

2000 - 2020
Revisión 2006 - 2010

Quito

Plan General de Desarrollo Territorial

DISTRITO METROPOLITANO
DE QUITO



Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Dirección Metropolitana de Planificación Territorial

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Dirección Metropolitana de Planificación Territorial

**PLAN GENERAL DE
DESARROLLO TERRITORIAL DEL
DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

Memoria Técnica
2006-2010

PLAN GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL

Memoria Técnica 2006-2010

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO SECRETARÍA DE DESARROLLO TERRITORIAL DIRECCIÓN METROPOLITANA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Paco Moncayo Gallegos

Alcalde Metropolitano de Quito

Arq. Diego Carrión Mena

Secretario de Desarrollo Territorial

Arq. René Vallejo Aguirre

Director Metropolitano de Planificación Territorial

Participantes en la elaboración de la revisión del Plan General de Desarrollo Territorial:

Arq. Diego Carrión Mena, Arq. René Vallejo, Arq. Colón Cifuentes, Arq. Nury Bermúdez, Arq. Francisco Jijón, Arq. Hidalgo Núñez, Arq. Patricia Mena, Arq. Pablo Ortega, Arq. Jenny Hidalgo, Arq. Edwin Bracho, Arq. Adriana Jiménez, Ing. Eliécer Estévez, Ing. Romeo Santillán, Ing. Marcelo Yáñez, Ing. José Tupiza, Ing. Lenin Bastidas, Ing. Esthela Salazar P.

Se han recogido conceptos y comentarios surgidos en Mesas Temáticas con la participación de: CAE-P, Asociación de Consultores, Cámara de la Construcción, Colegio de Ingenieros.

Diseño e Impresión: Imprenta Municipal - 2006

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	7
1. CONDICIONES DEL CONTEXTO	9
1.1 LAS ADECUACIONES DE LA CIUDAD EN LA GLOBALIZACIÓN	9
1.2 CONDICIONES DEL ENTORNO LOCAL	10
1.2.1 Articulación del área de influencia inmediata	10
1.2.2 Consolidación del gobierno local quiteño	11
1.2.3 Recuperación de la economía regional	12
1.2.4 Inclusión social	13
1.2.5 Participación y movilidad social	13
1.2.6 El rescate de lo público	14
1.2.7 La planificación preventiva y el desarrollo sostenible	14
1.2.8 Nuevo escenario demográfico	15
1.3 PROBLEMAS Y CONDICIONES DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	18
1.3.1 Características y condiciones del crecimiento físico	18
1.3.2 La ciudad central: la ciudad compacta e inconclusa	20
1.3.3 El área suburbana: La ciudad dispersa y subocupada	22
1.3.4 Las áreas no urbanizables: el espontáneo desarrollo rural	23
1.4 LA VOCACIÓN ESTRATÉGICA DE QUITO Y EL PLAN EQUINOCCIO 21	24
1.4.1 Los ejes estratégicos	25
1.4.2 Visión del Plan Equinoccio 21	27
1.4.3 Objetivos Estratégicos	27
2. ELEMENTOS ORDENADORES E INTERVENCIONES DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL DMQ	29
2.1 EL MODELO DE CRECIMIENTO: RECONCENTRACIÓN URBANA, HACIA LA CIUDAD COMPACTA	30
2.1.1 La reprogramación de la clasificación del suelo	30
2.1.2 Reajuste del Plan de Uso y Ocupación del Suelo	32
2.1.3 La Reestructuración del área central urbana de la ciudad de Quito	32
2.1.4 La potenciación del Centro Histórico	34
2.1.5 La revitalización urbana, recuperación de espacios públicos y centralidades menores	34
2.1.6 Provisión de áreas verdes	37
2.2 ADECUACIÓN DE LA ESTRUCTURA AGROPRODUCTIVA RURAL	38
2.2.1 Fortalecimiento del sistema de riego	38
2.2.2 Forestación	39

