Llano Chico con el nuevo aeropuerto deberá ser implementada...”*

*En la Propuesta del Plan se propone “un modelo de desarrollo en el cual los actores involucrados lleguen a consensos que permitan viabilizar de forma adecuada el uso, la ocupación y el aprovechamiento del territorio, concibiéndose estas intervenciones bajo el marco legal que norma el PGDT...”*

Mapa 2.8

PROPUESTA VIAL DE CALDERÓN



Entre los programas se identifica el N° 1.03 - CONFORMACIÓN DEL SISTEMA VIAL DE CALDERÓN, que se desarrolla con la propuesta de varios proyectos que se identifican a continuación:

- Consolidación y mejoramiento de las vías de Calderón.
  - Intervención en 3.920 hectáreas y beneficio para 250.000 habitante en los próximos 20 años.
- Diseño de los sistemas viales metropolitanos
  - Promover los siguientes proyectos: recuperación de la Panamericana como vía expresa
  - Enlace de Av. Simón Bolívar con el territorio de la Administración Zonal.
- Programación e implementación de la estructura vial integral de Calderón.

**2.4.2 Administración Zonal de Tumbaco**

A la presente fecha de acuerdo a información facilitada por el Administrador Zonal (29 de noviembre del 2.004), no se dispone de un Plan Parcial, como instrumento de planificación de menor escala con respecto al Plan General de Desarrollo Territorial del DMQ.

En cuanto a la estructura vial de la zona y la formulación de propuestas de intervención, se rigen al sistema vial mayor establecido en el PGDT para el territorio.

### 2.4.3 Plan Parcial para el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ)

En el documento del Plan Maestro de Conformación del NAIQ proporcionado por la CORPAQ se identifican, en distintos capítulos del mismo, aspectos referentes al uso y ocupación del suelo, tanto al interior del área propuesta como para las externas de la misma.

En el Capítulo 13 del citado documento, se describe el Plan de Uso del Suelo para el área del NAIQ y como parte del mismo se identifican los usos actuales predominantes en el área circundante. En el plano adjunto se identifica la estructura del territorio registrando, entre otras, las siguientes áreas mayores:

- Poblados
- Areas de protección ecológica
- Area de protección de quebradas
- Asentamientos industriales de bajo impacto
- Area residencial múltiple
- Area residencial y agricultura

Mapa 2.9

### USO DE SUELO DEL ENTORNO

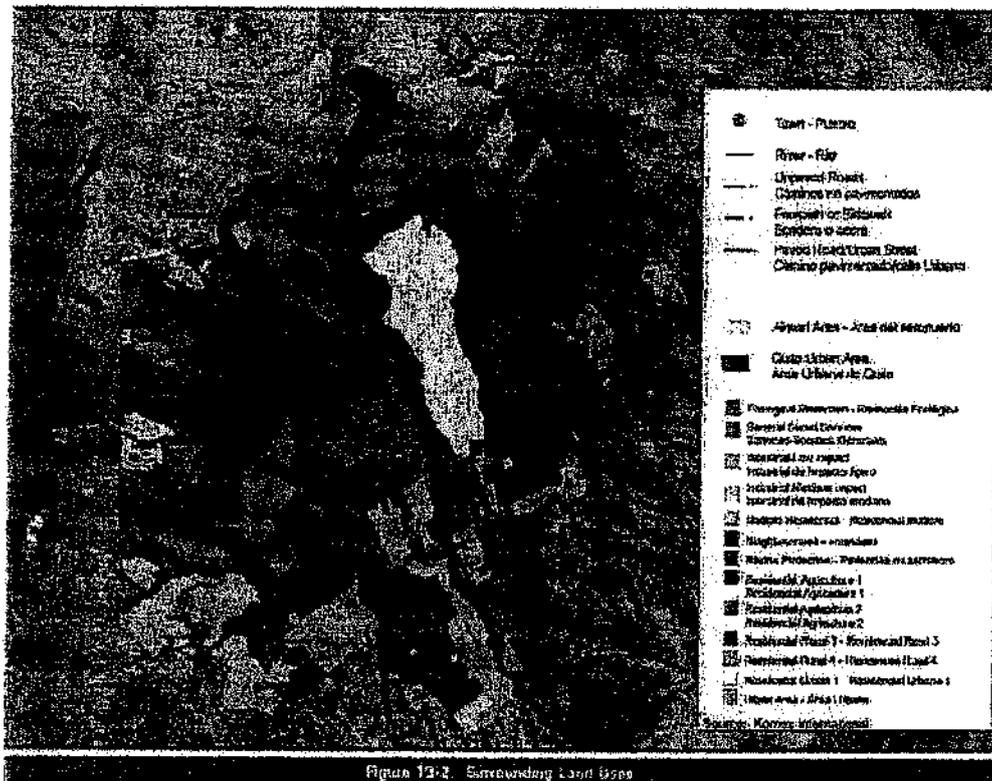


Figura 12.2. Surrounding Land Uses

Quito International Airport Master Plan - PRELIMINARY DRAFT

Fuente: Quito International Airport Master Plan - Preliminary Draft

131

En el desarrollo de la propuesta, en el citado capítulo, se comenta el Plan General de Desarrollo Territorial del DMQ y que en él se ubica espacialmente el área para el NAIQ. Con respecto al a la propuesta del uso del suelo para el área del aeropuerto se menciona que para su estructuración se deben considerar diversos aspectos:

- La implementación del NAIQ se lo hará por etapas, siendo las mismas al 2010, al 2020 y al 2030, periodos en los cuales progresivamente se incorporarán diversas nuevas instalaciones.
- Se enfatiza en la necesidad de mantener la compatibilidad del uso del suelo de los alrededores del NAIQ para lograr en el tiempo su eficiente operación.

Se mencionan diversas restricciones que se deben considerar en el área circundante para beneficio de los pobladores:

- Limitar el impacto del ruido por la operación aérea, no permitiendo la ocupación indiscriminada en el área de incidencia, siendo Tababela y Puenbo los poblados más afectados al respecto.
- Controlar la altura de las edificaciones para dar seguridad a la operación de los aviones.
- Controlar la masa y empleo de materiales en las edificaciones para que no interfieran en los sistemas de navegación aérea.
- Restricción en las actividades que se puedan desarrollar en el área circundante y que podrían afectar la operación aérea por generación de humos o presencia de aves.

Se indica que es necesario prestar atención a lo que en el futuro inmediato suceda en el área circundante al NAIQ, ya que el nuevo aeropuerto genera nuevas oportunidades que van atraer nuevos usos del suelo. Se debe considerar que al año 2007 unas 2000 personas trabajarán en el NAIQ y podrían demandar nuevas áreas de vivienda y servicios.

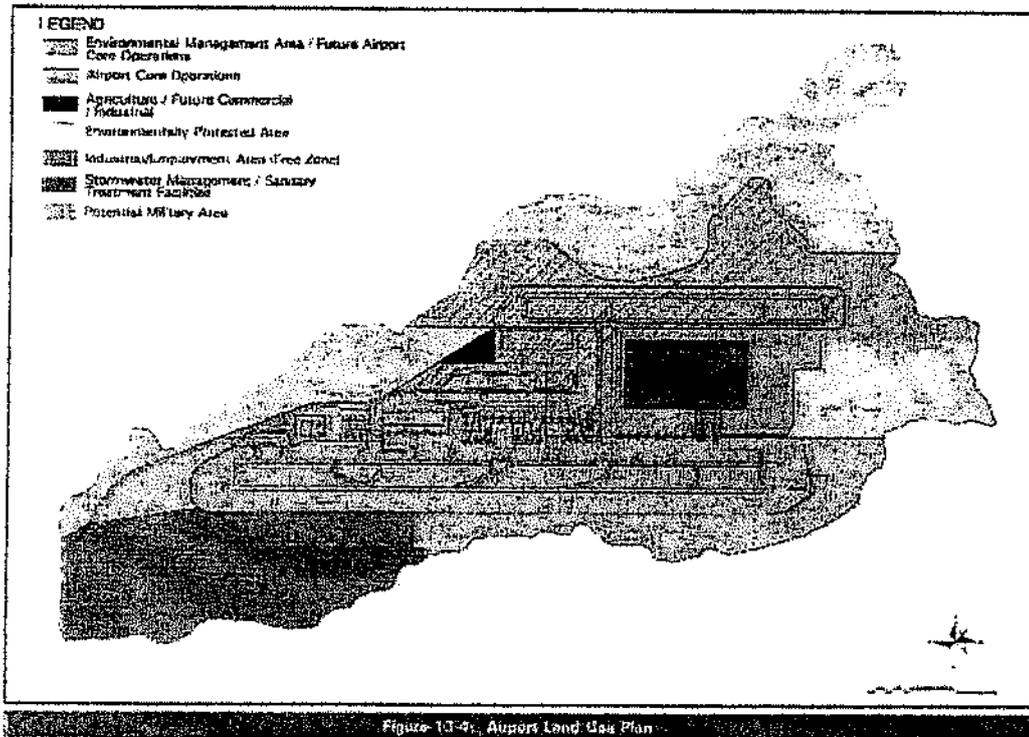
Los asentamientos poblados existentes en el área periférica del NAIQ se verán sujetos a presiones que incidirán en su conformación, siendo los más directamente implicados los de Tababela y de Pifo por la cercanía con el NAIQ.

Se menciona que el nuevo aeropuerto constituye la principal “puerta de entrada al Ecuador” siendo lógico fortalecer la calidad del entorno a partir del NAIQ y en lo cual se incluye: vías, asentamientos urbanos, paisaje.

Al interior del NAIQ se presenta un Plan de Uso del Suelo para las 1500 hectáreas que ocupan las nuevas instalaciones, siendo los mayores componentes los que se indican a continuación y se muestran en el mapa adjunto:

- |  |                  |        |
|--|------------------|--------|
| • Zona de Operación terrestre                | 512,00 hectáreas | 33,0 % |
| • Zona de operación aérea                    | 321,00 hectáreas | 21,0 % |
| • Zona de protección ambiental               | 390,00 hectáreas | 25,0 % |
| • Zona Franca                                | 222,00 hectáreas | 14,0 % |
| • Zona de almacenamiento de agua de tormenta |                  |        |
| • Zona Militar (posible)                     |                  |        |

Mapa 2.10  
PLAN DE USO DE SUELO DEL AEROPUERTO



Quito International Airport Master Plan - PRELIMINARY DRAFT

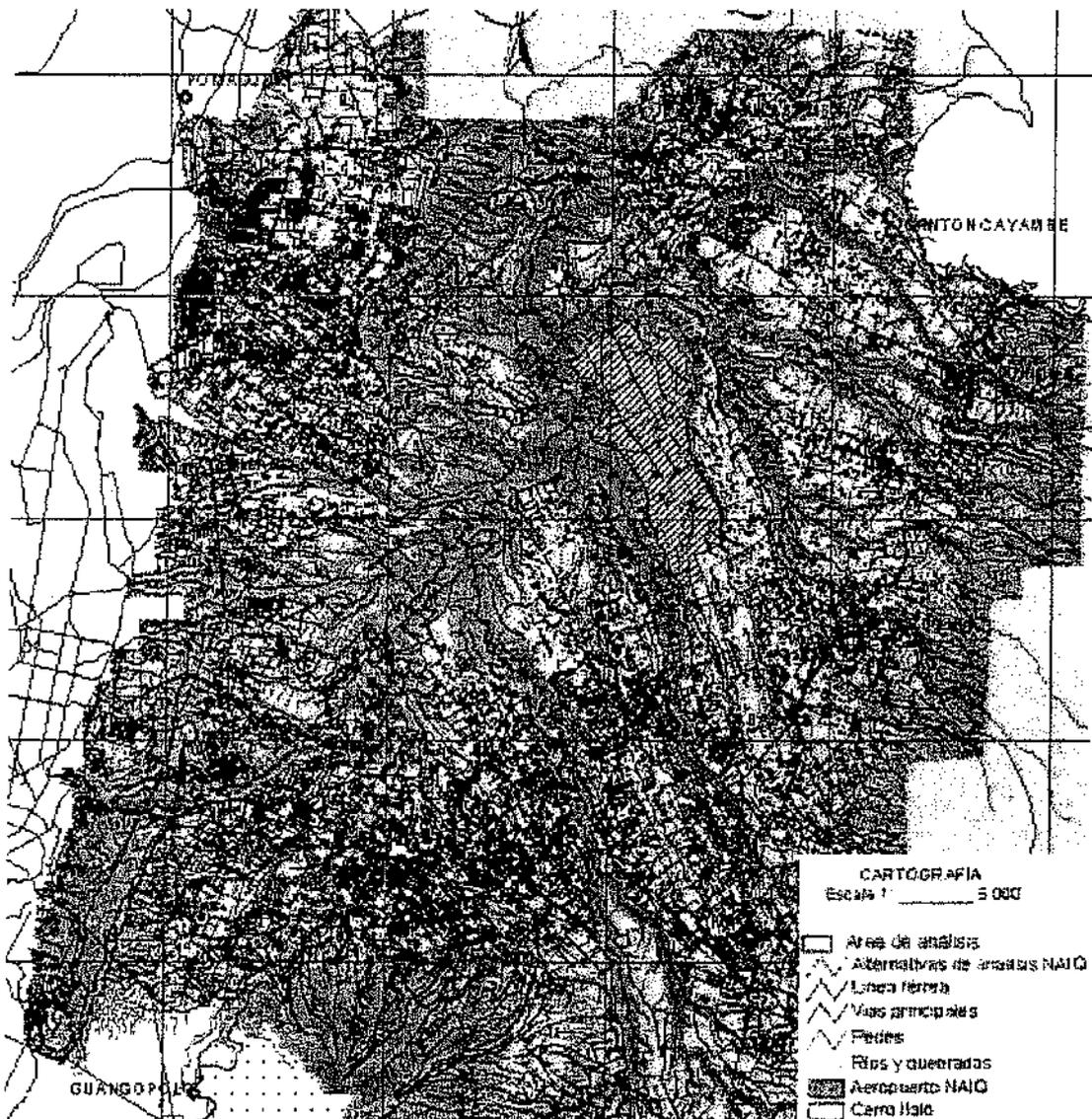
Fuente: Quito Internacional Airport Master Plan - Preliminary Draft

## 2.5 IDENTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN CATASTRAL DISPONIBLE EN EL ÁREA DE INTERVENCIÓN

Los puntos que se comentan en este numeral se respaldan en información obtenida en la Dirección Metropolitana de Avalúos y Catastros (DMAyC).

Mapa 2.11

### CARTOGRAFÍA ZONA DE ANÁLISIS



Fuente: Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda, 2004

#### 2.5.1 Aspectos Cartográficos

##### 2.5.1.1 Cartografía 1:5000

Se cuenta con cartografía restituida de todo el área de estudio a escala 1:5000 a partir de la fotografía del año 1996 del IGM (ver Mapa 2.8). Este material permite contar con una información general de toda el área. Sin embargo no puede ser utilizada con fines catastrales –por

su escala- en áreas consideradas como urbanas o urbanizables. En la actualidad se la utiliza para el deslinde predial en áreas que la DMAyC del IMQ denomina “rurales”, exceptuando las cabeceras parroquiales.

#### **2.5.1.2 Cartografía 1:1000**

Existe cartografía restituida en esta escala en base a la fotografía del año 1983, pero en la actualidad se encuentra desactualizada. El área comprende Tumbaco, Cumbayá hasta el puente del Chiche y Nayón, incluyendo el eje Vial de la Alternativa Sur.

El año pasado la DMAyC inició un proceso de restitución cartográfica con fotografía del año 2001-2002 escala 1:1000 de las siguientes áreas que se encuentran en la zona de estudio: Tumbaco; Cumbayá; Lumbisí; Calderón; parte de Puembo; y, el sector del Nuevo Aeropuerto incluyendo Tababela y toda la vía de acceso denominada Alpachaca. Este proceso no incluye ningún eje vial o Alternativa Sur, en análisis. Adicionalmente el IGM restituye en la misma escala, la parte centro norte de la ciudad.

Se tiene como proyecto iniciar una actualización del resto del territorio del área de estudio, incluyendo los ejes viales de análisis –Alternativa Sur y Zábiza- hasta mediados del 2006. Se cuenta con el plan de vuelo respectivo para actualizar lo existente e incorporar nuevas áreas.

Vale recalcar que para demandas como la actual, es decir información sobre los predios afectados por trazados viales, la DMAyC inicia actualizaciones de campo puntuales.

Las administraciones zonales suelen registrar en formato analógico o manual muchos de los cambios realizados, luego esta información es entregada a la DMAyC para su consignación final con todos los problemas que ello implica.

#### **2.5.2 Sobre los predios incluidos en el Sistema Catastral**

Por información de la DMAyC del MDMQ, se encuentran incorporados el 99% de los predios existentes en los territorios que cuentan con cartografía 1:1000 del año 1983; sin embargo a juzgar por la desactualización cartográfica y la no existencia de una rutina clara para actualizar los cambios que se registran en el territorio del DMQ, se puede presumir que la inclusión de todas las subdivisiones realizadas no está siendo registrada con la permanencia y constancia requerida. En estas circunstancias, la desactualización general bordea en unos casos los 20 años y en el menor de ellos hasta los 4 años.

##### **2.5.2.1 Aspectos de Valoración**

La DMAyC, para valorar el suelo elabora el correspondiente Plano de Valor del Suelo. Este documento se estructura con “valores comerciales actuales” aplicables a las áreas urbanas. En el caso de las que considera “rurales” determina unos “valores a los que denomina catastrales”. Sin embargo para proyectos específicos como el presente se deberá calibrar o actualizar los valores a partir de verificaciones o investigaciones de campo.

Para el caso de las construcciones, la valoración se realiza por tipologías y aplicando el Método de Reposición en el que los inmuebles se deprecian por su edad y mantenimiento. Los valores para las tipologías se obtienen básicamente de la Cámara de la Construcción de Quito.

#### 2.5.2.2 El procesamiento de la información

El procesamiento de la información es múltiple. La cartografía se actualiza digitalmente y una parte se actualiza manualmente. De igual manera su base de datos alfanumérica es en una buena parte inconexa de la base gráfica. Los cambios registrados en las administraciones zonales se realizan manualmente para luego ser incorporadas a las bases de la DMAyC, esto además de ser incómodo y largo puede dar lugar a imprecisiones o pérdidas de información. En la actualidad la DMAyC trata de implementar un Sistema de Información Geográfica, pero todavía no se tiene resultados claros de toda la información bajo ese formato.

#### 2.5.2.3 Las rutinas de Actualización

Las formas de mantener actualizada la información por parte de la DMAyC son inconexas y deficientes. Tanto la cartografía como la información predial que se genera día a día no cuentan con rutinas específicas de actualización. Esto da lugar a que la información se ponga al día cada cierto tiempo y no permanentemente. La relación con otras dependencias municipales para mantenimiento de información tampoco es la característica de la DMAyC.

#### **2.5.3 Conclusiones**

- El sistema catastral cuenta con cartografía básica 1:5000 del año 1997 de toda el área de estudio. Igualmente cuenta con cartografía 1:1000 que data del año 1980 pero al momento está desactualizada, a excepción de la cartografía del eje vial de ingreso al NAIQ.
- La forma de identificación predial no es precisamente territorial, sino que responde a la numeración de las hojas de restitución catastral lo que dificulta la posibilidad de ligar más atributos a la unidad predial identificada.
- La cartografía es desactualizada y al no contar con rutinas claras de actualización, será difícil contar con información adecuada para fines de inventariación territorial. Se hace necesario manejar una sola escala cartográfica para todos los niveles de deslinde predial.
- En los trazados viales propuestos del área de estudio, el único que tendría información actualizada a escala 1:1000, es el eje vial de Alpachaca, ingreso al NAIQ.
- La variada forma de registrar los cambios en el territorio por parte del sistema catastral es deficiente. Por ejemplo El registro de las subdivisiones de los predios catastrales y por tanto de la información predial, primero se lo registra manualmente para luego hacerlo digitalmente. Para el caso que nos ocupa, la información tiene que volverse a realizar completamente.
- El sistema catastral en general sigue manteniendo el criterio de suelo urbano y rural, por ende todos sus componentes como el caso del plano de valores del suelo, así lo establecen. Dado su actual marco legal la DMAyC no ha adoptado la clasificación del suelo que sobre el nuevo concepto de gestión del territorio establece la Ordenanza de Régimen del Suelo para el DMQ: Urbano, Urbanizable y No Urbanizable.
- La información catastral no cuenta con rutinas claras de actualización de tal manera que le permita estar actualizada permanentemente y no cada cierto tiempo. Es imprescindible desarrollar una adecuada relación con otras dependencias municipales para dar y recibir información y conseguir registros y atributos tanto gráficos como alfanuméricos, unificados.

- La información catastral solo se utiliza para fines impositivos, lo que implica una gran cantidad de posible información desperdiciada. La información catastral debe ser utilizada también para gestión y ordenamiento territorial. En el caso de los presentes estudios, la información deberá actualizarse nuevamente.

## 2.6 PLAN PROVINCIAL DE PICHINCHA

Se ha considerado pertinente el analizar documentos externos al MDMQ y que tienen incidencia en el Ordenamiento Territorial del área de intervención particular que se trata en este documento. Es el caso de las propuestas que el Consejo Provincial de Pichincha expresa en el documento identificado como PICHINCHA UNA PROVINCIA EN MARCHA, Programa de Gobierno 2005-2009

- a) *Nombre:* PICHINCHA UNA PROVINCIA EN MARCHA, Programa de Gobierno 2005-2009
- b) *Fuente:* CD difundido por el Consejo Provincial de Pichincha
- c) *Fecha:* Agosto 2004
- d) *Horizonte:* Año 2022
- e) *Cobertura territorial:* Provincia de Pichincha

### 2.6.1 Contenido y Estructura del Documento

El documento se desarrolla básicamente considerando los siguientes aspectos:

- La visión de futuro
- Los objetivos
- La misión institucional
- Los lineamientos de política en lo referente a:
  - gobernabilidad,
  - desarrollo productivo para la generación de empleo,
  - desarrollo humano para mejorar las condiciones de vida,
  - reforma institucional,
  - apoyo al sistema de seguridad rural,
  - los ejes transversales y
  - el financiamiento del programa.

### 2.6.2 Análisis de temas específicos

Tomando en cuenta que el área de cobertura del programa es una realidad geográfica mayor, como es la provincia; los temas tratados son también de carácter general. En el campo del Ordenamiento Territorial y con respecto al área particular de intervención que se analiza en este documento, amerita mencionar que los asentamientos correspondientes a Cumbayá, Tumbaco y Calderón no se identifican como áreas urbanas, se califica en esa forma al asentamiento mayor de la ciudad de Quito asentada en la plataforma de los 2.800 msnm. (Mapa de la página 352)

En cuanto a los proyectos que tienen una incidencia en el área de intervención se identifica el macro proyecto de la vía Manta-Manaos, pasando por Pichincha, y uno de los proyectos secundarios es el mantenimiento de la vía Intervalles.

El Consejo Provincial de Pichincha desarrollo en el año 2002 como parte del proceso de planificación y con la participación de la población organizada, el Plan de Desarrollo

Participativo 2002 – 2012, orientado a que “ ... *el principal logro del proceso de elaboración del Plan es el compromiso de la comunidad con el desarrollo de su parroquia*”.

La formulación de los planes parroquiales cubrió entre otras las parroquias de: Puembo, Pifo, Yaruquí, Checa, El Quinche, Azcázubi y Guayllabamba, que forman parte del territorio en estudio.

Con base en los documentos desarrollados por el Consejo Provincial de Pichincha, para las parroquias mencionadas, en el Cuadro 2.2 se registran indicadores básicos de población, sobre la visión y misión que tiene la población al horizonte del Plan, como la identificación a través de la formulación de los programas y proyectos de temas expresos referentes al ordenamiento territorial y la infraestructura vial.

La información presentada en el Cuadro 2.2 evidencia las aspiraciones de la población por lograr mejores condiciones de habitabilidad en el futuro, lo cual se logrará a través de la múltiple ejecución de obras de infraestructura y equipamiento para la dotación de servicios que demanda la población.

Para lograr estas aspiraciones se requiere un soporte productivo debidamente sustentado y que se puede encauzar a través de planes de desarrollo socioeconómico siendo uno de sus soportes, la planificación territorial.

En el caso de la parroquia de Puembo se expresa directamente la incidencia que en la estructura territorial tendrá la presencia del NAIQ en la zona. Posiblemente, en el caso de las otras parroquias, esta situación no se manifiesta ya que depende que se exprese, sea por la orientación que den al tema los guías del proyecto, como la limitada imagen que pueden tener los pobladores sobre el mismo.

Es evidente a las demandas de la población, aunque no lo expresen directamente, exigen la estructuración de planes de ordenamiento territorial para encauzar las múltiples acciones espacialmente en el tiempo, en forma coordinada, priorizada.

Cuadro 2.2

INFORMATIVO BÁSICO REFERENTE A LAS PARROQUIAS ORIENTALES

Parroquia	Demografía Año 2001			Visión	Misión	Programas y Proyectos sobre Ordenamiento Territorial	Programas y Proyectos sobre Vialidad
	Población	Cabecera Parroquial %	Resto %				
PUEMBO	11.146	31,0	69,0	Hacer de Puenbo un poblado modelo, próspero, seguro, competitivo, con ciudadanos comprometidos	Crear el sistema integrado de parroquias de la Zona Aeropuerto, buscar el desarrollo equilibrado del DMQ y la parroquia	Establecer parámetros de expansión urbana, regulando y controlando las edificaciones	Ordenamiento territorial con base a la construcción del Nuevo Aeropuerto en toda la parroquia
PIFO	12.388	54,5	45,5	Piño con una creciente calidad de vida, con otro sistema vial, saludable, moderno, seguro, sin contaminación	Mejorar las condiciones socioeconómicas de la comunidad		
YARUQUÍ	14.760	46,7	53,3	Población segura, los servicios básicos son de buena calidad e infraestructura adecuada	Lograr la consecución de los objetivos expuestos en el Plan	Al tratar el tema del ordenamiento territorial, centran la atención en la mejora de la producción agrícola	
CHECA	7.397	46,7	53,3	En el año 2012 la parroquia cuenta con servicios de excelente calidad y un medio ambiente saludable	Crear y mantener las condiciones operativas e instrumentales para alcanzar la Visión		
QUINCHE	12.919	43,9	56,1	Al año 2012 la parroquia cuenta con servicios básicos de óptima calidad	Recuperar la confianza de los pobladores en sus autoridades y lograr un Quinche ordenado y limpio		
AZCAZUBI	3.759			Es una parroquia que cuenta con todos los servicios básicos; sus vías y caminos son adecuados	Desarrollar un trabajo participativo para conseguir la realización de obras y obtención de los servicios		
GUAYLLABAMBA	12.227			Contar con eficientes servicios básicos; Guayllabamba será un valle ecológico con atractivos turísticos, comerciales y agroindustriales	Trabajar con las instituciones y la comunidad y fortalecer las organizaciones de pobladores	Contar con la infraestructura comunitaria y de equipamiento completa	

### 3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DEL ESTUDIO PREPARADO POR LA EMPRESA CONSULTORA LPA

En este capítulo se analiza el informe presentado por LPA GROUP INCORPORATED, considerando los aspectos vinculados con el ordenamiento territorial, que allí se considere con relación a las alternativas viales que se proponen.

#### 3.1 DEFINICIÓN DE LOS CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN EMPLEADOS

Se ha tratado de identificar en forma expresa en el texto analizado, aquellos temas específicamente vinculados con el manejo del suelo, así como identificar la relación entre las propuestas viales y los planteamientos del MDMQ como entidad responsable del manejo territorial del Distrito.

Igualmente se ha creído conveniente identificar los planteamientos expuestos que con respecto al ordenamiento territorial podría LPA plantear para el futuro.

El análisis de los documentos se lo realiza con base a un índice guía que se indica a continuación:

- a) **Nombre:** Identifica el nombre del documento.
- b) **Fuente:** Identifica la procedencia del documento.
- c) **Estado Legal:** En este punto se registra la procedencia del documento para contar con su adecuado respaldo..
- d) **Cobertura Territorial:** Se da a conocer el ámbito territorial que se está considerando en el documento.
- e) **Contenido:** Se da a conocer como está estructurado el documento y cual es su contenido básico. En este mismo numeral se analiza su contenido con referencia al Ordenamiento Territorial en el área de actuación.
- f) **Conclusiones:** En este numeral se establecen las conclusiones que serán significativas para encarar el proceso futuro referente a la relación de la ciudad de Quito con el nuevo aeropuerto y con respecto a los asentamientos que está ubicados en el sector intermedio como los periféricos.

#### 3.2 ASPECTOS PRINCIPALES DEL ESTUDIO DE LPA

Los principales aspectos definidos y considerados por LPA en la estructura del documento son:

- Técnicos de diseño
- Constructivos
- Económicos
- Impacto ambiental
- Impacto social

**Estructura del documento.** En cuanto a la estructura del documento desarrollado por LPA se identifica la misma en los puntos principales del índice:

- Introducción

- Requisitos geométricos /aspectos técnicos
- Diseño de pavimentos
- Diseño estructural y de puentes
- Diseño de intercambiadores
- Estudios de tráfico
- Proyecciones de tráfico
- Derechos de vía
- Hidrología
- Análisis geotécnico e investigación de suelos
- Aspectos de la construcción
- Estudios de impacto social
- Estudios ambientales
- Estructuras misceláneas
- Estimación de costos
- Análisis económico
- Análisis financiero
- Plan de financiamiento
- Estrategia de concesión
- Conclusiones.

En cuanto al campo del Ordenamiento Territorial del área vinculada con las propuestas viales, que relaciona la ciudad de Quito con el Nuevo Aeropuerto, no se evidencia un tratamiento específico al respecto; no se tratan las propuestas formuladas por el MDMQ ni tampoco se hacen propuestas específicas sobre el tema.

### **3.3 ANÁLISIS Y EVALUACIÓN**

A continuación se hace el análisis del documento mencionado

- a) **Nombre:** Informe Final - Selección de la Vía de Acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito.
- b) **Fuente:** Elaborado por THE LPA GROUP INCORPORATED.- Agosto del 2003. Financiado por la Agencia de Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos.
- c) **Estado legal:** Documento presentado al Director Ejecutivo de la CORPAQ
- d) **Contenido:** En el numeral N° 1 de la introducción se menciona que el propósito del estudio es “Es seleccionar la mejor alternativa para la vía de acceso al nuevo aeropuerto de la ciudad de Quito” además menciona que “LPA basándose en los estudios e información disponible, ha desarrollado ocho trazados que cubren todas las alternativas posibles de acceso al nuevo aeropuerto”, da a conocer que “El objetivo final de esta fase del estudio será seleccionar tres de estas opciones como corredores viales preferentes, los cuales representarán las opciones más viables para continuar este estudio”.

### 3.3.1 Aspectos específicos referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación

Considerando los capítulos mencionados en el numeral anterior, no se registra en forma específica un capítulo referente al Ordenamiento Territorial como parte del proceso de selección de la vía de acceso al nuevo aeropuerto internacional de Quito.

Considerando el numeral 1.4 **Metodología** (página 1-3) indica que en la sección 2 – **Requisitos Geométricos – Aspectos Técnicos**, al hacer la descripción de los corredores viales propuestos se refiere exclusivamente al diseño vial, sin hacer mención a las implicaciones de la presencia de la vía en cuanto al uso y ocupación del suelo, en las áreas laterales a la misma.

Se menciona en la página 1-4 en el capítulo de Metodología, que aspectos tales como *“el tráfico, la factibilidad de la construcción, el diseño y los servicios geotécnicos son cuantitativos y se los puede asignar un valor monetario. Sin embargo, otros factores que no son fácilmente cuantificables son también muy importantes en el proceso de selección de la mejor alternativa. Por ejemplo, los impactos medio ambientales que la nueva autopista de acceso causará en la calidad del agua, aire y suelo fueron examinados y considerados durante la selección de la alternativa final. Además los impactos sociales que la nueva autopista de acceso causará en el uso de terrenos y en el desarrollo comercial residencial, así como los impactos que la construcción tendrá en las zonas adyacentes (incluyendo las instalaciones existentes, zonas arqueológicas, patrones de tráfico, etc. Son discutidos en este informe”*.

Considerando el tema expuesto en el párrafo anterior siendo afín con el Ordenamiento Territorial que nos ocupa (y preocupa) y revisado el documento, se identifican los siguientes temas que son de interés considerar:

- En el numeral 2.1.3 **Alternativa Sur** (página 2-6), se menciona que *“Además, puede permitir con alguna facilidad su interconexión con las vías que sirven a la población de los valles, incluyendo la vía Inter – Valles, lo que resulta muy importante para el uso que llegaría a tener la autopista al aeropuerto de usuarios que no tienen el aeropuerto necesariamente como destino final”*.
- En el numeral 13.0 **Estudios Ambientales** (página 13-15), se menciona con respecto a la alternativa sur que ésta *“... tendrá un impacto positivo en la infraestructura local. Actualmente el acceso principal a Quito es a través del sur utilizando la Interoceánica. La vía es de relativa poca capacidad y no ofrece el nivel de servicio adecuado para los residentes que viven a lo largo del corredor. Este mejoramiento en la infraestructura reducirá significativamente la congestión de la Vía Interoceánica y resultará en el mejoramiento de la calidad de vida para los habitantes de las zonas inmediatas y aledañas a la Vía Interoceánica y a la Alternativa Sur”*.

En el numeral 20.0 **Conclusiones** (página 20.1 y siguientes), en el punto 20.1 **Matriz de evaluación de las mejores alternativas**, no se trata el tema referente al Ordenamiento Territorial, en forma expresa sino cuando se consideran otros componentes. Se mencionan temas puntuales cuando se tratan los Impactos Ambientales y los Impactos sociales (página 20-5).

### 3.4 CONCLUSIONES

Analizado el documento en cuanto a los aspectos referentes al Ordenamiento Territorial, se establecen las siguientes conclusiones:

- No se evidencia un análisis expreso en el estudio desarrollado, en cuanto al uso y ocupación del suelo, con referencia a las áreas por las cuales atraviesan las propuestas viales planteadas, tanto, dando a conocer la condición actual, como las implicaciones futuras.
- Lógicamente se entiende que todos los aspectos tratados están directamente vinculados con el ordenamiento del territorio ya que incidirán en su estructuración futura. Sin embargo en forma expresa no se trata los temas referentes a: uso y ocupación del suelo, incidencia en el sistema funcional de los asentamientos por los cuales atraviesan las distintas alternativas viales consideradas.
- Se tratan temas referentes al Ordenamiento Territorial aisladamente en algunos de los capítulos en los que se desarrolla el estudio, principalmente se lo menciona en el 13.0 Estudios Ambientales.
- No se menciona en forma expresa el uso de la documentación del MDMQ referente al ordenamiento del territorio y que es de su exclusiva competencia el establecerlo y normarlo.
- En cualquiera de las propuestas viales, el analizar tanto las condiciones actuales como las situaciones futuras de las áreas colindantes, como las medidas que deben adoptarse en el campo del Ordenamiento Territorial con respecto a las mismas, es de significativa importancia considerarlas.
- En forma expresa, no se registra en el documento, la posición de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda del MDMQ con respecto, tanto a las propuestas viales, como al manejo del suelo en las áreas colindantes.
- Consideramos sin embargo que la DMTV se expresa directamente con respecto al uso del suelo y la estructura vial para el área nororiental de Quito y para todo el Distrito metropolitano a través del Plan General de Desarrollo, actualmente en vigencia.
- Consideramos que la selección de una vía (o sistema de vías) de tanta importancia como para vincular la ciudad con la zona del nuevo aeropuerto en Tababela, no puede estar al margen de consideraciones referentes al uso y ocupación del suelo (Ordenamiento Territorial) en las áreas por las cuales se proponen su trazado.
- Las propuestas viales de relación, ciudad aeropuerto, no pueden estar desvinculadas del sistema vial que el MDMQ tiene definido para su territorio y que en el estudio debería expresarse.

#### 4. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA A LA CORPAQ

En este capítulo se analizan los documentos presentados a la CORPAQ por diversas instituciones tanto profesionales, de la comunidad y de personas particulares, que han realizado observaciones y comentarios a los estudios desarrollados por LPA GROUP INCORPORATED, referente a las propuestas viales para acceder al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ).

En análisis que se realiza igualmente está centrado, como en el capítulo anterior, en los aspectos referentes al Ordenamiento Territorial en forma específica.

Obviamente, todos los temas que se tratan tanto en el documento de LPA como en las observaciones, tienen implicaciones en el manejo territorial y repercuten en la estructura y conformación del mismo en el futuro de aplicarse cualquiera de las acciones planteadas. Debe igualmente entenderse que el Ordenamiento Territorial es una problemática que requiere encararse en forma inter disciplinaria a la cual confluyen y se expresan las múltiples intervenciones que las actividades humanas generan.

##### 4.1 INSTITUCIONES

###### 4.1.1 Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

- a) **Nombre:** REVISION DE LOS ESTUDIOS SELECCIÓN DE LA VIA DE ACCESO AL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO
- b) **Fuente:** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y representado por el Ministro Ing. Estuardo Peñaherrera G.
- c) **Estado Legal:** El documento con las observaciones del MOP fue remitido con oficio # 1829 el día 3 de Mayo del 2004 y suscrito por el Ing. Estuardo Peñaherrera, Ministro del Obras Públicas y Comunicaciones.
- d) **Cobertura Territorial:** Las observaciones se circunscriben a los corredores espaciales por donde se plantearon las alternativas de vías hacia el aeropuerto.
- e) **Contenido:**

###### **Estructura del documento**

El documento presentado está estructurado en cuatro secciones:

- I. Antecedentes
- II. Análisis de los estudios realizados por la LPA
- III. Conclusiones del MOP
- IV. Recomendaciones del MOP

###### **Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Los temas específicos sobre el Ordenamiento Territorial no son considerados en este informe. En general el informe del MOP se remite al análisis del diseño vial propuesto

(geometría, prediseños de rutas, diseños verticales, tráfico, estudios ambientales, costos de obras, análisis económico financiero. etc)

Recomienda muy ligeramente considerar las observaciones hechas por la CCQ, ACCE y CICE publicadas por diario la Hora el 29/04/04, en el que se señalan entre otros aspectos "que los factores que más preocupan a los técnicos sobre este estudio son los referentes al tráfico, la inversión, usos de suelo, impacto ambiental y social, y las características técnicas del diseño y construcción vial."

- f) **Conclusiones:** Los temas específicos sobre el Ordenamiento Territorial no son considerados en este informe.

#### **4.1.2 Facultad de Ingeniería Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad Central del Ecuador**

- a) **Nombre:** INFORME SOBRE EL ANALISIS DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA VIA DE ACCESO AL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO
- b) **Fuente:** Informe de la Facultad de Ingeniería Ciencias Físicas y Matemáticas y la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Central del Ecuador representados por el Ing. Francisco Endara y el Ing. Marco Garzón C.
- c) **Estado Legal:** El documento con las observaciones fue remitido a la CORPAQ con oficio # 189-DI el día 5 de mayo del 2004 y suscrito por los representantes de las entidades mencionadas.
- d) **Cobertura Territorial:** Las observaciones se circunscriben a los corredores espaciales por donde se plantearon las diversas alternativas de vías hacia el aeropuerto.
- e) **Contenido:**

##### **Estructura del Documento**

El documento informe consta de las siguientes secciones:

- Antecedentes
- Análisis de los estudios
- Aspectos Técnicos
- Diseño vial y tráfico
- Impacto Ambiental
- Área estructural
- Aspecto geológico y Geotécnico
- Aspecto Urbanístico
- Conclusiones
- Recomendaciones

##### **Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Los temas específicos sobre el Ordenamiento Territorial son considerados en el análisis bajo el Aspecto Urbanístico.

En el aspecto urbanístico dice *“que el verdadero problema es hacer que el acceso al aeropuerto sea lo más económico y rápido posible”* es decir *“a un mínimo costo y máxima velocidad”*. Este análisis no hace relación alguna a las alternativas planteadas por LPA.

Como conclusiones señala que la alternativa que presenta las mejores condiciones para resolver el problema es la Alternativa Sur, sin embargo las conclusiones son generales en los aspectos territoriales y más bien están enunciadas -en el mismo acápite de las conclusiones- como posibles recomendaciones:

- *“Analizar el eje vial al Nuevo aeropuerto de Quito sujeto al Plan de Desarrollo Territorial, Plan Maestro de Transporte del distrito Metropolitano, Planes Regionales y Nacionales de la Red Vial Nacional en el contexto de la Planificación del Ministerio de Obras Públicas”*
- *“Estudiar los corredores viales de la ciudad de Quito, jerarquización de los ejes y estructuración de la red que permitan buenas características para la intercomunicación y, sobre todo para la accesibilidad desde la ciudad”*
- Finalmente como recomendaciones dice que *“el estudio necesita ser completado a mayor profundidad especialmente en aquellos de la planificación vial y el tráfico.”*
- También propone *“complementar una propuesta adicional para la Alternativa Sur considerando el proyecto propuesto hasta el sector sur oriental de Tumbaco y el enlace a esta altura con la Vía Interoceánica, utilización del tramo de ampliación de esta vía hasta Pifo, construcción sobre el río Chiche y ampliación del tramo de la carretera Panamericana E35 hasta el acceso al Nuevo aeropuerto el Sector de Tababela, utilizando los corredores viales del MOP.”*

f) **Conclusiones:** Las observaciones en el aspecto territorial son generales y se remiten a que se consideren lo planteamientos Municipales en este campo.