2.2.3 Protección de los recursos naturales	39
2.2.4 La habilitación del eje productivo oriental	42
2.3 ESTRUCTURACIÓN REGIONAL PLURICÉNTRICA	42
2.3.1 La rehabilitación de la macrocentralidad	43
2.3.2 La adecuación de las centralidades periféricas	44
2.3.3 La consolidación de subcentros metropolitanos en la periferia urbana	44
2.3.4 Desarrollar subcentros agroproductivos metropolitanos y regionales	44
2.3.5 Rehabilitación de áreas industriales	44
2.4 EL TRANSPORTE METROPOLITANO	46
2.4.1 Completar y modernizar el sistema Metrobus-Q	48
2.4.2 Red Ferroviaria distrital y regional	49
2.4.3 Parqueaderos	50
2.4.4 Red de ciclovías	50
2.4.5 Optimización de otros servicios	50
2.5 VIALIDAD METROPOLITANA	50
2.5.1 Complementación del sistema	52
2.5.2 Gestión del tráfico	55
3. POLÍTICAS E INTERVENCIONES PRINCIPALES EN LOS SISTEMAS GENERALES	57
3.1 HABILITACIÓN DE SUELO Y VIVIENDA	57
3.1.1 Promoción, reserva y ordenamiento de suelo urbano	59
3.1.2 Regularización del suelo y la edificación	59
3.1.3 Promoción de viviendas de nueva construcción	60
3.1.4 Regeneración urbana y rehabilitación de vivienda	60
3.1.5 Rehabilitación de vivienda patrimonial	61
3.1.6 Mejoramiento de vivienda y barrios: Programa “Pon a Punto Tu Casa y Pon a Punto tu Barrio”	61
3.2 CONSERVACIÓN Y REHABILITACIÓN DE ÁREAS HISTÓRICAS PATRIMONIALES	62
3.2.1 Conformaciones históricas	63
3.2.2 Hitos arquitectónicos, urbanos y naturales	63
3.2.3 Ámbitos arqueológicos	65
3.2.4 Vinculaciones	65
3.3 PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS BÁSICOS	65
3.3.1 En agua potable	66
3.3.2 Aguas residuales	66

3.3.3 Descontaminación y recuperación de ríos y quebradas	67
3.3.4 En energía	67
3.3.5 En comunicaciones: telecomunicaciones y conectividad	67
3.3.6 Sobre residuos sólidos	67
3.4 LOS EQUIPAMIENTOS	68
3.4.1 De apoyo a la producción	69
3.4.2 De promoción turística	69
3.4.3 En comercialización	69
3.4.4 En salud	70
3.4.5 En educación y cultura	70
3.4.6 En seguridad	71
3.5 CALIDAD AMBIENTAL	71
3.5.1 Protección de áreas naturales	71
3.5.2 Aire limpio	72
3.6 PREVENCIÓN DE RIESGOS Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	72
4. IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN DEL PGDT	75
4.1 IMPLEMENTACIÓN DEL PGDT	75
4.2 GESTIÓN DEL PGDT	77
5. PROYECTOS METROPOLITANOS	79
BIBLIOGRAFÍA	83
ANEXOS	85
ANEXO 1 DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL	85
ANEXO 2 ORDENANZA N° 023	91

PRESENTACIÓN

La adopción de la planificación como práctica estratégica de la gestión metropolitana ha supuesto en el último quinquenio la formulación de un proyecto de ciudad y la definición de políticas sectoriales que sustentan con perspectiva de futuro las diversas intervenciones territoriales en el DMQ, tanto de la acción municipal como de diversos actores públicos y privados.

A partir de la primera formulación del Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT) ,en el año 2001, y en un contexto de adecuación institucional e incorporación de diversos actores de la sociedad civil, se han formulado diversas políticas y planes sectoriales que han permitido, por un lado, ampliar los conocimientos de los problemas de la ciudad y, por otro, definir la prioridad de las intervenciones urbanas. Este proceso de análisis y planificación ha derivado en un proyecto colectivo de ciudad expresado en el Plan Equinoccio 21, formulado en el año 2004 y que se constituye en el referente actual de la planificación y del desarrollo del DMQ.

En los últimos años, la ciudad de Quito y su territorio metropolitano han experimentado importantes intervenciones que han modificado el carácter de su estructura territorial; la recuperación del CHQ, del patrimonio edificado y cultural y del espacio público con proyectos estructurantes en parques, ríos y quebradas; la complementación de la red vial periférica y soluciones viales al interior de la ciudad construida, la incorporación de nuevos corredores exclusivos que van configurando el sistema integrado de transporte público; la ampliación de coberturas de infraestructura básica de agua y saneamiento en la ciudad y en los valles, la construcción de nuevas infraestructuras de soporte a las actividades económicas como el nuevo aeropuerto, teleférico, la reingeniería parcial de la gestión urbana han incidido en los comportamientos y patrones de ocupación y urbanización del territorio metropolitano que inducen en la perspectiva del enfrentamiento de los retos del contexto global a repensar las intervenciones urbanísticas.