## 4.2 GREMIOS PROFESIONALES

### 4.2.1 Colegio de Arquitectos del Ecuador, Provincial del Pichincha

- a) **Nombre:** Informe sobre los accesos al nuevo aeropuerto de Quito
- b) **Fuente:** Elaborado por la Comisión especial del Colegio de Arquitectos del Ecuador, Provincial del Pichincha, e integrada por ex Directores de Planificación del Municipio de Quito y el Presidente del Colegio de Arquitectos del Ecuador – Provincial de Pichincha.
- c) **Estado Legal:** Documento presentado al Director Ejecutivo de la CORPAQ por el Arquitecto Diego Salazar, Presidente del CAE – Pichincha el 14 de abril del 2004 mediante Oficio N° P.DS.573.2004.
- d) **Cobertura Territorial:** El documento se refiere tanto al área urbana consolidada como a las zonas de expansión identificadas en los distintos planes de ordenamiento territorial que se comentan.
- e) **Contenido:**

**Estructura del documento:**

El documento identificado como INFORME SOBRE LOS ACCESOS AL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO, se presenta en 14 páginas de texto cubriendo los siguientes títulos:

- El Plan Jones
- El Plan Director de 1967
- Quito y su área metropolitana en 1973
- El Plan Quito de 1981
- El Plan de estructura espacial metropolitana de 1992
- El Plan de Ordenamiento Territorial: Quito 2020
- El aeropuerto de Quito como elemento estructurante
- El sistema vial del DMQ
- Temas conexos
- El destino del aeropuerto actual
- Participación comunitaria y gobernabilidad
- Conclusiones.

**Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Se menciona en el documento que *“la planificación urbana debe ser entendida como un proceso continuo, integral y participativo que va a permitir a quienes administran la gestión del ordenamiento territorial, tomar decisiones acertadas o al menos disminuir sensiblemente los riesgos de error a la hora de tener que tomar opciones, escoger alternativas, verificar prioridades, compatibilizar objetivos y seleccionar por último los instrumentos más eficaces para lograr los fines perseguidos”*.

El texto expuesto en el párrafo anterior valida sobre todo la planificación como un proceso, que se lo debe entender como un conjunto de acciones ligadas orientadas a un objetivo. Implica también que los planteamientos se concretan progresivamente.

En el Plan Jones y en el Plan Director de 1967 se maneja el territorio ubicado en la plataforma de los 2.800 msnm.

En el Plan de Quito y su área metropolitana en 1973, se indica que ya se mencionan dos emplazamientos para el futuro aeropuerto internacional de Quito, siendo el uno en el sector de Calderón y el otro en el de Tababela y que corresponde al emplazamiento donde se está desarrollando el citado proyecto.

Con respecto al Plan de Quito y su área metropolitana en 1973, en el Atlas del Distrito Metropolitano (Nº 11) se identifica la propuesta preliminar de dos vías que vinculan el casco central urbano (sobre los 2800 msnm) y el nuevo emplazamiento del aeropuerto, saliendo la una del sector de Guápulo y el otro de Zambiza.

En el Plan Quito de 1981 *“concebido como instrumento de ordenamiento urbanístico y jurídico, orientado a ordenar, normar y racionalizar el desarrollo físico de la ciudad y su área metropolitana”*, se indica que formula una nueva estructura funcional para la ciudad y su micro – región. En esta propuesta se ratifica la ubicación del nuevo aeropuerto internacional de Quito en el sector de Tababela. Se identifica igualmente en el mismo plan, la conformación de un eje vial que une la ciudad con el sector de Tababela y que va por el costado norte del cerro Ilaló.

En el Plan de Ordenamiento Territorial: Quito 2020 en el esquema director, se menciona, y se establece una nueva estructura del suelo definida como: **urbana, urbanizable y no urbanizable.**

Se menciona en el mismo documento, que *"el sistema de accesos, obviamente es un complemento indisoluble del nuevo aeropuerto"*, y en otro párrafo se menciona que *"la generación de tráfico de las instalaciones ya nombradas (del aeropuerto) son parcialmente el soporte, justificación y razón de ser de la o las carreteras de acceso"* y *"así mismo el nuevo aeropuerto no podrá funcionar sirviéndose de la infraestructura vial actual, aunque ésta fuere mejorada"*.

Con respecto al punto sobre El Sistema Vial de DMQ, se menciona que si el propósito de la planificación es *"convertir al Distrito Metropolitano de Quito, en una en una ciudad económicamente competitiva y adecuadamente posicionada en la economía global, que aprovechando sus ventajas comparativas logre un desarrollo sustentable que garantice el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes"* complementa el punto indicado el texto que dice: *"Es por lo tanto imprescindible el contar con una red vial bajo parámetros de la mayor calidad, como un requisito para lograr una ciudad competitiva, ésta debe garantizar la conectividad del DMQ con la región y el resto del país, así como al interior del Distrito y de su red urbana principal..."*.

Se menciona además que *"El sistema vial Metropolitano hacia el sector oriental del Distrito debe contemplar las vías que conecten a la región con el nuevo aeropuerto internacional, a través de la vía que une Tumbillo con el Quinche, considerada como la Nueva Panamericana y perimetral distrital. Esta vía se debe articular con los valles nororientales y la ciudad por medio de tres corredores a la Troncal Metropolitana que recorre desde Tumbillo a Pusuquí y con la Av. Simón Bolívar o nueva vía oriental, corredores conformados por la autopista General Rumíñahui al sur, la Nueva Interoceánica o autopista al aeropuerto al centro, y la vía al norte del valle de Tumbaco que partiendo de Nayón llega a Puembo y al aeropuerto y finalmente una conexión secundaria con el aeropuerto desde la Panamericana Norte"*.

Se menciona que *"...la autopista al nuevo aeropuerto internacional necesaria para satisfacer la conexión de Quito con su aeropuerto al igual que para corregir en su recorrido las deficiencias de comunicación del resto del territorio y consolidar las tendencias de ocupación del suelo"*. Lo mencionado implica que se considera a la vía al aeropuerto, no como una vinculación única entre Quito y el aeropuerto, sino como parte de un sistema de interconexión con los nuevos desarrollos urbanos.

Se dice además que *"La vía constante como la autopista al aeropuerto, es la que mantiene el trazado definido en los estudios por el MOP en 1.978 como parte del sistema nacional de autopistas, estudios que determinaron afectaciones y derechos de vía que a pesar de ser levantados por el mismo MOP en 1994, fueron mantenidos en las Ordenanzas Municipales con lo cual se han observado en gran medida sus afectaciones"*.

Se comenta que *"La comunidad debe respetar la legitimidad del gobierno local para reglamentar y conducir los grandes proyectos de interés general"*.

Se menciona con criterio correcto que el Acuerdo Ministerial No. 037 del 27 de julio de 1994 expedido por el MOP, que levantó la transferencia de dominio o limitación del mismo expedida con el acuerdo No. 039 de julio de 1979 en el artículo 8, para los terrenos afectados

por la propuesta vial al aeropuerto, sin tomar en cuenta que es derecho del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito el tomar tal medida pues existe como Distrito, desde 1993.

Las Ordenanzas Municipales expedidas en 1997 y 1998 desconocen de hecho el mencionado acuerdo ministerial y mantiene las afectaciones de derecho de vía que se establecieron en 1979.

En las conclusiones del documento presentado por el CAE se menciona que *“ El nivel de los estudios que se nos han alcanzado para el análisis, es suficiente para formar un criterio de selección ”*.

Menciona además que *“Es menester dejar sentado que los procesos de planificación referido al tema que nos ocupa que data de hace más de 30 años, deben ser sostenidos no solo en función del tiempo transcurrido, sino para en alguna manera prestar un aval a los estudios que se han completado con gran esfuerzo y costo”*.

Entre las conclusiones se mencionan además:

- Que es justo recalcar, la posición de la población que por más de 24 años ha *“permanecido pendiente de una decisión final y obviamente de una compensación adecuada por las afectaciones a sus propiedades”*.
- Se indica que tanto *“Por la escala de nuestra economía, será menester buscar una vía multipropósito que no solo ligue a la aglomeración central de Quito con las nuevas instalaciones aeroportuarias, sino que considere además el uso de una población que crece explosivamente y se afinsa en el valle de Cumbayá y Tumbaco”*.
- *“Dentro del concepto de vía multipropósito es menester citar el peligro de colapso del valle nororiental de Quito por la carencia de un sistema vial adecuado que lo ligue a la capital. Habida cuenta de las tasas de crecimiento observadas de la población, de los servicios que se descentralizan y del crecimiento del parque automotor, el colapso del que hablamos, es desde todo punto de vista inminente”*.
- Se indica que *“La alternativa de Zámbriza, no ha sido considerada favorablemente porque por una parte no constituye como la alternativa sur, un factor de estructuración del territorio y un motor de desarrollo para una teórica área de influencia marginal a la vía, y por otra, la inestabilidad geológica del suelo y las grandes obras de ingeniería implican costos y riesgos en la fase de explotación que la hacen al momento descartable”*.
- *“Queda por consiguiente en pie y como única alternativa válida la ruta sur que partiendo de la Av. Simón Bolívar como vía marginal próxima a Quito, siga el trazado propuesto por el Ministerio de Obras Públicas en 1979. Es necesario dejar perfectamente establecido el hecho de que todo el territorio contiguo a la vía carece al momento de un estudio adecuado de ordenamiento que facilite su crecimiento armónico. Será tarea insoslayable de las autoridades del Distrito proseguir en forma inmediata con la formulación de una plan que involucrará no solamente a la vía misma sino a las instalaciones del nuevo aeropuerto y zona franca. Dicho plan deberá evitar que se trasladen a esta área de estudio así como al resto de poblaciones en el eje Cumbayá - Tumbaco - Puenbo - Pifo, los mismos conceptos aplicados como norma a la edificación de Quito. El componente de diseño urbano deberá ser preeminente en los planes a los que hacemos referencia. Se recomienda que personas legalmente afectadas por la construcción de la nueva vía, se sometan a un proceso abierto y justo de negociación e indemnizaciones”*.
- El CAE insiste en la necesidad de considerar varias obras complementarias del esquema vial que aseguren una conexión adecuada del sistema perimetral con la trama vial interna

de Quito y cita como ejemplo el eje: Miraflores, - Av. Patria – Vicentina – Puengasí - Av. Simón Bolívar.

**f) Conclusiones:**

La red vial que se conforme para relacionar la ciudad con el nuevo aeropuerto no se debe entender como una vía de uso único y específico, sino como parte de un sistema de servicio a los asentamientos colindantes, que corrija las actuales deficiencias de comunicación.

La zona nororiental carece de un plan específico integral.

Es deseable contar con una red vial bajo parámetros de la mayor calidad como requisito para lograr una ciudad competitiva que garantice la conectividad del DMQ.

El Municipio ha determinado con Ordenanzas expedidas en 1997 y 1998, respetar el trazado vial propuesto en 1979, correspondiente al trazado de la Alternativa vial Sur.

Que los procesos de planificación sean sostenidos.

Es deseable lograr mejores conexiones viales entre la Av. Simón Bolívar y el casco consolidado de la ciudad.

De los planteamientos expresados por el CAE-P se considera que tienen un sustento técnico coherente y ameritan su aplicación.

**4.2.2 Cámara de Construcción de Quito, Asociación de Compañías Consultoras del Ecuador, Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha.**

- a) **Nombre:** Informe sobre los accesos al nuevo aeropuerto de Quito
- b) **Fuente y fecha:** Elaborado por: Cámara de Construcción de Quito, Asociación de Compañías Consultoras del Ecuador, Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha.
- c) **Estado Legal:** Documento presentado al Director Ejecutivo de la CORPAQ por los señores: Ing. Jorge Merio, Presidente del Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha, Arq. Diego del Castillo, Presidente de la Cámara de Construcción de Quito y Arq. Rodolfo Rendón, Presidente de la Asociación de Compañías Consultoras del Ecuador, fechado el 28 de abril del 2004.
- d) **Cobertura Territorial:** El Informe se circunscribe a las áreas donde están propuestas las vías de acceso al NAIQ.
- e) **Contenido.** El documento que se analiza corresponde a una visión conjunta de las tres agrupaciones gremiales mencionadas y cuyo criterio es que tiene “*un enfoque técnico, alejado de la política y tomado en cuenta los intereses de la ciudad por sobre cualquier otra consideración*”.

**Estructura del documento:**

El documento identificado como VIA DE ACCESO AL NUEVO AEROPUERTO DE QUITO se presenta en 4 páginas de texto cubriendo los siguientes títulos:

- Posición de Cámara de Construcción de Quito, Asociación de Compañías Consultoras del Ecuador, Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha.
- Proceso del estudio presentado por la CORPAQ
- Aspectos técnicos.
  - Tráfico
  - Económicos
  - Uso de suelo
  - Impacto ambiental y social
  - Características técnicas de diseño y construcción vial
- Comentarios
- Conclusiones.

Aspectos específicos referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación.

Se trata este tema en el punto 2.3 **Uso del suelo**. Al respecto se menciona que en los documentos presentados por LPA *"No se evidencia la relación de los trazados viales propuestos con el uso del suelo en los territorios por los cuales cruzan"* Consideran que los criterios que emita la Dirección de Territorio y Vivienda del MDMQ responsables de la estructuración espacial del territorio son fundamentales. Mencionan que el trazado de la vía al nuevo aeropuerto *"no puede considerarse aislado del territorio y calificarse independientemente"*.

Con respecto al manejo del territorio indican que se deben analizarse entre otros los siguientes aspectos:

- Incidencia de las alternativas propuestas sobre la red vial conformada en el Plan General de Desarrollo del DMQ.
- Incidencia de las vías propuestas con respecto al uso y ocupación del suelo.

Mencionan además que *"la Dirección de Territorio y Vivienda del DMQ deben aclarar si la alternativa sur, que se identifica en los planos de conformación territorial, se construiría independientemente de que sea o no seleccionada vía prioritaria para acceder para acceder al aeropuerto"*. Se menciona además que la vía sur siendo prioritaria en la estructura territorial propuesta, no está la red colindante jerarquizada en el sector de Cumbayá y Tumbaco.

#### **f) Conclusiones.**

- Establecen los analistas que *"... los estudios para la selección de una vía de acceso al nuevo aeropuerto de Quito, debe partir de una planificación macro de utilización del territorio"*.
- Se entiende que la conclusión citada implica la estructuración de la propuesta vial como parte del plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, tarea que es de directa responsabilidad del MDMQ y que lo ha desarrollado y presentado a la comunidad debidamente avalizado por el Concejo Metropolitano.
- Es necesario considerar los trazados viales vinculados con los usos de suelos por los sectores por los cuales atraviesan.

- Es necesario calificar las incidencias que las vías tendrían en el uso y ocupación del suelo.
- Demandan que la DMTV defina si la alternativa Sur se construirá independientemente de que se construya la nueva vía al aeropuerto.

#### **4.2.3 Cámara de Comercio (Ing. Richard Hidalgo)**

- a) **Nombre:** *Selección de la vía de Acceso al Nuevo aeropuerto de la Ciudad de Quito.*
- b) **Fuente:** Ing. Richard A. Hidalgo V. – Ingeniero Consultor, Master en Science in Highway and Traffic Engineering. Se menciona que el informe presentado es producto de la disposición del Alcalde del DMQ en presentación efectuada el 8-04-04 para que todas las personas interesadas en el tema puedan emitir su criterio respecto de los estudios efectuados por LPA.
- c) **Estado Legal:** El documento con las observaciones del mencionado profesional fue remitido a la CORPAQ con oficio # 239 RAH el día 3 de Mayo del 2004.
- d) **Cobertura Territorial:** Las observaciones se circunscriben a los corredores espaciales por donde se plantearon las diversas alternativas de vías hacia el nuevo aeropuerto.
- e) **Contenido:**

##### **Estructura del documento:**

El documento presentado está estructurado por las cuatro secciones:

- 1. Introducción
- 2. Análisis de los estudios realizados por la LPA
- 3. Puntualizaciones al informe
- 4. Conclusiones

##### **Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

El presente informe se remite a analizar exclusivamente el contenido del informe de LPA. Aborda aspectos del Ordenamiento Territorial de manera muy general al señalar que *“la Municipalidad debe emprender de manera urgente en un programa de mejora de la accesibilidad a los valles, poniendo en práctica los ejes de desarrollo que se han preparado”*.

##### **f) Conclusiones:**

En términos generales la observación de mejorar las condiciones de accesibilidad y transporte hacia los valles, especialmente hacia Cumbayá y Tumbaco es pertinente. No puntualiza ni en su análisis ni en su propuesta aspectos más detallados referidos al Ordenamiento Territorial.

#### 4.3 ASOCIACIONES DE LA COMUNIDAD

##### 4.3.1 Frente de Defensa del Valle de Tumbaco

- a) **Nombre:** Informe sobre los Accesos al Nuevo Aeropuerto de Quito
- b) **Fuente:** Documento elaborado por el Frente de Defensa del Valle de Tumbaco.
- c) **Estado Legal:** Documento presentado al Director Ejecutivo de la CORPAQ por el Ing. Plutarco Naranjo, Coordinador de la Comisión Técnica del Frente de Defensa del Valle de Tumbaco. Fecha de presentación Quito a 3 de mayo del 2004.
- d) **Cobertura Territorial:** el documento analiza las distintas alternativas viales planteadas por LPA en el valle de Tumbaco
- e) **Contenido:** El documento que se analiza corresponde a los puntos de vista del Frente de Defensa del Valle de Tumbaco referente a los estudios presentados por LPA Group Incorporated sobre la Selección de la vía de acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional el Quito.

##### **Estructura del documento:**

El documento se desarrolla en 31 páginas que cubre los siguientes acápitales:

- Introducción
- Resumen ejecutivo
- Observaciones respecto a la contratación de LPA
- Comentarios sobre el 40 % omitido de la ruta sur
- Opiniones sobre el estudio de tráfico
- Apreciación de algunos problemas técnicos de la ruta sur
- Criterio sobre aspectos económicos
- Opinión sobre los peajes en la ruta sur y en la vía interoceánica
- Apreciación del impacto de la ruta sur sobre la vialidad del valle
- Observaciones sobre las expropiaciones
- Opinión sobre algunos costos elevados
- Comentarios sobre una solución vial para Tumbaco
- Pedido sobre las variantes al trazado original del MOP
- Criterio sobre los problemas legales de la ruta sur
- Conclusiones
- Anexo 1 Inexistencia de reserva de derecho de dominio
- Notas.

Se anexa un documento sobre Estudio de Impacto Ambiental de la alternativa sur de acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito elaborado por el Dipl. Ing. Jorge Jurado y el Ing. Diego Vela

##### **Aspectos específicos referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Los diversos temas tratados en este documento, obviamente, tienen implicaciones específicas referentes a la conformación del territorio.

En el punto *“Comentarios sobre una solución vial para Tumbaco”* tratado en la página 21 del informe, se señala con referencia al estudio de LPA que *“.....lo único que se menciona es el acceso al NAIQ más en ninguna parte se plantea, como propósito el estudio de la planificación vial del valle, de usos del suelo, de objetivos en su desarrollo, que son las premisas fundamentales para establecer un sistema de transporte y determinar sus prioridades”*.

Se menciona en la misma página y nos parece importante recalcar que *“El flujo de vehículos del valle no puede concentrarse y depender de una sola gran vía central como se estaría apuntando en el informe, es necesario distribuir estos flujos de acuerdo a las necesidades de la población, evitando así la congestión centralizada. En el valle se pueden hacer muchas vías, menos concentradoras y menos contaminadoras”*.

En las conclusiones del informe (página 25 – segundo párrafo) se menciona que *“Las conclusiones a las que llega (el informe de LPA) de recomendar la autopista por Tumbaco, no están sustentadas en el desarrollo del informe”*.

Menciona en la misma página (tercer párrafo) que *“El proyecto de acceso al NAIQ debió plantearse simplemente en función de encontrar la ruta más corta, con menores costos de operación vehicular y que requiera el menor subsidio para llegar desde el centroide de los viajes al aeropuerto hasta el estacionamiento del NAIQ”*.

La ruta sur es cuestionada en varias partes de las conclusiones presentadas indicándose (página 26) que *“La ruta sur obliga al tráfico del aeropuerto a ingresar hacia el centro de la ciudad congestionándola, en lugar de descongestionarla avanzando en el sentido norte que sería lo lógico”*, consideración que es subjetiva y no está debidamente fundamentada.

En el antepenúltimo párrafo menciona que *“En vista de que las autoridades se han mostrado preocupadas por la vialidad del valle Tumbaco, al usar equivocadamente esto como un justificativo para la Ruta Sur, exigimos un estudio serio de tráfico del valle y una planificación profesional a largo plazo, con amplia participación ciudadana....”* Con respecto a este punto, consideramos que se refiere a contar con una planificación territorial de este sector y en el cual lógicamente formará parte la estructura vial, planteamiento que consideramos coherente, y que se puede desarrollar como parte de los procesos de planificación territorial que tiene establecido el MDMQ en sus documentos normativos.

En el anexo referente al Estudio de Impacto Ambiental de la alternativa sur de acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito elaborado por el Dipl. Ing. Jorge Jurado y el Ing. Diego Vela, en la página 5 en el segundo párrafo se dice *“Nuevamente no se toma en cuenta cual debe ser el desarrollo del valle, que es lo que queremos que sea el valle en el futuro, simplemente se acepta un proceso de ocupación del suelo...”* Se entiende que se refiere al Plan de uso y ocupación del suelo desarrollado por el MDMQ para el área.

#### **f) Conclusiones:**

En el proceso de análisis de las propuestas planteadas el comentarista menciona que se requiere de *“un estudio serio de tráfico del Valle de Tumbaco y una planificación profesional a largo plazo con amplia participación ciudadana...”*. Este comentario está orientado a la necesidad de contar con un plan de Ordenamiento Territorial integral a nivel de Planes parciales de acuerdo a los niveles planificación establecido por el propio Municipio.

Se recalca sobre la necesidad de contar con una trama vial debidamente jerarquizada y relacionada con una adecuada propuesta de usos de suelo, teniendo como finalidad otorgar a los usuarios de ese territorio las facilidades de movilidad y transporte.

Nos parece una apreciación equivocada cuando se menciona en la página 25 tercer párrafo que “el proyecto de acceso al NAIQ debió plantearse simplemente en función de encontrar la ruta más corta con menores costo de operación vehicular...” ya que una vía de la importancia como la que está planteándose y por los altos costo, es deseable que sea de múltiple servicio.

En el informe de los Ingenieros Jorge Jurado y Diego Vela se enfatiza que se debe precisar “cuál debe ser el desarrollo del valle...”, calificación entendida que se resolverá a través de un proceso de planificación territorial específico para el área, respaldado si se quiere en los propios planteamientos que el Municipio de Quito en el Plan Equinoccio 21 y el PGDT.

#### **4.3.2 Junta Parroquial de Cumbayá**

- a) *Nombre:* Selección de la vía de Acceso al Nuevo aeropuerto de la Ciudad de Quito.
- b) *Fuente:* Junta Parroquial de Cumbayá.. Se menciona que el informe presentado es producto de la disposición del Alcalde del DMQ en presentación efectuada el 8-04-04 para que todas las personas interesadas en el tema puedan emitir su criterio respecto de los estudios efectuados por LPA.
- c) *Estado Legal:* El de la Junta Parroquial de Cumbayá fue remitido a la CORPAQ con oficio # 147 JPC-HCC el día 3 de Mayo del 2004.
- d) *Cobertura Territorial:* Las observaciones se circunscriben a la alternativa identificada como “corredor sur” de vías hacia el nuevo aeropuerto, que es la directamente vinculada con la zona de Cumbayá.
- e) *Contenido:*

##### **Estructura del documento:**

El documento presentado está estructurado en los siguientes capítulos:

- Antecedentes
- Premisas básicas para el estudio.
- Aspecto técnico
- Aspecto ambiental
- Aspecto financiero y de concesión
- Justa retribución a la comunidad
- Pronunciamiento ciudadano

##### **Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

El documento se manifiesta en el texto, corresponde a los puntos de vista de la Junta Parroquial de Cumbayá, producto de 8 reuniones para analizar las propuestas viales presentadas por LPA.

En el capítulo **Premisas básicas para el estudio**, se menciona que *“circulan por la vía de acceso al valle de Tumbaco (30.000vehículos diarios) sumado el alto número de accidentes, además del crecimiento poblacional de la región, vuelve imperiosa la necesidad de una nueva vía de acceso al valle de Tumbaco, de manera especial para la parroquia de Cumbayá, sobre todo por el ahorcamiento que sufre la actual Inter. – oceánica en la zona de Miravalle....”*.

En el numeral 3 de capítulo **Aspecto técnico** mencionan que *“.....en el caso de que se construya otra alternativa diferente a la Sur, un importante número de vehículos que viajarán a NAQ no usarán el corredor construido, sino que usarán la vía Inter. – Oceánica, agravando aún más el problema de circulación de esta vía”*.

En el numeral 6 del mismo capítulo, se menciona la necesidad de que se estructure adecuadamente el sistema de vías locales de servicio a las áreas colindantes con la vía propuesta para evitar que exista un aislamiento entre los dos sectores norte y sur.

En el numeral 7 se menciona la necesidad de contar con un plan maestro de los diferentes servicios básicos para atender el desarrollo urbano creciente de la zona.

Menciona además la necesidad de que el trazado considere los recursos arqueológicos del Ijaló que podrían verse afectados.

Menciona también que se considere el número suficiente de intercambiadores para facilitar la conexión de la vía propuesta con los asentamientos colindantes.

**f) Conclusiones:**

Se puntualiza la conveniencia de contar con vías de acceso adecuadas desde Quito al valle de Tumbaco, considerando que en la actualidad la situación es crítica tanto por el número de vehículos que usan el sistema actual, como por las limitadas características de la infraestructura existente sobre todo en el sector de Miravalle.

La necesidad de propiciar la adecuada relación entre las áreas sur y norte que se conformaría de construirse la alternativa vial sur de acceso al nuevo aeropuerto internacional de Quito.

La necesidad de estructurar un plan maestro de servicios que deben atender a los asentamientos allí conformados para asegurar adecuadas condiciones de habitabilidad. Este punto lo entendemos que incluye el Ordenamiento Territorial del área y que debe considerar la dotación de los servicios y los equipamientos debidamente dispuestos que la comunidad requiere.

Establecen la conveniencia de que se considere el número suficiente de intercambiadores de relación entre la vía propuesta y los asentamientos colindantes para asegurar accesos adecuados.

Es una observación muy objetiva el referirse a las condiciones críticas de la vía Interoceánica y la situación más grave que se generaría de no contar con un sistema vial complementario.

#### 4.4 TÉCNICOS ESPECIALISTAS

##### 4.4.1 Master Planning

- a) **Nombre:** Propuesta técnico económica, social ambiental para la autopista al NAIQ.
- b) **Fuente:** Comunicación dirigida por el Arq. Diego Riofrio al Sr. Alcalde Metropolitano de Quito, fechado el 15 de Marzo del 2004.
- c) **Estado Legal:** Comunicación recibida en la CORPAQ el 1 de Abril del 2004
- d) **Cobertura Territorial:** está referida a la propuesta vial de acceso al NAIQ.
- e) **Contenido:**

##### **Estructura del documento**

- El documento está presentado con un texto que describe de manera general la propuesta vial, anexando una propuesta esquemática gráfica del diseño propuesto.

##### **Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Se menciona que los valles de Cumbayá y Tumbaco “con o sin Aeropuerto nuevo, necesitan de una vía con capacidad suficiente para transportar (movilizar) los 36000 vehículos día, sin perder de vista el crecimiento estable de éstos valles...”

##### f) **Conclusiones:**

En el documento presentado no se mencionan en forma expresa aspectos referentes al Ordenamiento Territorial para el área. Centra principalmente su planteamiento en la propuesta vial para solucionar el tráfico hacia y desde el NAIQ, sin considerar la conformación de un sistema vial para atender la relación entre la ciudad y el Nuevo Aeropuerto.

##### 4.4.2 Arq. Guillermo Pérez

- a) **Nombre:** comentarios a la selección de Alternativas para la autopista de acceso al NAIQ.
- b) **Fuente:** Comunicación dirigida la Ing. Diego Pachel, Gerente de CORPAQ, fechado el 3 de junio del 2004.
- c) **Estado Legal:** Comunicación recibida en la CORPAQ s/c.
- d) **Cobertura Territorial:** está referida a las propuestas viales elaboradas por LPA para la nueva vía al NAIQ.
- e) **Contenido:**

##### **Estructura del documento**

El documento presentado se desarrolla considerando los siguientes temas:

- El Nuevo Aeropuerto en el contexto del PGDT
- Nuevo Aeropuerto, centralidades en discusión.
- El Valle de Cumbayá y Tumbaco.
- Características Físicas
- Referencias Históricas
- Características de Crecimiento
- Tipo de Construcción
- Vegetación y Fauna
- Vialidad
- Sistema Hídrico
- Transporte

Identifica un Capítulo como: La vía de acceso al Nuevo Aeropuerto de Quito, en la cual se registran los siguientes puntos:

- Datos del proyecto
- Las alternativas sobre los corredores viales considerados
- Análisis al borrador del reporte sobre la selección de la vía de acceso al NAIQ, abril 2003
- Estudio de Impacto de la Ruta Sur

Finalmente como otro componente presenta las Conclusiones y Recomendaciones a nivel Urbano

**Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

**f) Conclusiones:**

En las conclusiones que presenta el informe analizado, se menciona que la zona del Valle de Tumbaco *"se halla en un franco proceso de desarrollo, por lo que es necesario contar con un plan zonal que oriente las inversiones públicas y privadas....."* consideración con la cual expresamos nuestro acuerdo.

Menciona también que la vía Interoceánica está intensamente utilizada, siendo necesario que el sector de Cumbayá y Tumbaco cuente con alternativas para una circulación segura y rápida.

Dentro de las recomendaciones que identifica "a nivel urbano" vale recoger el criterio que cualquiera que sea el trazado de la nueva vía al aeropuerto, se requiere contar con estudios respecto a los cambios que se producirán en las zonas por donde atravesará la nueva vía, lo cual exigirá que se exprese en normativas y controles eficientes.

El trazado de la vía que se seleccione exigirá que se determine las adecuadas vinculaciones con la zona colindante, para no afectar el funcionamiento de la nueva vía y que a su vez la población colindante se beneficie de la presencia de la misma.

#### **4.4.3 Asociación de Profesionales Independientes API**

- a) Nombre:** Síntesis de cuestionamiento a la propuesta de la CORPAQ de acceso vial al nuevo aeropuerto de Quito y Propuesta Alternativa.

- b) **Fuente:** Documento elaborado por la Asociación de Profesionales Independientes API. Grupo de Trabajo de Planificación para el DMQ.
- c) **Estado Legal:** Documento presentado al Director Ejecutivo de la CORPAQ por el Dr. Carlos Gálvez Estrella, Presidente del Frente de Defensa del Valle de Tumbaco. Quito a 3 de mayo del 2004.
- d) **Cobertura Territorial:** El análisis está referido a las áreas donde se proponen los trazados viales para el acceso al NAIQ.
- e) **Contenido:** El documento que se analiza corresponde a los puntos de vista de la Asociación de Profesionales Independientes API, referido a cinco observaciones “que demuestran la inconsistencia de la propuesta” presentada por LPA.

**Estructura del documento.**

- La primera observación se refiere a que la Ruta Sur propuesta no garantiza por sí misma el acceso a la zona de Tababela.
- La segunda observación se refiere a que la Ruta Sur “tal como está concebida la podemos definir como la autopista para el valle de Tumbaco”.
- La tercera observación es referente al costo de la autopista.
- La cuarta observación se refiere a “Inconsistencias en términos de comparabilidad en el estudio” desarrollado por LPA.
- La quinta observación es “Respecto al criterio de consideración de las evaluaciones de los impactos sociales y ambientales”.
- El último punto se identifica como PROPUESTA referente a la presentación de una alternativa vial por Oyacoto la que la compara con la Ruta Sur.

**Aspectos específicos referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

El documento analizado no menciona de manera directa aspectos específicos referidos al ordenamiento territorial.

**4.4.4 Ing. César Arias**

- a) **Nombre:** Quito en Acción. Vía la nuevo Aeropuerto de Quito: alternativa de Ruta El Inca, Zámiza, Gualo-Conector Alpachaca
- b) **Fuente:** Comunicación dirigida al Sr. Antonio Ricaurte, Alcalde Metropolitano encargado por el Dr. Hugo Salvador, la Sra. Luz Elena Coloma y el Ing. César Arias; el 22 de Agosto del 2004.
- c) **Estado Legal:** Comunicación entregada a la CORPAQ s/f
- d) **Cobertura Territorial:** Se centra territorialmente en exponer las conveniencias del trazado vial Ruta El Inca, Zámiza, Gualo-Conector Alpachaca.
- e) **Contenido:**

**Estructura del documento:**

El documento consta de los siguientes: Antecedentes, Diseño de la Ruta y Presupuestos.

**Análisis del documento referentes al Ordenamiento Territorial vinculados con el área de actuación:**

Presenta la nueva alternativa vial que parte de la Av. Simón Bolívar en el sector colindante de Zámbez y Gualo, atravesando la zona quebrada del río Guayllabamba, para luego penetrar en la plataforma norte de Puembo, cruzar la quebrada del Guambi y llegar a la vía de empalme de acceso al NAIQ.

**f) Conclusiones:**

El documento centra su atención en el trazado general de la vía como en las características de diseño de las mismas.

Se trata marginalmente aspectos referentes al Ordenamiento Territorial al mencionar los beneficios que implicaría para Gualo y Zámbez, la propuesta vial planteada. Igualmente menciona que esta propuesta permitiría descongestionar la zona de Cumbayá y Tumbaco.

**4.4.5 Consultora Urbana**

**a) Análisis de Informe Preliminar: Componente de Impacto Social y de Tráfico**

Documento preparado por la consultora URBANA para LPA GROUP INCORPORATED. Estudio presentado en enero del 2003.

En este capítulo se analiza el informe presentado por URBANA para LPA, considerando los aspectos vinculados con el Ordenamiento Territorial, que allí se consideran con relación a las alternativas viales que se analizan.

El consultor centra su atención en la relación de las propuestas viales con la población asentada en torno a ellas.

En el cuadro N° 1 Población y vivienda (área del proyecto) de los sectores afectados en las vías alternativas propuestas (página 4) califica las vías que menor impacto genera en la población e identifica como alternativas de análisis específico las siguientes: alternativa número 3 (Zámbez), número 2 (atravesa Llano Chico y Puembo), y la número 4 (Nayón, Cumbayá, Tumbaco).

El consultor menciona en el numeral 1.4 **Impacto del Medio Edificado**, (página 23) que *"De acuerdo a lo que establece el plan de desarrollo territorial del DMQ, se establece al área del proyecto básicamente como área de expansión de Quito. Sin embargo en dicho plan se recomienda el mejoramiento de los niveles de servicio de la vía hacia el valle de Tumbaco por los niveles de saturación observados en los últimos dos años. Esta área básicamente representa al área de ocupación de la vía alternativa 5 y 6". "Lo anterior establecería la conveniencia de dar prioridad a las alternativas sur por el nivel de servicios que podría ofrecer la nueva vía...."*

El documento contiene el **Anexo N° 3 Impacto en Áreas de Valor Arqueológico**, desarrollado por Arqueólogo Alfredo Santamaría y fechado el año 2002. En este documento con respecto a las alternativas viales propuestas, menciona las de menor impacto cultural

serían la Alternativa N° 3 (Zámbiza), la N° 1 (identificada como trazado DAC) y la N° 4 (Granados - Nayón).

**b) Conclusiones:**

Se trata en forma marginal los aspectos relacionados con el Ordenamiento Territorial. En cuanto a la afectación sobre la población que generan las alternativas viales, concluye que la alternativa más conveniente es la que afecta menos a la población, lo cual obviamente se produce donde ésta no está asentada. La conclusión expresada no se considera justificada, ya que esto conduciría a dejar al margen de los beneficios de una vía adecuadamente trazada a asentamientos muy importantes que en la actualidad presentan limitaciones en este campo. En las conclusiones establece la conveniencia de contar para la fase de diseño final de cualquier alternativa, con un equipo especializado para atender la posible afectación a bienes culturales patrimoniales.

## **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GLOBALES**

### **5.1 CONCEPTOS METODOLÓGICOS**

Las conclusiones que se presentan a continuación se centran en el ámbito del Ordenamiento Territorial, procurando encontrar acciones positivas orientadas a sustentar una propuesta debidamente justificada para el manejo territorial y como parte del mismo la conformación de un sistema vial adecuado para el área de intervención y la relación vial eficiente entre la ciudad de Quito con el nuevo aeropuerto.

Se parte del principio que el manejo del territorio se debe sujetar a los planteamientos técnicos debidamente justificados que le corresponde desarrollar al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, los cuales a través de los mecanismos adecuados serán conocidos, analizados y avalados por la comunidad.

En los puntos que se presentan a continuación se dan a conocer las conclusiones más significativas que con respecto al Ordenamiento Territorial se tratan en los documentos analizados para posteriormente presentar aquellos que el equipo consultor responsable de este sector del estudio establece con miras a orientar la subsiguiente fase.

#### **5.1.1 Conclusiones extraídas de los documentos analizados**

Se presentan las conclusiones en el mismo orden en el que fueron analizados los distintos estudios.

##### 5.1.1.1 Sobre los estudios realizados por LPA

- No se trata en forma expresa los usos y ocupación del suelo y la incidencia de las propuestas viales en el mismo
- No se han considerado las propuestas referentes al Ordenamiento Territorial desarrolladas por el Municipio
- No se registra la posición de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda del MDMQ con respecto, tanto a las propuestas viales, como al manejo del suelo en las áreas colindantes a las propuesta viales consideradas..

##### 5.1.1.2 Sobre los planteamientos y observaciones desarrolladas por las instituciones, gremios profesionales, asociaciones comunitarias y técnicos especialistas

- No existen por parte de quienes hacen los comentarios al trabajo de LPA, un criterio unificado con respecto, al Ordenamiento Territorial. Los análisis prestan mayor atención a las características técnicas de trazado vial.
- Excepcionalmente se trata el tema del Ordenamiento Territorial, siendo lo más destacado al respecto las conclusiones que formula la Comisión Especial del Colegio de Arquitectos del Ecuador, Núcleo de Pichincha; de las cuales recogemos los siguientes puntos:
  - *“Por la escala de nuestra economía, será menester buscar una vía multipropósito que no sólo ligue a la aglomeración central de Quito con las nuevas instalaciones aeroportuarias, sino que considere además el uso de una población que crece explosivamente y se afinsa en el valle de Cumbayá y Tumbaco”.*

- La red vial que se conforme para relacionar la ciudad con el nuevo aeropuerto no se debe entender como una vía de uso único y específico, sino como parte de un sistema de servicio a los asentamientos colindantes, que corrija las actuales deficiencias de comunicación.
- *Dentro del concepto de vía multipropósito es menester citar el peligro de colapso del valle nororiental de Quito por la carencia de un sistema vial adecuado que lo ligue a la capital.*
- *Será tarea insoslayable de las autoridades del Distrito proseguir en forma inmediata con la formulación de un plan que involucrará no solamente a la vía misma sino a las instalaciones del nuevo aeropuerto y zona franca. Dicho plan deberá evitar que se trasladen a esta área de estudio así como al resto de poblaciones en el eje Cumbayá - Tumbaco – Puembo – Pifo, los mismos conceptos aplicados como norma a la edificación de Quito. El componente de diseño urbano deberá ser preeminente en los planes a los que hacemos referencia.*

El CAE insiste en la necesidad de considerar varias obras complementarias del esquema vial que aseguren una conexión adecuada del sistema perimetral con la trama vial interna de Quito.

La Cámara de Comercio de Quito, la Asociación de Consultoras del Ecuador y el Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha, establecen que

- *“Los estudios para la selección de una vía de acceso al NAIQ deben partir de una utilización macro de utilización del Territorio”.* Este punto, a nuestro criterio, enfatiza la necesidad de relacionar las propuestas viales con las propuestas de Ordenamiento Territorial que están bajo responsabilidad del Municipio de Quito.

En las conclusiones que presenta la Comunidad y el Frente de Defensa de Tumbaco se manifiesta entre otros puntos que:

- Se requiere de *“un estudio serio de tráfico del Valle de Tumbaco y una planificación profesional a largo plazo con amplia participación ciudadana...”*. Este comentario está orientado a la necesidad de contar con un plan de Ordenamiento Territorial integral a nivel de Planes Parciales de acuerdo a los niveles planificación establecido por el propio Municipio.
- Se recalca sobre la necesidad de contar con una trama vial debidamente jerarquizada y relacionada con una adecuada propuesta de uso del suelo.
- Se considera una apreciación equivocada cuando se menciona que *“el proyecto de acceso al NAIQ debió plantearse simplemente en función de encontrar la ruta más corta con menores costo de operación vehicular...”* ya que una vía de la importancia como la que está planteándose y por los altos costos, es deseable que sea de múltiple servicio.

En el informe de los Ingenieros Jorge Jurado y Diego Vela se enfatiza que se debe precisar:

- *“Cuál debe ser el desarrollo del valle...”*, calificación entendida que se resolverá a través de un proceso de planificación territorial específico para el área, respaldado si se quiere en los propios planteamientos que el Municipio de Quito establece en el Plan Equinoccio 21 y en el PGDT.

Tanto el Frente de Defensa del Valle de Tumbaco, como la Junta Parroquial de Cumbayá mencionan la necesidad de:

- Estructurar un plan maestro de servicios para atender a los asentamientos allí conformados para asegurar adecuadas condiciones de habitabilidad. Este punto lo entendemos que incluye el Ordenamiento Territorial del área y que debe considerar la dotación de los servicios y los equipamientos debidamente dispuestos que la comunidad requiere.
- Es una observación muy objetiva el referirse a las condiciones críticas de la vía Interoceánica y la situación más grave que se generaría de no contar con un sistema vial alternativo en caso de un colapso.