Esta revisión del PGDT se ciñe a disposiciones reglamentarias que establecen una actualización quinquenal. En lo sustancial, obedece a la necesidad de solventar las patologías urbanas persistentes y de adecuar la estructura territorial a las nuevas demandas de la urbanización en el contexto global y por ende a las determinaciones del proyecto de ciudad formulado en el Plan Equinoccio 21 procurando para el DMQ estructurar un territorio competitivo y eficiente para el desarrollo social y económico, que sea ambientalmente sustentable, política y administrativamente gobernable y democrático.

En este sentido la revisión del PGDT apunta a la redefinición del modelo de crecimiento físico y a la conformación de una ciudad compacta en la que se privilegia: la recuperación de la ciudad histórica , construida y de su espacio público; se define su articulación en y como una red de centralidades en el ámbito regional como soporte de las demandas de productividad; se articulan las actividades a través de una estructura vial y de transporte que privilegia al usuario y el carácter público y ambiental y define las principales intervenciones estructurantes y sectoriales.

Correspondiente con el proceso de participación ciudadana que auspicia la Municipalidad, esta formulación ha contado con el aporte de los gremios de profesionales y con las definiciones de las políticas sectoriales constantes en los planes de Vialidad y Transporte, del CHQ, de Comercialización, de Manejo de la Áreas No Urbanizables, de Gestión del Aire, de Manejo Integral del Recurso Suelo, del Plan Parcial de Calderón y en diversos estudios temáticos actualizados.

René Vallejo Aguirre
Director Metropolitano de Planificación Territorial

1

CONDICIONES DEL CONTEXTO

1.1 Las adecuaciones de la ciudad en la globalización

Los efectos del proceso de globalización en las transformaciones tecnológicas, en la urbanización acelerada y en la migración internacional tienen como escenario protagónico a las ciudades y regiones. Este proceso a la vez que ha suscitado la reivindicación de lo “local” como el espacio apropiado para potenciar la productividad e inserción internacional y para fortalecer las identidades locales y regionales, replantea la forma de comprender y proyectar las ciudades como centros de gestión con proyección global, lugares de convivencia, de organización social y colectiva, y de bienestar.

De esta manera, las ciudades y las regiones adquieren una importancia estratégica pues en ellas se concentra la infraestructura, las comunicaciones, los recursos humanos y la administración; constituyen los sitios de integración social e identidad; son el espacio de descentralización y reconstitución de la ciudad-estado; son destino de la migración y alternativa de localización de la población en situación de pobreza.

En este contexto, las ciudades y regiones demandan su reconstitución, el fortalecimiento de sus centralidades menores como elementos para el mejoramiento de la competitividad de sus unidades económicas; la potenciación de la periferia con la provisión de infraestructura y

servicios como soporte a la productividad que demanda el mercado internacional; la provisión de lugares de socialización alternativa al ámbito exclusivo de las nuevas tecnologías de la comunicación y el establecimiento de los elementos fundamentales para la gobernabilidad democrática y para potenciar la ciudadanía.

Estas adecuaciones a la estructura urbana-regional buscan transformar la lógica de la urbanización basada en la expansión periférica hacia la reconcentración urbana en la ciudad existente, construida y compacta. A su vez, demanda políticas y acciones socioeconómicas y urbanísticas que limiten el crecimiento expansivo, que rehabiliten y refuncionalicen al interior de las ciudades los lugares centrales y los espacios públicos, que definan el carácter productivo de la periferia, que habiliten suelo y viviendas en entornos accesibles a los sectores de bajos recursos y que direccionen la reinversión de recursos¹ para que contribuyan productivamente al ordenamiento y regularización de la ciudad construida y de su área de crecimiento.

1.2 Condiciones del entorno local

1.2.1 Articulación del área de influencia inmediata

Quito constituye el símbolo y eje configurador de la nacionalidad ecuatoriana por su condición de

1. En el caso de Quito es importante orientar la inversión de recursos provenientes de las remesas del exterior para maximizar su impacto social.