El Arquitecto Guillermo Pérez puntualiza que:

- “A nivel urbano” -cualquiera que sea el trazado de la nueva vía al aeropuerto- se requiere contar con estudios respecto a los cambios que se producirán en las zonas por donde atravesará la nueva vía, lo cual exigirá que se exprese en normativas y controles eficientes.
- También menciona que el trazado de la vía que se seleccione exigirá que se determine las adecuadas vinculaciones con la zona colindante, para no afectar el funcionamiento de la nueva vía y que a su vez la población colindante se beneficie de la presencia de la misma.

#### 5.1.1.3 Sobre las propuestas institucionales referentes al Ordenamiento Territorial

Se cuenta con varios instrumentos técnicos de Planificación Territorial, que se desarrollan en distintos niveles, y que deben ser considerados en la estructuración del sistema vial de acceso al NAIQ:

- El Plan Estratégico de Quito (Plan Equinoccio 21) *“que tiene como propósito ser durante los próximos veinte años la carta de navegación para Quito”*
- En el nivel subsiguiente se cuenta con el Plan General de Desarrollo Territorial, que es un instrumento del Plan Equinoccio 21, y que está orientado a ordenar el futuro crecimiento metropolitano.
- En un nivel menor a través del Plan de Uso y Ocupación del suelo, se establece de manera general la conformación general del territorio. Vinculado con el tema en tratamiento, se identifica una estructura vial jerarquizada.
- El Consejo Provincial de Pichincha, a través del Plan de Desarrollo Participativo 2002-2012, recoge las aspiraciones de la población de las parroquias orientales del área de estudio, y se puede, con debido fundamento, interpretar la necesidad de contar con planes de ordenamiento territorial que espacialmente registren sus propuestas. Debe entenderse que el ordenamiento territorial no es la suma de proyectos aislados.
- El MDMQ ha desarrollado únicamente el Plan Parcial para la zona de Calderón, no así para la zona de Cumbayá y Tumbaco, ni para las parroquias orientales.
- No se cuenta con un estudio específico con respecto al uso y ocupación del suelo de la Zona Franca identificada en el NAIQ. Se requerirá definir las actividades que allí se realicen para

precisar: demanda de servicios (agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, comunicaciones, transporte, disposición de desechos, etc, y cuantificar la población involucrada directa o indirectamente en el área.

- Se requiere concretar, con respecto a la zona calificada como de protección natural y circundante a las instalaciones aeroportuarias, de un plan específico de intervención expresado en programas y proyectos (recuperación de la cobertura vegetal, estabilización de taludes en las áreas circundantes, etc).

#### **5.1.2 Conclusiones emitidas por el Equipo Consultor**

- En el estudio desarrollado por LPA no se ha considerado en forma expresa el componente del Ordenamiento Territorial, que constituye el soporte básico para el trazado de un sistema vial tan importante.
- LPA ha dejado al margen de su estudio la propuesta de Ordenamiento Territorial que el MDMQ tiene plantado para la zona nororiental en la cual se proponen las alternativas viales de acceso al NAIQ.
- Se considera que la estructuración de una vía, de la importancia como la que se analiza, no puede desarrollarse al margen de un ordenamiento integral del territorio, en sus componentes mayores (uso y ocupación del suelo, distribución espacial de la población, normativas, sistema vial básico, gestión del territorio).
- Se recogen como válidas las conclusiones que la Comisión Especial del Colegio de Arquitectos del Ecuador formula en el tratamiento de este tema.
- Se evidencia que en la formulación de las alternativas viales, la presencia de la DMTV no ha sido como sería deseable y conveniente que suceda, por su condición de organismo máximo rector del Ordenamiento Territorial.
- La limitada presencia de las Administraciones Zonales con respecto a su participación en el proceso de formulación de las alternativas viales propuestas es también un hecho que merece mencionar.
- La ausencia de un Plan Parcial de Ordenamiento Territorial en la zona de Cumbayá y Tumbaco igualmente ha sido un limitante para tratar con mayor sustento la alternativa vial Sur.
- Se debe enfocar la relación de la ciudad de Quito con el NAIQ no solo a través de una vía única, sino mediante la conformación de un sistema integral debidamente jerarquizado que permita la adecuada relación entre las zonas por las cuales atraviese la red propuesta.
- La red que se estructure debe permitir mejorar las condiciones de accesibilidad de las poblaciones por las cuales atraviesen sus componentes y no se conviertan en barreras y focos de afectaciones funcionales urbanas y ambientales.
- La estructuración de la red vial para el acceso al NAIQ, exigirá del MDMQ una vez aceptada y aprobada por el mismo, su posición con relación a la forma como se va a estructurar el uso y ocupación del suelo en su entorno mediato.

- Uno de los mayores retos que tiene el MDMQ con relación a la red vial que debe conformarse es el sostenimiento, en el tiempo, de la adecuada forma de uso y ocupación del suelo en los costados de las vías propuestas, para que éstas, efectivamente, operen con racionalidad y no se conviertan en sistemas obsoletos en poco tiempo, como lo evidencian las siguientes vías:
  - Av. Occidental: Sector de la comuna de Santa Clara  
Sector norte a partir del Centro Comercial “El Bosque”
  - Autopista Córdova Galarza: Sector de Pomasqui  
Sector de Pusuquí
  - Vía Tumbaco-Pifo: Sectores: La Morita, El Arenal, acceso a Puembo, acceso a Pifo
  
- Corresponderá al MDMQ el intervenir con eficiencia en el mejoramiento de la red vial actual que progresivamente se deteriora principalmente por su mal uso. (ver fotografías anexas del la Vía Interoceánica en el tramo Cumbayá – Yaruquí).

## 6. ANEXOS

### 6.1 PROPUESTAS INSTITUCIONALES REFERENTES AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL

#### 6.1.1 Plan Estratégico de Quito (Plan Equinoccio 21)

En este numeral se registran los aspectos más significativos del citado documento vinculando los mismos con el área de intervención objeto del presente documento.

**ESTADO LEGAL:** Plan aprobado mediante la Ordenanza 3531 que se asume y aprueba El Plan Estratégico para el desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito: "Plan Equinoccio 21 - Quito hacia el 2025" Dado, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el 5 de Agosto del año 2004.

**COBERTURA TERRITORIAL:** El Plan tiene cobertura para todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

#### CONTENIDO Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El Plan está estructurado en dos partes: La primera que aborda el contexto histórico desde lo global y nacional hasta lo regional local; y la segunda, que plantea las orientaciones conceptuales y metodológicas de la propuesta hacia el año 2025, horizonte del Plan. Esta última parte se complementa con un conjunto de programas y proyectos que se deberán realizar hasta el mencionado año. Finalmente, y como documentos anexos, el plan incorpora el listado de asistencia a varios talleres de participación ciudadana, la priorización de programas y proyectos, el análisis FODA y la bibliografía correspondiente

#### ANÁLISIS DEL DOCUMENTO EN LO REFERIDO AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA EL ÁREA DE ESTUDIO

El PE21 -en su primera parte- es el instrumento de Planificación que explica la comprensión que tiene el MDQ del mundo y su territorio. Por tanto, el análisis que se realiza a continuación corresponde no solo a una visión puntual sobre el área de estudio, sino a una breve revisión de los conceptos generales que sobre la sociedad y el territorio y lo global, propone el Plan; tomando en cuenta, que finalmente son factores influyentes en el área en tratamiento.

#### 1: Primera parte: el Contexto Histórico

##### I. El entorno global

El Plan Equinoccio 21 inicia el análisis del contexto internacional desde la perspectiva de la era global y sus implicaciones, la sociedad del conocimiento y el surgir de la ciudad-región como los elementos notables que están condicionando la configuración y el desarrollo de nuestra sociedad. Estos elementos se expresan intensamente en: "*la globalización de la economía y la cultura, la sociedad del conocimiento y la emergencia de la ciudad-región como nuevo actor de la política interna e internacional.*"<sup>1</sup>

Dentro de este escenario el Plan define a la sociedad del conocimiento como la sumatoria de la tecnología, economía de la información, legislación y regulaciones e infraestructuras, soportadas

---

<sup>1</sup> Pag. 11-Plan Equinoccio 21

en dos grandes protagonistas: las Tecnologías de Información y Comunicación; y, las nuevas organizaciones y redes de relación entre organizaciones por las que dicha información circula continuamente.

Comenta que en esta dinámica, las ciudades se convierten en *punta de lanza* para el desarrollo, y que requieren de transformaciones profundas para convertirse en centros de gestión estratégica con miras a insertarse en la era de la globalización.

Por tanto, es prioritario que las ciudades cualifiquen sus recursos, infraestructuras y servicios para *“generar condiciones favorables que atraigan inversiones, generen empleo, incrementen las exportaciones y aseguren niveles adecuados de calidad de vida para el conjunto de la comunidad....”*<sup>2</sup>

Por otra parte se menciona que la supranacionalización y descentralización y el significativo surgimiento de los poderes subnacionales han acelerado la transición del Estado Nacional hacia el Estado de Regiones debido a que *“Las economías regionales dinámicas resultan más funcionales a los nuevos circuitos de la economía mundial.”* La emergencia de ciudades y regiones de preeminencia global está dando origen a la reterritorialización del desarrollo.

Finalmente afirma que las ciudades-regiones exitosas han logrado crear entornos de innovación, no solo por la actividad económica en sí, sino también por los procesos de innovación tecnológica y la tendencia a la concentración de empresas e instituciones sobre todo en territorios de carácter urbano metropolitano.

## **II: El entorno Nacional**

La comprensión sobre el Contexto Nacional está analizado desde La Economía, La sociedad ecuatoriana y La Política nacional.

Señala en sus partes medulares, que los finales del siglo XX e inicios del XXI el país soportó una de las etapas más convulsionadas en lo político, económico social y ambiental. Que las aspiraciones de desarrollar el Ecuador se diluyeron a la falta de crear condiciones institucionales, democráticas, sociales y económicas adecuadas.

Indica que *“Pese a haberse producido un cambio de época desde la perspectiva global, el imaginario, las políticas y las prácticas nacionales no han variado sustancialmente, cuando ya han transcurrido cuatro años de un nuevo siglo y un nuevo milenio.”*<sup>3</sup>

Señala además que los obstáculos estructurales más conflictivos para el desarrollo social del país son entre otros: *la excesiva concentración de los recursos productivos y la riqueza, la escasa generación de empleo e ingresos desde el sector moderno de la economía y la ausencia de políticas económicas y sociales que permitan redistribuir los esfuerzos realizados desde el Estado en sectores como la salud y la educación.....”*

En este nivel de análisis -el entorno nacional- el PE21 no reconoce ni comenta sobre la presencia o ausencia de un sistema nacional de planificación; y, tampoco menciona o aborda en su tratamiento al territorio como una variable fundamental para su desarrollo.

---

<sup>2</sup> Pag.13 Plan Equinoccio 21

<sup>3</sup> Pag. 15 Plan Equinoccio 21

### **III. Quito en el país y el mundo**

En lo regional el PE21 identifica los roles y potencialidades del Distrito Metropolitano de Quito y las Características más generales de su situación actual.

En el primer caso además de los roles, evalúa las ventajas competitivas y comparativas que presenta el Distrito. En el segundo, sobre las Características de la Situación Actual del DMQ, el análisis lo realiza tomando en cuenta la organización territorial –su estructura y principales transformaciones urbanas espaciales-, la economía de Quito como nodo de desarrollo regional, La sociedad - población, Empleo y situación laboral, educación salud seguridad- y El Modelo de Gestión

#### **a) Quito y sus roles**

En cuanto a los roles determina que *“Quito es símbolo y eje que configura la nacionalidad ecuatoriana por su condición de capital de la República, su proceso histórico y su riqueza cultural.”*. Es el centro político, económico, administrativo de alcance nacional y regional. Junto con Guayaquil es uno de los principales polos de Desarrollo del país.

Cuenta con una serie de ventajas comparativas y competitivas que podrían potenciarse siempre y cuando se actúe aceleradamente en la superación de problemas como el atraso tecnológico, baja productividad, la dotación adecuada de servicio y equipamientos para atender los requerimientos de la población y de aquellos que demanda la globalización.

#### **b) Características de la situación actual del DMQ: La organización territorial –la estructura territorial y las principales transformaciones urbanas espaciales-**

##### **La Organización Territorial**

El DMQ es un conjunto Territorial de 422.802 has, localizado en un enclave rico y diverso, con múltiples contrastes geográficos y paisajísticos. Es un territorio de una gran riqueza cultural, “fue asiento de importantes culturas aborígenes, lugar privilegiado de la colonización española” y “origen y continuidad histórica de la gesta de la nación.”<sup>4</sup>

##### **La estructura territorial**

La estructura territorial del DMQ es el producto por una parte de su largo proceso de organización y ocupación de suelo registrado con los centros poblados de su periferia durante siglos; y por otra, de su condición geográfica.

Estas condiciones fueron creando una centralidad urbana estructurante de la configuración de su territorio, la ciudad de Quito. Desde este núcleo *“establece un esquema de articulación radial concéntrica de las áreas de expansión urbana, a manera de un arco que sigue las plataformas en que se sitúan los asentamientos de la periferia....”* generando crecimientos significativos hacia sus extremos norte y Sur, y hacia los valles orientales cercanos, en una sistema complejo dinámico de interrelaciones e interdependencias.

---

<sup>4</sup> Pag. P E21

### **Principales transformaciones urbano-espaciales**

Las significativas transformaciones urbano-espaciales que ha experimentado la ciudad ha dado lugar a que su inicial centralidad conformada en el valle de Quito se extienda *“desde dentro hacia fuera, provocando un proceso de peri urbanización de carácter expansivo”*. Esta dinámica ha dado paso a lo que denomina *“una suerte de ciudad dispersa que progresivamente incorpora varios poblados y áreas agrícolas, en los valles de Tumbaco-Cumbayá, Los Chillos, Calderón y Pomasqui-San Antonio de Pichincha.”*

Se reconoce también que las obras realizadas por la Municipalidad tales como la infraestructura vial y servicios (agua potable, electricidad, alcantarillado y teléfonos) han estimulado el desarrollo de nuevas áreas de urbanización. También que el ritmo o dinámica de crecimiento de la ciudad denominada *“compacta”* -y con ello los cambios de uso de suelo y la forma de organización territorial, los nuevos estilos de vida-, han generado profundos cambios urbanos espaciales y en muchos casos con severas distorsiones que la Municipalidad no ha podido enfrentar adecuadamente.

#### **c) La economía y el territorio: Quito nodo de desarrollo económico regional**

Quito, sus áreas conurbanas y su región circundante son el centro de una red urbana articuladora de un conjunto diverso y heterogéneo de actividades económicas y productivas, lo que da lugar a que se constituya en un nodo de desarrollo económico regional, que integra el país en sentido Norte-Sur (eje interandino) y Este-Oeste (desde el Pacífico hasta la Amazonía y el Atlántico)

Reconoce que en los actuales momentos DMQ constituye -entre otros- el principal polo de desarrollo industrial andino del Ecuador y que *“se afirma como el centro nacional de servicios turísticos y de transporte de carga por vía aérea (el 70% del turismo internacional y el 80% de la carga aérea del total nacional se realizan por el aeropuerto de Quito) y terrestre...”*

Territorialmente señala que *“La localización y distribución espacial de las actividades económicas en el DMQ es altamente polarizada”*. Como lo mencionáramos en párrafos anteriores, en la dos últimas décadas la ciudad vuelca su crecimiento hacia los valles orientales circundantes en un *“proceso de integración espacial, conformando una amplia base económica industrial y comercial articulada a las cuencas agrarias más dinámicas de la región centro-norte de la Sierra....”*

#### **d) La sociedad – población, empleo y situación laboral, educación salud seguridad**

Los aspectos sociales del Distrito son abordados desde la población y su crecimiento, empleo y situación laboral, educación, salud y seguridad.

En los actuales momentos existe una población estimada en el DMQ de 2 millones de habitantes. Su distribución espacial está dada por un 82% en las áreas urbanas y un 18% en las áreas suburbanas que forman parte del territorio del Distrito y de los cantones Mejía y Rumiñahui. *“La urbanización de la periferia ha generado un descenso del crecimiento poblacional en el área central de Quito y un crecimiento en la periferia interna y de los valles de Los Chillos, Tumbaco, Calderón y Pomasqui-San Antonio de Pichincha y del cantón Rumiñahui.”* Este crecimiento ha generado conflictos de circulación y movilidad ante la inadecuada red vial y los deficientes servicios de transporte público.

El plan señala también que la crisis económica ha generado una importante pérdida de empleo en la ciudad de Quito, deteriorando las condiciones de vida de la población e, incrementando la informalidad y las migraciones al extranjero.

Los niveles de educación en general para la *“población del DMQ son relativamente altos, especialmente en el área urbana...”*. Sin embargo, señala que existe una alta población pobre que recibe una educación muy deficiente.

En cuanto a la salud en el DMQ, *“la esperanza de vida al nacer es de 67 años en promedio. La tasa de mortalidad general es de 5.1 por cada 10.000 habitantes. Estas condiciones son relativamente mejores que en el resto del país. No obstante, los indicadores de pobreza dan cuenta de una situación altamente crítica”*.

En el DMQ la seguridad respecto del su territorio, se encuentra amenazada por el contexto geográfico y natural y la confluencia de riesgos volcánicos, sísmicos y geomecánicos. Se puede, pues, afirmar que las situaciones de riesgo en cuanto a lo territorial del DMQ, entre otras, se deben a carencias en materia de prevención y mitigación de desastres naturales.

#### **e) El Modelo de Gestión**

Desde el 2001 y con la finalidad de poner en marcha el PE21 se han elaborado tres instrumentos que la administración considera fundamentales para el funcionamiento del DMQ:

- Un Programa de Desarrollo Institucional.
- El diseño e implementación del Sistema de Participación Ciudadana.
- El Plan General de Desarrollo Territorial que diseñó la estructura de centralidades como base de un desarrollo territorial descentralizado, soporte de un proceso de gobernabilidad democrática.

### **1. Segunda Parte: La Propuesta hacia el 2025**

#### **f) Sobre las orientaciones metodológicas**

El Plan tiene como principios las siguientes premisas:

- Ser durante estos últimos 20 años *“la Carta de navegación para el desarrollo de Quito”*.
- Ubicar al ser humano como *“ el centro de la planificación”*, por tanto sus objetivos están enfocados en el más amplio sentido hacia el desarrollo humano sustentable.
- Desde el punto de vista metodológico, el Plan se sustenta en: la estrategia, la integración y sistemicidad, en la inclusión social, la integralidad, la continuidad y flexibilidad y en la innovación y transformación.

#### **g) La visión de futuro propuesta**

La visión propuesta dice: *“Quito capital del sol, ciudad próspera y atractiva, Democrática y solidaria, centro estratégico y turístico, eje cultural de América”*

**h) Las políticas generales referidas al territorio**

La política generales referidas al territorio para superar los problemas y potenciar las oportunidades de su entorno es:

*Potenciar el territorio como recurso y soporte sustentable y equitativo “que ofrezca condiciones dignas de habitabilidad, eficientes de movilidad y plenas de accesibilidad a los equipamientos, infraestructura y servicios a todos los ciudadanos; y, que concebido desde la planificación participativa, deje fluir una convivencia que reconozca la diversidad y enriquezca los rasgos culturales del conjunto de la sociedad.”*

**i) La vocación estratégica de Quito**

La vocación estratégica de Quito planteada, es que: *“por su condición de capital del Ecuador, localización geoestratégica se ha afirmado como nodo económico y territorial que, además de articular una diversidad productiva, es un centro generador y proveedor de servicios, tanto para su dinámica endógena cuanto en términos de su cobertura regional y nacional. ....”*

Por tanto se plantea *“Convertir a Quito en un Macro Cluster”* o complejo funcional de actividades económicas, territorialmente concentrado de servicios avanzados, que apoye los procesos productivos del conjunto de la Región.

**j) Los Ejes Estratégicos**

El Plan en su propuesta se sustenta en cuatro pilares fundamentales, que constituyen los ejes estratégicos del desarrollo: el económico, social, el territorial y político.

**En lo Territorial** dice que *“el DMQ debe lograr ser un territorio racional y eficazmente ocupado desde e punto de vista de equidad social y sostenibilidad ambiental para ampliar las oportunidades en lo que tiene que ver con vivienda, nutrición, salud, educación, recreación y cultura, y también para distribuir las obras de infraestructura con criterios de universalidad y solidaridad.”*

Plantea también que *“es indispensable la dotación adecuada en todo el territorio de equipamientos productivos, sociales y de servicios; el desarrollo de infraestructuras modernas y eficientes para la conexión interna y externa; la construcción de un sistema equilibrado de asentamientos urbanos en red, que favorezca el desarrollo local y regional; y, el uso y conservación del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables”.*

Finalmente reconoce la necesidad de *la articulación e integración de la región de Quito con las regiones vecinas para desplegar capacidades y competencias que contribuyan al fortalecimiento de un desarrollo mancomunado...* con miras a una *“gestión eficaz y sostenible del territorio”*

**k) Los Objetivos, Programas y Proyectos planteados en el eje territorial y que se relacionan con la zona de estudio**

Los Objetivos del eje territorial

- Estructura territorial de carácter regional policéntrica y compacta
- Espacio público recuperado que apoya la construcción de ciudadanía
- Población con acceso a un hábitat y a vivienda digna, segura y saludable
- Sistema moderno y eficiente de movilidad que articula a las centralidades

- Infraestructura y servicios básicos que apoyen el desarrollo humano y lo económico
- Territorio con óptima calidad ambiental y manejo sustentable de RR naturales
- Territorio preparado para enfrentar amenazas naturales y antrópicas

**l) Los programas y proyectos del eje territorial**

Los programas y proyectos que se mencionan a continuación están íntimamente relacionados con los objetivos propuestos y en un 65% son considerados altamente prioritarios.

- Programa: Estructuración territorial y urbanismo  
Proyectos: 52 Legalización del suelo y la edificación  
53 Consolidación de Nuevas Centralidades  
54 Revitalización Urbana  
55 Parques Industriales  
56 Imagen Urbana
- Programa: Espacio Público  
Proyectos: 57 Sistema Metropolitano de Parques  
58 Ordenamiento Urbanístico Residencial
- Programa: Vivienda  
Proyectos: 59 Mejoramiento de Barrios y Vivienda  
60 Sistema Vial Metropolitano
- Programa: Movilidad y accesibilidad  
Proyectos: 61 Sistema Metropolitano de Transporte  
62 Red Ferroviaria Distrital y Regional  
63 Sistema Integral de Agua Potable
- Programa: Infraestructura y servicios  
Proyectos: 64 Sistema de Agua Para Riego  
65 Sistema Integral de Saneamiento Ambiental  
66 Recuperación de Ríos y Quebradas  
67 Sistema de Energía  
68 Red de Comunicaciones: telecomunicaciones y conectividad  
69 Protección de Áreas Naturales
- Programa: Calidad ambiental  
Proyectos: 70 Aire Limpio  
71 Quito Limpio
- Programa: Prevención riesgos atención emergencias  
Proyectos: 72 Sistema Metropolitano de Prevención y Atención de Emergencias  
73 Investigación y Monitoreo  
74 Fondo Metropolitano para la Mitigación de Riesgos y Atención de Emergencias

**m) Otros programas y proyectos relacionados con el NAIQ y el área de estudio**

• Programa: Promoción emprendimientos

**Proyecto:** Aeropuerto Internacional, Puerto Seco y Zona Franca y que se relacionan con los objetivos del eje territorial: a) Sistema moderno y eficiente de movilidad que articula a las centralidades, y b) Infraestructura y servicios básicos que apoyen el desarrollo humano y la economía

**6.1.2 Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo del DMQ**

**CONTENIDO y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO**

El documento está estructurado a partir de cuatro Artículos, un Título y ocho Capítulos; estos a su vez se subdividen en trescientos tres Artículos organizados en sus respectivas Secciones y Parágrafos o párrafos. Complementan este instrumento legal once disposiciones transitorias y tres finales. Esta Ordenanza se caracteriza por ser el instrumento legal conceptual para la gestión y desarrollo del territorio del DMQ.

**ANÁLISIS DEL DOCUMENTO EN LO REFERIDO AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA DE ESTUDIO**

**Sobre los Artículos**

Los cuatro artículos que contiene esta Ordenanza contienen básicamente la disposición de sustituir el Título I del Libro II del Código Municipal por el Título de **Régimen del Suelo**. El segundo, tercero y cuarto artículo están referidos a reformas puntuales de la Ordenanza 3259 de diciembre de 1997.

**Sobre los Capítulos**

Son ocho y contienen aspectos sobre las Generalidades, Régimen del Suelo, La Planificación Territorial, Uso del suelo y Edificación, Zonificación de Uso y Ocupación del Suelo, Desarrollo Urbano, Permisos e Infracciones y Sanciones para el Control Territorial.

Al margen de que toda la Ordenanza es válida para el área de estudio, son significativos y de vital importancia para el futuro desarrollo de los territorios que circundan la zona del nuevo aeropuerto y las vías planteadas, los Capítulos referidos al Régimen del Suelo que establecen con claridad su clasificación; La Planificación territorial al determinar los niveles e instrumentos de planificación y gestión del territorio; Los Usos y Ocupación del Suelo al otorgarles destino respecto de sus actividades y el Desarrollo Urbano como parte fundamental para la habilitación del suelo y estimular la edificabilidad donde corresponde.

A continuación describiremos las partes medulares de cada uno de los capítulos de la Ordenanza en análisis y que están relacionados con el área de estudio en general:

**a) Capítulo I Generalidades**

Se organiza a partir de tres secciones y siete artículos. En referencia a su contenido determina que *el presente Libro tiene alcance para todo el DMQ*, y que, *las facultades de los propietarios y las de cualquier otro titular de derechos reales relativas al uso del suelo y a la edificación, se ejercerán de acuerdo con la planificación para el Distrito previa su autorización, según lo indica*

*el mismo y las normas de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito y la Ley de Régimen Municipal.*

También dispone que las normas contenidas en él (libro) *prevalecen sobre otras en materia de planeamiento territorial, aún sobre las Ordenanzas y las normas de carácter especial*, y que los instrumentos de que se desarrollen deberán ser entendidos en el Contexto del PGDT.

#### **b) Capítulo II: Régimen General del Suelo**

Se compone de dos Secciones: Regulaciones Urbanísticas y Deberes y Derechos. Estas a su vez se dividen en cuatro Parágrafos o párrafos y once artículos.

- **La sección “Regulaciones urbanísticas”** está conformada por cinco artículos que fundamentalmente definen el concepto Suelo, su utilización, habilitación y edificación -de acuerdo a lo que establecen tanto en el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) así como el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS) y su clasificación general.

Cabe resaltar que el suelo lo clasifica en Urbano, Urbanizable y No Urbanizable:

***Suelo Urbano.**- Es aquel que cuenta con vías, redes de servicios e infraestructuras públicas y que tenga ordenamiento urbanístico definido y aprobado como tal.*

***Suelo Urbanizable.**- Son aquellas áreas que el Plan General de Desarrollo Territorial del Distrito destina a ser soporte del crecimiento urbano previsible, bajo las normas y en los plazos que establezca el PGDT de acuerdo a las etapas de incorporación.*

***Suelo no urbanizable.**- Son aquellas áreas del Distrito Metropolitano que por sus condiciones naturales, sus características ambientales, de paisaje, turísticas, históricas y culturales, su valor productivo, agropecuario, forestal o minero no pueden ser incorporadas en las categorías anteriores*

Sobre esta clasificación se aclara que: A cada uno de estos suelos pueden asignarse usos por el establecimiento de una zonificación de acuerdo a las características de ocupación y utilización de los predios. Las normas al respecto constarán en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS).

- **La Sección “Derechos y Deberes”** está conformada por tres Párrafos y seis artículos que reconocen los deberes y derechos de los propietarios en las distintas categorías de clasificación de l suelo, enfatizando la necesidad imperativa de subordinarse en todo lo dispuesto por el PGDT y el PUOS.

#### **c) Capítulo III: De la Planificación Territorial**

La Ordenanza metropolitana que regula el Régimen del Suelo en su capítulo III establece los parámetros para la Participación ciudadana; los instrumentos de planificación Territorial y con ello los conceptos y ámbitos de los distintos planes -PGDT, PUOS, Plan Parcial, Especial -; los instrumentos de Gestión; y, la Gestión e Intervención en el control del uso y ocupación del suelo

##### **Participación ciudadana**

En este ámbito reconoce como principio el que todos los ciudadanos del DMQ tienen derecho a participar en el proceso de planeamiento, identificación de los proyectos y control de territorio,

recibir información, y por otra parte que el MDQ puede realizar concertaciones con grupos organizados privados y públicos para discutir el proceso de planeamiento y control del territorio, bajo las siguientes modalidades:

- Consulta directa
- Consulta mediante difusión pública
- Cabildos ciudadanos
- Acción popular

Estas modalidades propuestas en su concepto están planteadas como formas de vinculación del ciudadano con tareas concretas como el control de usos y ocupación del suelo y corresponsabilidad en la toma de decisiones.

- **Los instrumentos de la Planificación**

En esta sección, el articulado sobre Los Instrumentos de la Planificación Territorial define conceptos de la Planificación y su objetivo en el Territorio, las Facultades de la Administración metropolitana y la obligatoriedad de elaborar los planes correspondientes con la finalidad de lograr *“un desarrollo sustentable que les permita a las presentes y futuras generaciones usufructuar de los recursos naturales y realizar actividades socioeconómicas necesarias para su mejoramiento material dentro de un criterio de desarrollo sostenible”*

Otro aspecto importante lo constituye la división establecida de los instrumentos de desarrollo territorial en: Instrumentos de planeamiento e Instrumentos complementarios

- **Los instrumentos de planeamiento** para el ordenamiento y desarrollo territorial del Distrito se ejecutarán mediante los siguientes instrumentos de planeamiento:

*Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT), cuyo ámbito de cobertura será el conjunto del territorio del Distrito teniendo como objetivo específico “ordenar el suelo urbano, urbanizable y no urbanizable, regular su uso, definir las políticas de desarrollo y crecimiento urbano; concretar los programas y medidas necesarios para su ejecución; así como preservar el suelo no urbanizable del proceso de desarrollo urbano y establecer medidas de protección del territorio y del paisaje. El plazo de su vigencia no será inferior a 20 años; y se revisará cada 5 años.”*

*Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), cuyo ámbito de cobertura será el conjunto del territorio del Distrito, teniendo como objetivo “la estructuración de la admisibilidad de usos y la edificabilidad del suelo, mediante la fijación de los parámetros y normas específicas para el uso, ocupación y fraccionamiento del mismo, de acuerdo a lo que establece la reglamentación vigente en los Capítulos IV y V de la presente Ordenanza. El plazo de su vigencia no será inferior a 10 años; y, se revisará cada 5 años.*

**Plan parcial**, cuyo objetivo es *“la ordenación y desarrollo particularizados, en suelo clasificado como urbano, urbanizable y no urbanizable por el PGDT. Su escala de desarrollo es la zona o zonas metropolitanas delimitadas geográficamente por Ordenanza. Los planes parciales están subordinados jerárquicamente al PGDT y al PUOS”*.

**Plan especial**, cuyo objetivo es *“instrumentar la aplicación del PGDT en términos de las provisiones de clasificación de suelo y etapas de incorporación, e implantar los sistemas, programas y proyectos que este establece”*.

*“Su escala de desarrollo son los sectores de planeamiento urbano, las áreas urbanas de las cabeceras parroquiales, los núcleos urbanos menores con sus áreas de incorporación programadas y aquellos sectores parciales o manzanas que por su dinámica entren en contradicción con la normativa vigente.*

- **Los instrumentos complementarios** para precisar regulaciones específicas en áreas definidas por el PGDT y el PUOS, o alguno de los instrumentos de planeamiento enunciados, se complementarán mediante:

*Estudios de detalle, “como complemento del PGDT y el PUOS, o de planes para suelo urbano”, para reajustar elementos urbanos, volúmenes de edificación y tratamiento específico del espacio público.*

*Normas especiales de protección, dictadas cuando “los objetivos generales del PGDT y el PUOS en materia de protección, conservación, mejora de edificios, conjuntos urbanos, espacios naturales, ámbitos arqueológicos, hitos o vinculaciones históricas no requieran de la elaboración de planes especiales.*

*Ordenanzas especiales, que son “todas aquellas disposiciones de carácter general y competencia ordinaria municipal, que regulan aspectos relacionados con la aplicación del plan y los usos del suelo, que se dicten para el cumplimiento de lo dispuesto en el PGDT y el PUOS.”*

- **Los instrumentos de gestión para el ordenamiento y desarrollo del territorio**

Los instrumentos de gestión planteadas son tres: los Mecanismos de Gestión, los Sujetos y Modalidades de Gestión y los sistemas de actuación. Estas modalidades establecen los parámetros de actuación municipal para las diferentes áreas y unidades territoriales designadas en las diferentes esferas o niveles de planificación.

Los mecanismos de Gestión comprenden Áreas de promoción, Unidad de actuación y Zonas de regulación especial; Los Sujetos y Modalidades de Gestión incluyen la Empresa de Suelo y vivienda, Mancomunidades, Corporaciones y Consorcios Territoriales; y, finalmente los Sistemas de Actuación que contiene a la Compensación, Cooperación y Cogestión, Negociación de mutuo acuerdo y la Expropiación.

- **Los instrumentos de Ejecución**

Como instrumentos de ejecución comprenden los derechos a urbanizar -de acuerdo a la calificación del suelo- y a edificar -conforme la zonificación y uso del suelo establecido.

Finalmente establece a los proyectos especiales que *“son aquellas edificaciones, ocupaciones, actos y formas de afectación del suelo o del subsuelo, que no estén incluidas en las secciones anteriores, o de acuerdo que se desarrollen con independencia de los proyectos que en ella se contempla.”*

- **La Intervención Municipal en el control del uso y ocupación del suelo**

El control del uso y ocupación del suelo, tiene por objeto comprobar y controlar que las distintas intervenciones otorgadas en permisos o aprobaciones estén a la reglamentación y normativa vigente, así como restablecer, en su caso, la ordenación infringida. El control se

ejercerá mediante unidades de control territorial como son las distintas administraciones Zonales, entidades facultadas para el efecto.

**d) Capítulo IV: Uso del suelo y Edificación**

El capítulo IV establece en la primera parte la definición general sobre los usos de suelo, su destino e implantación, y en la segunda, lo referido al espacio público.

- **Sobre los Usos de suelo** dice que *“Se entenderá por éstos al destino asignado a los predios e inmuebles en relación con las actividades a ser desarrolladas en ellos, de acuerdo a lo dispuesto por el PGDT y el PUOS en zonas o sectores determinados en el territorio del DMQ”, clasificándolo por su uso en: Residencial, Comercial y de servicios, Industrial, de equipamiento, Áreas Naturales y de protección ecológica, Preservación patrimonial, De aprovechamiento de recursos naturales (renovables y no renovables), Agrícola residencial*

En cada uno de estos tipos de uso define su reglamentación, tipos y usos específicos y áreas de aplicación, compatibilidad, entre otros.

- **Sobre el espacio público** define a éste como *“las áreas y elementos urbanísticos, arquitectónicos, paisajísticos y naturales destinados por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades colectivas y es el elemento que articula y estructura el espacio y regula las condiciones ambientales del mismo.”*

**e) Capítulo V: Zonificación de Uso y Ocupación del Suelo**

Por Zonificación de Uso y Ocupación del Suelo (ZUOS) define a *“la delimitación de áreas del Distrito Metropolitano de Quito, en las que se determinan: el carácter general de las actuaciones territoriales, la distribución espacial de usos de suelo, y las características unívocas de fraccionamiento, forma de ocupación y edificabilidad del suelo. Las áreas a las que se asignan estas determinaciones, constituyen zonas de aprovechamiento territorial.”*

*La ZUOS del DMQ, que tiene como referente de carácter mandatorio y prelativo al PGDT, se realiza y concreta territorialmente por medio del Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), que establece:*

*El sistema de tratamientos territoriales*

*La distribución de usos del suelo (predominante, condicionado y prohibido)*

*El tamaño y frente mínimos de lote.*

*La forma de ocupación del lote.*

*El coeficiente de ocupación del suelo en planta baja*

*El coeficiente total de utilización del suelo (COS TOTAL).*

*La altura máxima de edificación expresada en número de pisos y metros lineales.*

Señala también a la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda, la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente y las Administraciones Zonales serán las encargadas de aplicar las determinaciones y las normas especificadas en este Capítulo y en el Plan de Uso y Ocupación del

Suelo, y las Comisarías Metropolitanas se encargarán del juzgamiento, sanción y ejecución en los casos de infracción, de conformidad a lo previsto en las Leyes, Código y Reglamentos Municipales.

**f) Capítulo VI: Del Desarrollo Urbano**

El ámbito del Desarrollo Urbano abarca aspectos como la habilitación del Suelo, Aprovechamiento urbanístico, la propiedad horizontal, Incremento del área de edificación y prevención y protección.

La habilitación del suelo está orientada a conducir la acción material y ordenada para adecuar la localización de asentamientos humanos y sus actividades. Esta parte de la Ordenanza también señala que toda habilitación de suelo contemplará un sistema vial de uso público y estará sujeto a las Normas de Arquitectura y Urbanismo. De igual manera que La Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda diseñará la estructura vial en el Distrito (Red de vías expresas, arteriales, colectoras, locales, peatonales, ciclo vías y escalinatas) mediante los instrumentos de ordenación y desarrollo territorial previstos en los instrumentos de planeación establecidos en esta Ordenanza.

En cambio el aprovechamiento urbanístico está dirigido a desarrollar la capacidad de edificación del suelo...."condicionado por la reglamentación metropolitana y determinado por la zonificación de uso y ocupación de suelo, asignado al sector en que éste se encuentre y, que se concreta con el cumplimiento de lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo."

Otros aspectos que incluye esta normativa son: la declaración del régimen en Propiedad horizontal; El incremento de área de edificación para promocionar y estimular la construcción en un lote o en lotes contiguos integrados con la finalidad de intensificar la ocupación del suelo; y, lo referido a la prevención y protección de la edificación contra incendios así como la afectación que pudieran provocarse a la vegetación, fauna, elementos naturales y sitios arqueológicos en áreas de posible edificación.

**g) Capítulo VII: De los Permisos**

Contiene todas las disposiciones administrativas –procedimientos, permisos, aprobaciones, declaratorias, etc.- a mediante la cual *"se le otorga a una persona natural o jurídica la autorización para habilitar determinado terreno o para ejecutar obras específicas y/o para edificar."* Comprende además las competencias para tales fines y la determinación de las diferentes especialidades técnicas profesionales para los trabajos de planificación y edificación a realizar en el territorio.

**h) Capítulo VIII: Del Control Territorial y de las Infracciones y Sanciones**

Específicamente este capítulo determina los procedimientos para controlar el territorio determinando las infracciones y Sanciones en caso de ser violentados la normativa propuesta y los permisos o aprobaciones otorgadas. Así mismo señala el ejercicio de la potestad sancionadora, los niveles de las infracciones y sanciones y los procedimientos específicos para ejecutarlas. Las Administraciones Zonales son las responsables para adoptar las medidas pertinentes en cada caso teniendo competencias específicas los comisarios Metropolitanos.

**Sobre las disposiciones transitorias y finales**

Son un conjunto de determinaciones sobre trámites y aprobaciones realizadas antes de la expedición del presente documento. Se legisla de tal manera que las disposiciones realizadas con

anticipación a la aprobación de este documento se respetaran guardando un tiempo prudencial para su cumplimiento, caso contrario los procesos perderán su validez y se verán sometidos a la legislación de la presente Ordenanza.

La disposición final se refiere a la derogatoria de la Ordenanza anterior y la prevalencia sobre las de igual o menor jerarquía que se le opongan. De igual manera determina su publicación en el RO para su validez legal definitiva.

### **6.1.3 Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT)**

a) **El punto de partida** se inicia con el reconocimiento de los múltiples problemas y desafíos a los que está enfrentado el conjunto del territorio del DMQ en el tercer milenio. Entre otros identifica a:

- *Territorio ambientalmente disminuido, socialmente fracturado, segregativo e inseguro..... y....económicamente ineficiente.*
- *Crecimiento urbano expansivo y desequilibrado*
- Incremento del deterioro social y físico de las áreas patrimoniales, en especial del Centro Histórico de Quito
- Concentración espacial y una exclusión social de los servicios básicos y equipamientos
- Infraestructura básica insuficiente
- Accesibilidad difícil y falta de gerenciamiento del tráfico y transporte
- Dotación limitada de vivienda y de condiciones de habitabilidad
- Escasez y deterioro del espacio público y degradación de la imagen urbana
- Uso, ocupación y gestión inapropiadas del espacio rural
- Inseguridad ciudadana ante las amenazas naturales y la violencia delincuencia
- Marco legal y administrativo municipal incompletos e ineficientes para la gestión del territorio
- Recursos económicos escasos

También reconoce la potencialidad de su diverso recurso humano y la heterogeneidad geográfica y ecosistémica. Y en ese contexto dice que *“la cuestión del territorio debe ser vista y tratada como una oportunidad para afianzar procesos de integración internacional, nacional y regional, para desarrollar las vinculaciones que exige el entorno económico, político y tecnológico del mundo contemporáneo....”*

b) Las consideraciones de **El Entorno Actual** son las mismas que menciona en el Plan Equinoccio 21 es decir un análisis del mundo desde la perspectiva de la era global y sus implicaciones; La comprensión sobre lo Nacional analizado desde La Economía, La sociedad ecuatoriana y La Política nacional; y, en el ámbito regional local con la identificación de los roles y potencialidades del Distrito Metropolitano de Quito con las Características más generales de su situación actual.