Capital de la República, su tradición histórica y riqueza cultural y debido a la diversidad de su base económica, social y a su escala territorial y demográfica² es centro político, administrativo, turístico, cultural y educativo de alcance nacional y regional, nodo de comunicaciones y de intercambios y enlaces de manera directa con los otros cantones de la provincia de Pichincha y con las provincias de Cotopaxi, Imbabura, Carchi, Esmeraldas, Manabí, Napo, Sucumbíos y Orellana y con el sur de Colombia.

Esta condición del DMQ vista desde una perspectiva positiva, significa un conjunto de ventajas de diverso orden que pueden ser aprovechadas para el futuro de la región y del país. En este sentido, es importante precisar y reconocer el área de influencia regional y sus interacciones. Para el efecto y mientras se redefine la actual estructura territorial y jurisdiccional del Ecuador en niveles regionales, es necesario una mancomunada acción de integración de diversas localidades parroquiales, cantonales y provinciales que posibiliten enfrentar las demandas funcionales del distrito, del área de influencia y los desafíos del desarrollo socioeconómico y el posicionamiento internacional del DMQ en el contexto global.

2. Para el año 2020 superará los 2'600.000 habitantes en un territorio de 422.802 Has.

Quito en la Estructura Nacional. Área de influencia

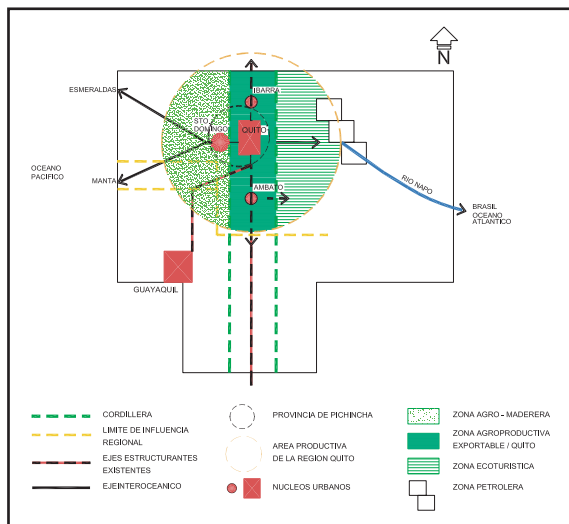


Gráfico 1

Si bien, el concepto de región implica un sustrato territorial y espacial preciso; la región “virtual” de Quito podría describirse como la conformación de un espacio de desarrollo económico, basado en un proceso de integración de diversas localidades parroquiales, cantonales y provinciales; espacio y proceso que se irán definiendo y redefiniendo a partir de una mancomunada acción de despliegue dirigida al alcance de los objetivos de desarrollo deseados.

En esta perspectiva, el modelo o mancomunidad que se propone, asumiría la estructura general siguiente:

- Un espacio dinamizador: el Distrito Metropolitano
- Un espacio articulador de las estructuras intrarregionales: los cantones vecinos y la Provincia de Pichincha
- Varios espacios activos del desenvolvimiento regional: las provincias colindantes, que compartan y asuman el proyecto de desarrollo mancomunado
- Nichos y mercados internacionales.

En esta actualización del PGDT es necesaria una acción mancomunada inmediata de los cantones vecinos a Quito³ que permita garantizar eficientemente la atención a la demanda de nueva infraestructura como agua potable, riego y energía; de equipamientos y servicios productivos complementarios al Nuevo Aeropuerto y a las actividades agropecuarias y de comercialización mayor; de articulación de la red de accesibilidad y transporte público; de servicios sanitarios y ambientales; y, de compatibilización de normativa y procedimientos legales y urbanísticos que constituyen imperativos para adecuar económica y socialmente el territorio de Quito y su área de influencia.

1.2.2 Consolidación del gobierno local quiteño

Pese a una situación de grave crisis institucional que enfrenta el Estado Ecuatoriano, es evidente que los

3. Que se complementará a su vez con la formulación del plan de ordenamiento de la provincia que actualmente desarrolla el Gobierno de la Provincia de Pichincha.

procesos de reforma y de acción impulsados por el MDMQ le han otorgado alta credibilidad y reconocimiento nacional e internacional. El MDMQ ha avanzado en procesos de modificación de sus estructuras funcionales y administrativas para consolidarse como un verdadero gobierno local, que asume nuevas responsabilidades, promueve, facilita, organiza y regula la dinámica del desarrollo social, económico, territorial, cultural, institucional y político.