En este último escenario evalúa las ventajas competitivas y comparativas que presentan el Distrito y la caracterización de la situación actual del DMQ tomando en cuenta la organización territorial –su estructura y principales transformaciones urbanas espaciales.

c) **Las visiones del Quito Metropolitano en el siglo XXI referidas al territorio** están orientadas hacia lograr un Quito territorialmente ordenado y eficiente, seguro, solidario y con calidad de vida, y gobernable y democrático.

Específicamente en lo territorial avizora *“a Un Distrito Metropolitano de Quito con un territorio funcional y socialmente equilibrado, con nítida eficiencia urbana, de estructura territorial ordenada, que se basa en un sistema de malla polinodal de centralidades urbanas, tanto para la ciudad central como para la periferia. Todo esto con una ciudad central plenamente ocupada, consolidada y refuncionalizada, y una múltiple oferta de suelo poli funcional, espacio en el que convivan armónicamente los usos urbanos, industriales, agrícolas y de protección natural.”*

*“Tendrá una economía fuerte, competitiva, diversificada e integrada al mercado nacional e internacional, y será un nodo de proyección internacional del país, por su dimensión histórica-cultural y por su posición geoestratégica.”*

Adicionalmente y en una especificidad relacionada con el área de estudio dice que será *“un territorio que cuenta con un aeropuerto, moderno y eficiente, de categoría internacional, que funciona, no sólo en su condición de infraestructura y equipamiento de transporte y circulación de bienes y personas, sino y básicamente, como un motor de la economía regional en su conjunto. Es así, que ostentará la categoría de “puerto seco”, como herramienta vital para la exportación y el turismo, puerta de ingreso y salida, imagen primera y última de la ciudad y del país.”*

**d) La Política, los Objetivos y Lineamientos Estratégicos del Plan General de Desarrollo Territorial para el DMQ se fundamentan a partir de las siguientes premisas**

**Las Políticas**

Los Objetivos planteados desde una perspectiva y una visión del desarrollo que se sustenta en las definiciones estratégicas del Plan de Desarrollo Integral Quito Siglo XXI:

- La integración de su territorio El Municipio tiene la responsabilidad de orientar, regular y controlar el desarrollo del territorio del DMQ.
- El Municipio debe actuar en calidad de regulador, facilitador y estimulador de acciones tendientes al logro del bienestar individual y colectivo
- La orientación de una política consistente de manejo de territorio, deberá contribuir al logro de la equidad, solidaridad y del goce pleno de las condiciones y potencialidades del Distrito Metropolitano de Quito.
- La superación del desequilibrio y desigualdad regional y local, y la potenciación del desarrollo de estos ámbitos es una tarea colectiva de todos los sectores sociales.
- El conjunto de componentes y aspectos relativos al territorio son un emporio de riqueza cultural (material y espiritual) que requiere de un despliegue de acciones que potencien sus capacidades y superen sus debilidades un ambiente propicio de calidad de vida.
- El impulso a la productividad económico-social
- La superación de los desequilibrios socio-territoriales y la promoción del desarrollo humano
- El rescate de la identidad cultural
- La gobernabilidad
- El aprovechamiento sostenible de los recursos naturales

Los lineamientos estratégicos del PGDT sustentados en las demandas de la realidad, las necesidades del desarrollo y del planeamiento actual son:

- Un Plan anticipatorio que se anticipe al futuro tendencial.

- Un plan sistémico que reconozca los distintos sistemas territoriales actuantes en el territorio que se adapten a los cambios y entornos.
- Un Plan para incidir en la forma de organización del territorio
- Un Plan para desarrollar la territorialidad como ámbito para la construcción de identidad y ciudadanía
- Un Plan para un desarrollo territorial de calidad
- Un Plan para potenciar la articulación del DMQ al entorno mundial y regional y afirmar la vocación competitiva de Quito y su región aparato productivo de la región.

e) **La estructura territorial que propone el PGDT**, se sustenta en cinco principios básicos:

**La pluricentralidad del territorio:** A escala del conjunto del Distrito, la estructura territorial estará articulada por un sistema de malla polinodal de centralidades, cuyo núcleo es la macro centralidad de la ciudad de Quito, y un sistema integral de movilidad y accesibilidad, que vertebrén multidireccionalmente la funcionalidad del territorio.

**La macro centralidad articuladora:** En lo concerniente al tránsito, transporte, accesibilidad, usos, servicios e infraestructura, la reestructuración y refuncionalización integral de la macro centralidad de la ciudad de Quito, posibilitará la articulación armónica del área urbanizada del territorio.

**La sustentabilidad del proceso:** Hace referencia a un manejo ambiental adecuado, en vista de que el territorio del Distrito Metropolitano de Quito es un complejo geográfico y eco sistémico frágil, y altamente vulnerable y sujeto a riesgos naturales.

**La descentralización de la gestión:** Se dirige a la implantación de un nuevo sistema de manejo territorial (jurídico, planificador, normativo y administrativo), descentralizador de la gestión del desarrollo, que se apoye en el sistema de centralidades, y asegure una real gestión del suelo.

**La recuperación del espacio público:** Se propende a la constitución del espacio público, como un sistema urbano estructurante, que relacione, integre y articule los diferentes sectores y equipamientos

- f) **La Clasificación General del Suelo** responde a *“criterios de vocación y uso sustentable del suelo, en razón de que este constituye, por una parte, un recurso fundamental para el desarrollo económico y social y, por otra, en tanto tal, debe ser precautelado con sentido de futuro.* Los conceptos son recogidos en la Ordenanza de Régimen del Suelo y que fueran descritas en el numeral 2.12. Para ir evolucionando en la gestión del territorio se elimina el criterio del límite urbano y se propone la gestión global territorial clasificando el mismo en urbano, urbanizable, no urbanizable.
- g) La propuesta de **Distribución de la población** parte del reconocimiento del soporte poblacional total del DMQ para el año 2020. Recoge *“la clasificación general de suelo asumida –que confiere una asignación también general de funciones a las diferentes unidades territoriales del Distrito–; identifica las características de ocupación del territorio y la urbanización y, contempla las condiciones de constructibilidad del suelo, la disponibilidad de infraestructura y el rol de las estructuras existentes.”*

En este escenario el PGDT discrimina la población del área urbana y urbanizable con la del suelo no urbanizable. Para lo primero reconoce la dinámica de las estructuras territoriales heterogéneas con dinámicas específicas en lo económico, ecológico ambientales y físicas,

identificando cuatro procesos de ocupación y desarrollo urbanístico: *consolidado, en consolidación, en incorporación, y de conservación/protección*. Para lo segundo el suelo no urbanizable del Distrito Metropolitano de Quito, comprenden territorios de 19 parroquias, ubicadas en el segundo anillo de asentamientos periféricos. Su dinámica de crecimiento está entre la conservación y el crecimiento moderado, con posibilidades de soportar una población total de 182.998 habitantes en el año 2020,

En el área de estudio la habilitación del suelo urbano-urbanizable y que está localizada en la actual periferia suburbana, *podrá soportar en el año 2020 una población de 1'035.531. Específicamente La Zona de Calderón y Llano Chico, con características esencialmente residenciales soportará una población de 247.324 hab; Las parroquias de Nayón y Zambiza, propuestas para uso residencial tendrán una población de 91.085 hab.; y, La Zona Tumbaco y Cumbayá, de uso predominante residencial y zona de extensión de la centralidad de Quito, soportarían una población de 252.825 hab.*

De igual manera en el suelo no urbanizable del área de estudio *"Las parroquias ubicadas en el nororiente del Distrito: Guayllabamba, Checa, El Quinche, conservarán una dinámica moderada, pese al flujo turístico de fin de semana (Guayllabamba, El Quinche), que no incidirá en la conservación del uso intenso agro exportable del suelo. En tanto que, el eje Puembo, Pifo, Tababela, Yaruquí, en perspectiva de la virtual instalación del nuevo aeropuerto, observará un crecimiento dinámico correspondiente con la instalación de los servicios complementarios. Para el año 2020, la zona en su conjunto, soportará una población de 127.766 habitantes, en un área de 58. 781 ha, con una densidad promedio de 2.11 hab/ha. En el Sur-Oriente, Pintag con una extensión de 49.118 ha conservará su potencial agropecuario con un crecimiento demográfico moderado que, para el 2020, soportará una población de 22.628 habitantes y una densidad de 0.46 hab/ha"*.

- h) **El Sistema de centralidades** reconoce el contexto geográfico e histórico del Distrito y necesidad impostergable de readecuar el territorio como elemento de soporte para una gestión más eficiente y eficaz sobre la base de la activa participación ciudadana.

En síntesis el Sistema de centralidades considera:

El reordenamiento de la ciudad central y refuncionalización del centro principal (macro centralidad de la ciudad)

La consolidación y desarrollo de las centralidades locales urbanas, periféricas y rurales en territorios metropolitanos social y geográficamente homogéneos;

El reordenamiento de la estructura y gestión administrativa y política del DMQ.

Con estas premisas el sistema propone un conjunto de tres operaciones estructurantes principales:

**Reestructuración del área central urbana de la ciudad de Quito**, de incidencia indirecta sobre el área de estudio

**La estructuración de subcentros metropolitanos en la periferia urbana**, de incidencia directa en el área de estudio. El objetivo fundamental de esta operación es *"definir una estructura de desarrollo que tendiente a elevar la calidad de la urbanización e integrar espacial y funcionalmente el territorio a través de la dotación de infraestructura básica,*

*servicios y equipamientos; determinar una estructura vial zonal coherente y articulada; reforestar laderas, zonas de protección ecológica y quebradas. “*

Los subcentros metropolitanos periféricos que se proponen en el área de estudio son:

La ciudad aeroportuaria Oyambaro, El Quinche y Guayllabamba).

El centro suburbano de Tumbaco-Cumbayá: Conformación y consolidación de centralidades administrativas representativas.

**Consolidación de los subcentros agro productivos metropolitanos y regionales**, de incidencia directa en el área de estudio. El objetivo de esta operación es consolidar y articular a la zona noroccidental y oriental del DMQ -mediante convenios de mancomunidad- la estructura territorial productiva económica de los tres cantones inmediatamente vecinos (Cayambe, Rumiñahui y Mejía).

Complementariamente a la estructuración del sistema de centralidades se propone una adecuación de la gestión administrativa eficiente que garantice mejorar las condiciones de vida de los habitantes del DMQ con miras a desarrollar un espacio ambientalmente sustentable y participativo en el Quito metropolitano del siglo XXI. En este sentido el DMQ propone 9 zonas metropolitanas y 2 delegaciones constituidas de la siguiente manera. En la zona de estudio contempla:

Zona Metropolitana Calderón: incluye las parroquias suburbanas o rurales de Calderón y Llano Chico.

Zona Metropolitana Tumbaco: incluye las parroquias suburbanas de Tumbaco y Cumbayá.

Zona Metropolitana Aeropuerto: incluye las parroquias suburbanas o rurales de Guayllabamba, El Quinche, Yaruquí, Tababela, Puembo, Pifo y Checa. parroquias suburbanas o rurales de San José de Minas, Atahualpa, Perucho, Puéllaro y Chavezpamba.

i) **Los Sistemas Territoriales Generales** están concebidos en PGDT como el conjunto de redes, estructuras y componentes físicos generados por la sociedad y que sirven de soporte para el desarrollo de las actividades humanas en el territorio. Los Sistemas considerados<sup>5</sup> son:

- **La infraestructura básica:** *Agua Potable, Alcantarillado y Desechos sólidos.*
- **Los equipamientos:** productivo (categorización del aeropuerto), Industrial, turístico, comercial, salud cementerios, educación, cultura. Los sistemas territoriales y equipamientos previstos para el área de estudio están:
  - *La construcción del nuevo aeropuerto internacional y el acondicionamiento de las actuales instalaciones del aeropuerto Mariscal Sucre con el objeto de brindar facilidades al comercio internacional y al turismo. Dicha construcción ha de ser concebido como la creación del centro de comunicación y redistribución del transporte de la macroregión de Quito y debe incluir centros de bodegaje para el transporte de carga y distribución del sistema alimentario regional.*

---

<sup>5</sup> Se ampliara el análisis en los sistemas Territoriales que propongan estructuras específicas en el área de estudio.

- *La construcción de la Ciudad Aeroportuaria, con su zona franca y el parque industrial tecnológico.*
- *La generación del sistema integral de conectividad que incluye vías, sistemas de transporte y telecomunicaciones.*
- **La Seguridad:** *Seguridad ciudadana y bienestar social; y, la Seguridad ciudadana y riesgos naturales.*
- **La movilidad y accesibilidad metropolitana:** *El transporte metropolitano, La red vial.*  
En general la propuesta de transporte metropolitano y red vial tienen relación directa con el área de estudio.

Para el **transporte metropolitano** se propone un modelo de estructuración de la red de transporte que genere un sistema de circulación metropolitana (movilidad) multidireccional y multimodal para garantizar la accesibilidad al área central y a las nuevas centralidades metropolitanas en desarrollo, para que articule las diversas zonas y localizaciones de la demanda, provea un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables) de transporte y, procure una eficiente operación del parque automotor privado.

Entre otras cosas ratifica para la zona de estudio la creación de corredores inter parroquiales que garanticen la conexión entre la ciudad y los valles metropolitanos. Estos a su vez se articularán con el conjunto de anillo multidireccionales de circulación planteados para el conjunto del DMQ. (ver plano)

Sobre el **sistema vial propuesto** este asume su correspondencia con la estructura de los usos de suelo y que sustente la movilidad deseada en el PGDT. Su funcionamiento se describe como "un sistema radial concéntrico, donde los corredores radiales son las vías de acceso y conexión regional, y los anillos concéntricos se constituyen en las vías distribuidoras y colectoras mayores."

Propone tres anillos colectores:

El primero conformado por los accesos oriental y occidental en el Sur, la avenida Simón Bolívar, el acceso de El Inca y el tramo de la Perimetral Quito entre Zámbriza y Carapungo.

Un segundo estructurado por la denominada Perimetral Quito, incluyendo las variantes Sur y Norte de manera tal que se convierte en un corredor continuo desde Tambillo hasta la autopista Manuel Córdoba Galarza, y que se asigna el rol de Troncal Metropolitana.(en proyecto)

Y un tercer anillo constituido por la denominada Perimetral Metropolitana y corresponde a la Nueva Panamericana (actual Alóag, Sangolquí, Pifo y El Quinche).

Complementan el sistema los denominados *escalones metropolitanos* que están constituidos por "la actual Panamericana Sur y el proyecto MOP; la denominada Quito-Alóag-Jambell; la actual autopista Gral. Rumiñahui y su prolongación hacia el oriente hasta conectar con la Perimetral Metropolitana; el corredor Vicentina, túnel de Ilumbisí, nueva Interoceánica hasta la conexión con la Panamericana en Pifo; el corredor avenida Nueva Oriental (inicia tras el parque Metropolitano), Nayón-Arenal, la actual Panamericana Norte mejorada hasta Guayllabamba; y, la conexión vial norte entre El Quinche y Guayllabamba, y desde esta población hasta San Antonio de Pichincha. "

Como corolario se crea “un anillo vial periférico al cerro Ilaló para integrar a los centros poblados, asentados en las faldas del cerro y la necesaria accesibilidad a la zona del futuro aeropuerto, mediante conexiones viales desde la Nueva Interoceánica, desde la Perimetral Metropolitana (antigua perimetral Quito), desde la Panamericana norte y desde la perimetral metropolitana (actual Pifo-El Quinche).”

- **Sistema de áreas históricas patrimoniales, áreas consolidadas y áreas rehabilitables:**  
*Áreas históricas patrimoniales y Áreas rehabilitadas*
- De suelo y vivienda
- De espacio público, áreas verdes y recreativas:
- Tratamientos en las áreas no urbanizables y en la estructura agro productiva.

**j) El Sistema de Gestión**

Para instaurar un “Gobierno Metropolitano”, el sistema de Gestión del Plan plantea “incorporar la instrumentación legal, financiera e institucional que garantice la participación ciudadana, coordine, funcione y priorice el quehacer del Municipio y de las instituciones del sector público que actúan en el Distrito”.

Propone cinco procesos fundamentales:

Planificación integral del desarrollo metropolitano;

Reforma política legal;

Reforma económico-financiera;

Reforma administrativa; y,

Reforma de la organización administrativa territorial.

- k) **La Implantación y Gestión del PGDT:** La ejecución y cumplimiento del Plan presupone la actuación institucional, gerencial y financiera de la Municipalidad en cinco *procesos*: el debate, la aprobación, la difusión, la gestión y la evaluación del PGDT
- l) **Programas y Proyectos Metropolitanos:** Para viabilidad del cumplimiento del Plan se ha definido, de manera general, un conjunto de intervenciones urbanas y metropolitanas (programas y proyectos) que, precisados de forma estratégica, flexible, organizada y secuencial en el tiempo, consolidarán la ejecución del Plan metropolitano y su estructura territorial en el año 2020.

El PGDT presenta entre sus programas para el DMQ y las zonas metropolitanas, en las que se encuentra el área de estudio, los siguientes temas relacionados con la consultoría en desarrollo

Programa de transporte: a nivel del DMQ, Aeropuerto Internacional y Corredores de transporte Metropolitano Suburbano.

A nivel de las Zonas metropolitanas, Sistema de Transporte Micro regional Terminales Regionales, estaciones de transferencia, Sistema expreso del corredor central metropolitano; Terminales parroquiales y estaciones de transferencia

Programa vial: a nivel del DMQ, Estructurar el sistema vial principal del DMQ, Autopista Quito-Aeropuerto Internacional, Nueva Interoceánica: Quito-Pifo

A nivel de las Zonas metropolitanas, Mejoramiento funcional de la Interoceánica Tumbaco-Río Chiche.

Los grandes proyectos planteados en el área de estudio

Aeropuerto Internacional; Zona Franca y Parque Industrial Tecnológico

Autopista Interoceánica. Quito-Tumbaco-Pifo-Aeropuerto

Vía Metropolitana. Perimetral urbana

Corredores de transporte Metropolitano

#### **6.1.4 Ordenanza de Zonificación, Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)**

##### **CONTENIDO Y ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO**

Este cuerpo normativo está organizado en un Único artículo sustitutivo de la Ordenanza precedente (la 008) y un conjunto de 13 articulados, cuatro disposiciones finales y un anexo constituido por la memoria técnica del PLAN DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO. Esta Ordenanza a más de establecer un nivel conceptual más específico de gestión del suelo es un instrumento de operabilidad y detalle para la gestión del territorio en el DMQ.

##### **ANÁLISIS DEL DOCUMENTO EN LO REFERIDO AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA DE ESTUDIO**

###### **Sobre los articulados**

Se desarrolla definiendo al PUOS como *"el instrumento de planificación territorial que fija los parámetros y normas específicas para el uso, ocupación y fraccionamiento del suelo en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito."*

Este instrumento de planificación territorial establece el carácter normativo del Uso, la Ocupación y Edificabilidad del Suelo y la Categorización y Dimensionamiento del Sistema Vial; y tiene como objetivo *"el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del DMQ, ordenando el crecimiento físico del DMQ que respete las condiciones del entorno, racionalizando la inversión pública en infraestructura y servicios y optimizando la gestión urbana."*

Los principales instrumentos para el cumplimiento de los objetivos planteados los constituyen: la presente Ordenanza de Zonificación; la Memoria Técnica; y, los mapas referidos al Uso de Suelo Principal, la Ocupación y Edificabilidad del Suelo, la Categorización y Dimensionamiento Vial, y el mapa correspondiente a las áreas históricas del DMQ los mismos que se encuentran anexos a esta Ordenanza.

Otro de los aspectos que incluye la presente Ordenanza es el de los parámetros para determinar la Vigencia y Evaluación del PUOS, su revisión y procedimiento para tales efectos, así como la interpretabilidad y Aplicación.

La Distribución de los usos de suelo, Forma de ocupación y edificabilidad del suelo, definidos en los niveles de planificación inmediato superior (Ordenanza del Régimen del suelo y del PGDT) están direccionados, en sendos mapas que son en definitivas los instrumentos de carácter normativo de la presente Ordenanza.

Finalmente esta Ordenanza en su Art. 12 "*Categorización y Dimensionamiento del Sistema Vial*" dimensiona el Sistema Vial previsto en el PGDT, por ende en toda el área de estudio.

**Sobre las disposiciones finales**

Las disposiciones finales están orientadas a la derogatoria de las Ordenanzas de zonificación 001 y 008 que se habían aprobado con anterioridad. Indican también su prevalencia sobre todos los otros instrumentos similares que se le opongan y determina su vigencia a partir de la publicación respectiva en el Registro Oficial.

**Sobre el anexo: La memoria Técnica del PUOS**

El PUOS está presentado como un anexo y su contenido contempla cuatro puntos claramente definidos: el primero, basado en los contextos y antecedentes de la planificación propuesta por el MDMQ; el segundo, la propuesta; el tercero referido a los documentos y cartografía de referencia del PUOS; y, el cuarto a la Gestión del plan.

**ANEXO No. 1**

**CLASIFICACION DEL SISTEMA VIAL SUBURBANO SEGÚN SU FUNCIONALIDAD<sup>6</sup>**

El Sistema Vial Suburbano conocido también como sistema de carreteras, se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: vías arteriales principales suburbanas, vías arteriales secundarias suburbanas, vías colectoras principales suburbanas, vías colectoras secundarias suburbanas; y, vías locales suburbanas

**VÍAS ARTERIALES PRINCIPALES SUBURBANAS**

Su función principal es proporcionar movilidad a los tráficos regionales y nacionales caracterizados por largos desplazamientos con velocidades de operación que tienden a registrar valores crecientes. Permite establecer conexión entre los grandes generadores de tráfico como ciudades importantes y sus respectivas zonas industriales, productivas o residenciales.

**VÍAS ARTERIALES SECUNDARIAS SUBURBANAS**

Su función principal es servir al tráfico interprovincial e intercantonal en condiciones de movilidad y conectar ciudades de importancia media y a capitales provinciales.

**VÍAS COLECTORAS PRINCIPALES SUBURBANAS**

Su función es servir al tráfico intercantonal e interparroquial con características de movilidad y acceso. Se articula y mantiene continuidad con el sistema vial arterial, al cual lo alimenta.

**VÍAS COLECTORAS SECUNDARIAS SUBURBANAS**

Al igual que en el caso anterior (colectoras primarias), su función es atender al tráfico intercantonal e interparroquial, pero en condiciones técnicas inferiores, pues sus conexiones se realizan a centros poblados menores.

**VÍAS LOCALES SUBURBANAS**

Su servicio se refiere a atender al tráfico interparroquial, barrial y de urbanizaciones, por lo tanto su función principal es proveer accesibilidad. Dentro de este grupo se encuentran los denominados Caminos Vecinales y los Senderos, los cuales tendrán características mínimas con relación a la generalidad de las vías locales.

---

<sup>6</sup> Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial PGDT, 2001.

ANEXO NO. 2

CUADRO DE DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN 2000-2020

DISTRIBUCION DE POBLACION 2000/2020

AREAS: URBANA, URBANIZABLE, NO URBANIZABLE

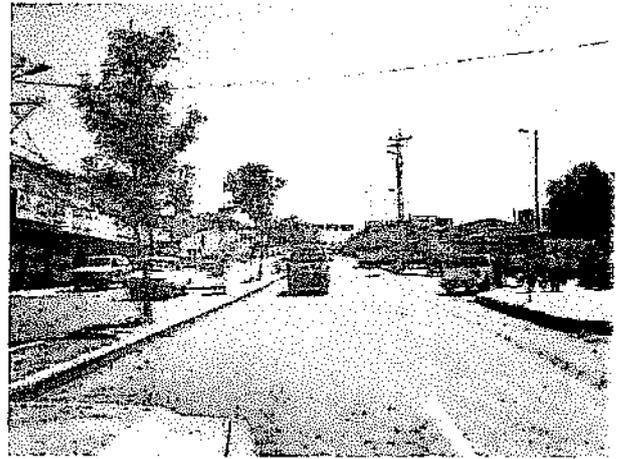
ZONA	SUPERF. Has.	POBLACION 2000	POBLACION 2005	POBLACION 2010	POBLACION 2015	POBLACION 2020	INCREMENTO POBLACIONAL 2000/2020
<b>SUELO URBANO</b>							
ZONA SUR	4931.5	136145	176531	231476	306967	411658	275513
ZONA CENTRO SUR	3286.2	459448	470627	482255	494356	506950	47502
ZONA CENTRO	2253.5	235676	243310	251563	260506	270219	34543
ZONA CENTRO NORTE	4810.2	379428	415873	458706	509225	569011	189583
ZONA NORTE	3835.3	218526	241911	269069	300690	337595	119069
<b>Subtotal</b>	<b>19116.6</b>	<b>1429223</b>	<b>1548252</b>	<b>1693069</b>	<b>1871742</b>	<b>2085493</b>	<b>666270</b>
<b>SUELO URBANO Y URBANIZABLE</b>							
<b>ZONA CENTRO NORTE:</b>							
Nayon, Zambiza	2279.1	9693	16932	29625	51910	91085	81392
<b>ZONA NORTE:</b>							
Pomasqui, San Antonio, Calacall	3196.9	47013	54769	63969	74893	87878	40865
ZONA CALDERON	6120.1	77543	103603	138441	185025	247324	169781
ZONA TUMBACO	5873.5	53715	78815	115839	170987	252825	199110
ZONA LOS CHILLOS	7810.4	83496	115845	165049	240376	356419	272923
ZONA AEROPUERTO	1722.0						
<b>Subtotal</b>	<b>27002.0</b>	<b>271460</b>	<b>389984</b>	<b>513023</b>	<b>723191</b>	<b>1036531</b>	<b>764071</b>
<b>SUELO NO URBANIZABLE</b>							
PROTECCION ECOLOGICA, QUITO	18154.0						
ZONA TUMBACO	2885.0						
ZONA CALDERON	4631.0						
ZONA SUR Parroquia Uña	54724.1	1295	1265	1236	1207	1179	-116
<b>ZONA NORTE</b>							
Nexo, Calacall, San Antonio	50829.3	1218	1114	1019	932	852	-366
<b>ZONA LOS CHILLOS</b>							
Pitag y Amaguana	61772.3	14726	18396	18254	20324	22628	7902
ZONA AEROPUERTO	60503.2	53224	65046	81963	102184	127766	74542
DELEGACION NOROCCIDENTAL	84476.1	12647	12948	13276	13634	14022	1375
DELEGACION NORCENTRAL	48465.6	16546	16498	16483	16501	16551	5
<b>Subtotal</b>	<b>378693.3</b>	<b>99658</b>	<b>134189</b>	<b>132231</b>	<b>154778</b>	<b>182998</b>	<b>83342</b>
<b>TOTAL DMQ</b>	<b>422802.0</b>	<b>1830339</b>	<b>2032362</b>	<b>2338323</b>	<b>2749711</b>	<b>3313962</b>	<b>1613623</b>

Fuente: Plan General de Desarrollo Territorial PGDT, 2001

6.2 MAPAS DEL ÁREA DE ESTUDIO



1.- ACCESO A ZONA COMERCIAL DE CUMBAYA



5.- ZONA COMERCIAL DE TUMBACO



2.- ACCESO AL SECTOR DE LA PRIMAVERA



6.- ZONA COMERCIAL DE TUMBACO



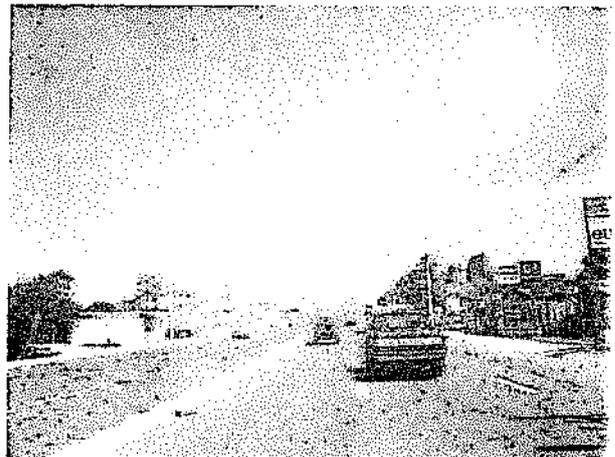
3.- SECTOR DE LA PRIMAVERA



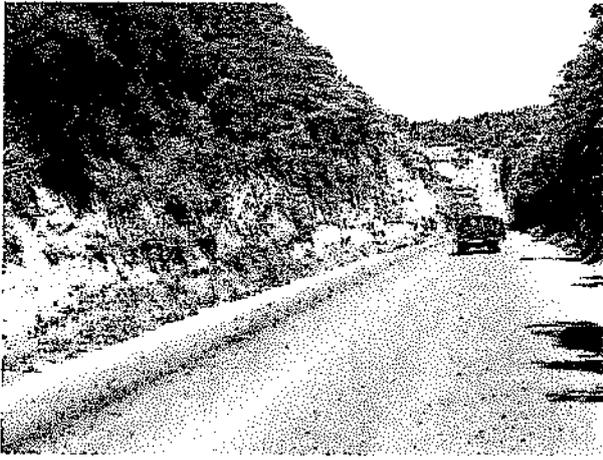
7.- SALIDA ORIENTAL DE TUMBACO



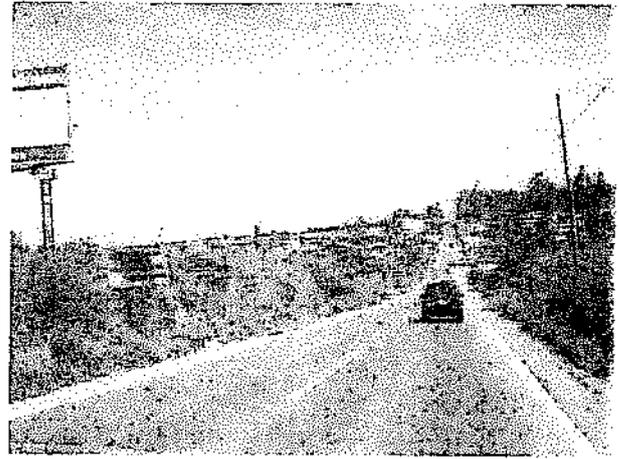
4.- ACCESO A ZONA COMERCIAL DE TUMBACO



8.- SECTOR COMERCIAL DE LA MORITA



9.- EXTREMO RIENTAL DEL SECTOR DE LA MORITA



13.- RECTA HACIA PIFO



10.- ACCESO AL SECTOR DEL ARENAL



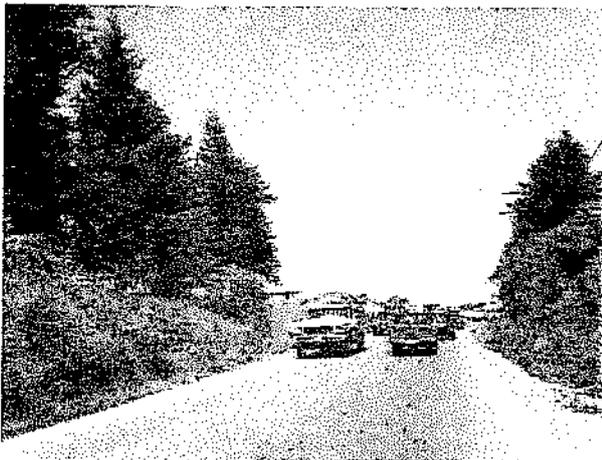
14.- RECTA HACIA PIFO (Sector alto)



11.- SECTOR DEL ARENAL. (Antes de la bajada al Chiche)



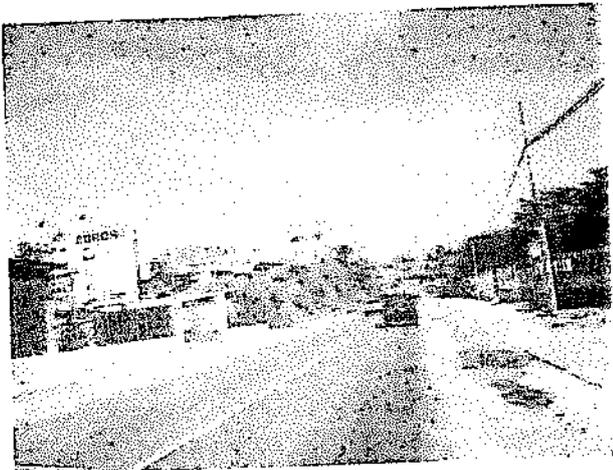
15.- ACCESO DE PIFO (Costado Occidental).



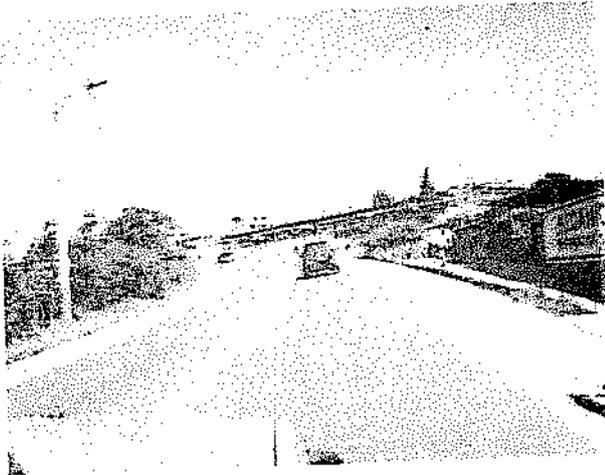
12.- ACCESO A PUEMBO (Zona de "facilidad de tránsito)



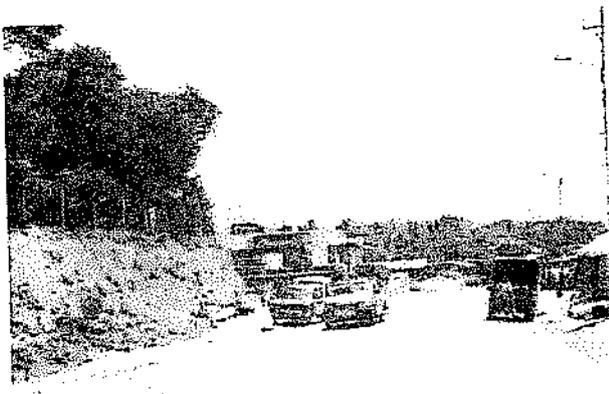
16.- SALIDA DE PIFO



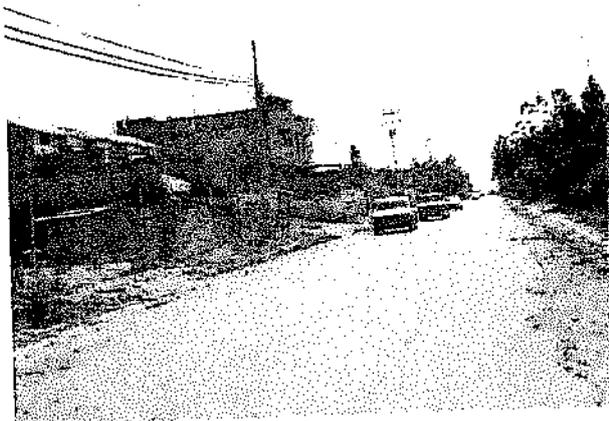
25 - ACCESO SUR A YARUQUI



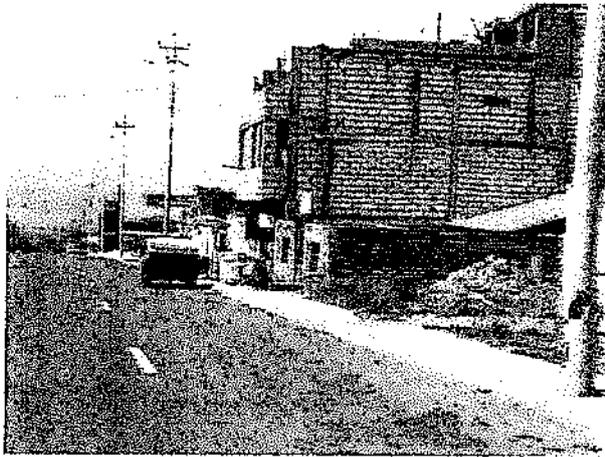
26 - ACCESO A YARUQUI DESDE EL SUR (Al fondo el mercado)



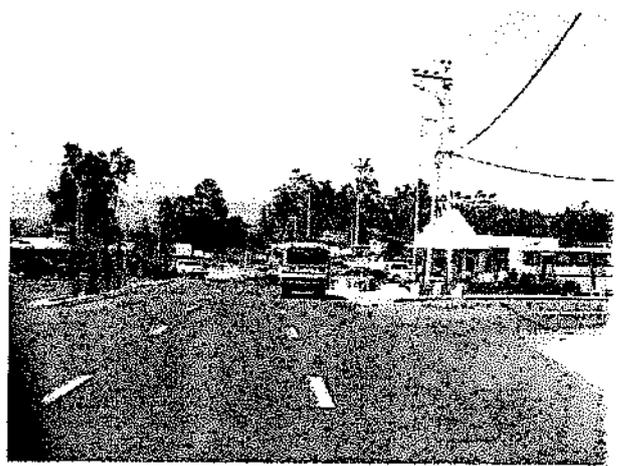
27 - ACCESO A YARUQUI DESDE EL NORTE



28 - SALIDA SUR DE YARUQUI (evidencias de mal uso del suelo)



29.- RECTA DE PIFO (Vista hacia el occidente desde parte alta)



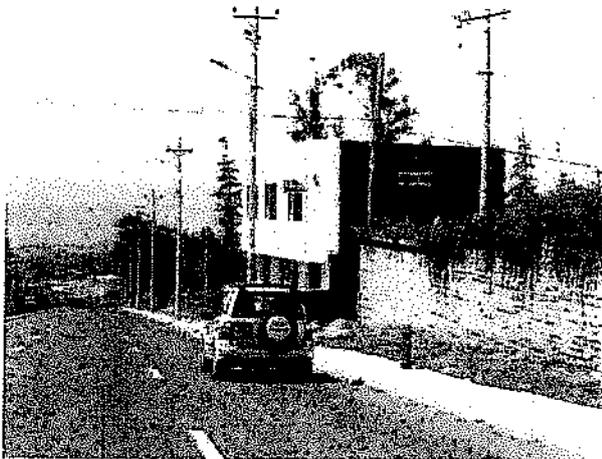
33.- "FACILIDAD DE TRANSITO" EN EL ACCESO A PUEMBO



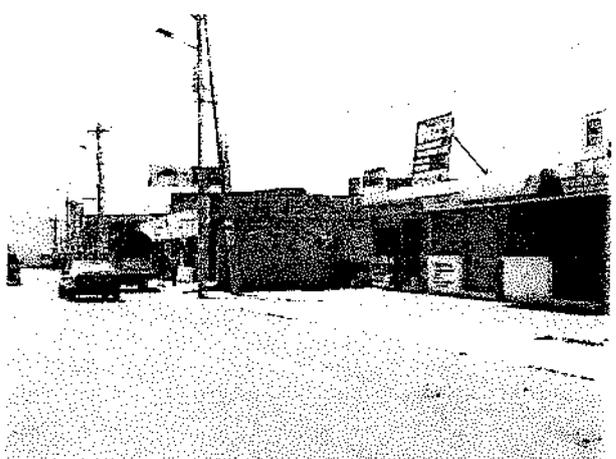
30.- COMERCIOS DIRECTAMENTE A LA "CARRETERA"



34.- COMERCIOS JUNTO A LA "FACILIDAD DE TRANSITO" DE PUEMBO



31.- EDIFICACIÓN RECÉN CONCLUIDA (SIN RETIRO)



35.- COMERCIOS EN EL COSTADO NORTE DE EL ARENAL



32.- ACCESO A LA "FACILIDAD DE TRANSITO DE PUEMBO".



36.- COSTADO OCCIDENTAL DEL ARENAL (Nuevos comercios en conformación)



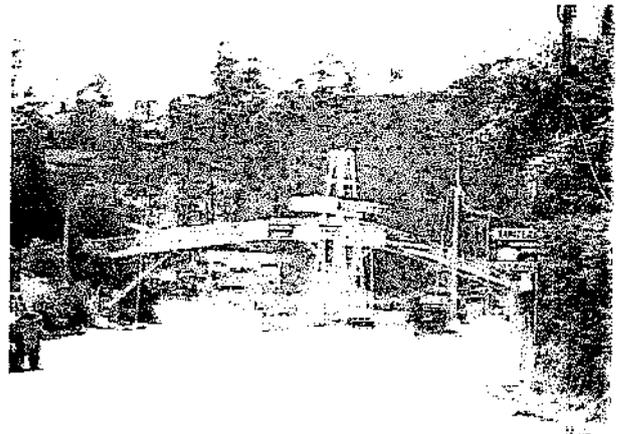
37.- VIA INTEROCEANICA EN ACCESO A TUMBACO (Vista hacia el Occidente)



40.- SECTOR DE LA PRIMAVERA .( comercio con acceso directo desde la carretera ¿?)



38.- VIA INTEROCEANICA EN ACCESO A TUMBACO (Vista hacia el oriente)



41.- SECTOR DE MIRAVALLE



39.- COMERCIOS DE MADERA JUNTO A VÍA INTEROCEANICA (Tumbaco).



40.- CRUCE DE VIAS EN SECTOR OCCIDENTAL DE TUMBACO (Acceso a Supermaxi y Ventura Mall).