El MDMQ ha conformado un modelo de gestión que busca la eficiencia administrativa a través de la gestión por resultados y la transparencia de la acción municipal; proceso complementado con la descentralización e incorporación de nuevas competencias y la desconcentración zonal; desarrolla la modernización de las empresas metropolitanas; incorpora la participación ciudadana en sus decisiones, promueve la cooperación y la coordinación público-privada e interinstitucional para la gestión de competencias y ejecución de diversos proyectos metropolitanos.⁴

La resolución de las disfuncionalidades del DMQ demandan perfeccionar el proceso de consolidación de gobierno local con la revisión del marco legal metropolitano, reingeniería completa

de la gestión urbana territorial y la incorporación de nuevas competencias o modalidades de gestión que permitan regular y eventualmente financiar el funcionamiento de algunos sistemas como el educativo, de salud, de transporte y vialidad y de gestión integral de riesgos.

1.2.3 Recuperación de la economía regional

La economía actual del DMQ está caracterizada por el protagonismo de las actividades vinculadas a la agroindustria, el turismo, el comercio, los servicios, el sector inmobiliario y la consolidación de la influencia regional del DMQ⁵ lo que hace que se genere una importante demanda diversificada de producción y servicios en la que se destaca una parte de la producción local orientada al mercado internacional y a su vez condicionan las demandas funcionales de la estructura territorial.

De esta manera, el DMQ se ha convertido en un centro económico con una importante base productiva, presenta interesantes perspectivas comerciales respecto del mercado nacional e internacional y puede constituirse en la plataforma para enfrentar los retos de la globalización,

4. Los principales medios que operativizan este proceso son: aplicación del programa de desarrollo institucional; creación de la Comisión Metropolitana de Control Cívico de la Corrupción; reestructuración y fortalecimiento de las Administraciones Zonales; implementación del Sistema de Gestión Participativa; actualización de los instrumentos de planificación y gestión del territorio; autonomía administrativa y fortalecimiento de empresas y entes metropolitanos existentes y creación de Empresas, Corporaciones y Fundaciones Metropolitanas.

5. La economía regional de Quito está constituida por un espacio económico y territorial que integra, dinamiza y articula de forma complementaria a diversos cantones y provincias que se identifican a través del cruce de dos ejes: en dirección Norte-Sur, por el corredor interandino que une el Sur-centro de Colombia, atravesando el Ecuador, hasta el Norte del Perú; y, por otra parte, otro eje, en dirección Este-Oeste, que vincula la cuenca amazónica brasileña y el Atlántico a través del río Napo y el puerto de Orellana con la cuenca del Pacífico a través de los puertos de Esmeraldas y Manta, atravesando la importante zona agroproductiva de Santo Domingo de los Colorados.

siempre y cuando se produzcan cambios cualitativos en la productividad y competitividad de la industria y los servicios, se prevean condiciones de adecuada accesibilidad, provisión de infraestructuras y una idónea localización y distribución espacial de las actividades económicas en el territorio.

1.2.4 Inclusión social

La aplicación durante los años noventa de políticas económicas restrictivas en el contexto de la “modernización del Estado” disminuyó la inversión social, la crisis del sector financiero de fines del siglo anterior tuvo gran incidencia en la economía de la ciudad y de sus habitantes. Estos fenómenos incrementaron los índices de desempleo y pobreza durante estos años y agudizaron los procesos de exclusión social y marginalidad, incrementando las diferencias sociales para amplios segmentos de la población y configurando cambios urbano-espaciales que reforzaron una condición dual en la que coexisten traslapadas dos ciudades: la ciudad formal y moderna con la ciudad informal e inconclusa.

Si bien la recuperación de la economía ecuatoriana⁶, la dinamización de algunos sectores de la economía local y la gran inversión en infraestructura e impulso de la obra pública en el DMQ en el último quinquenio se expresan en una

mejoría en los indicadores que incluso superan los de la precrisis⁷, persisten carencias en servicios, accesibilidad y legalidad que deben ser enfrentados en el afán de construir una ciudad que amplíe la calidad de vida de sus habitantes.

Por otro lado, es necesario reforzar las políticas incluyentes en relación a discapacitados, población en situaciones de riesgo y la inclusión de la perspectiva de género en la planificación territorial.

1.2.5 Participación y movilidad social

De acuerdo a la concepción del sistema de gestión participativa implementado desde el año 2001, la participación ciudadana se presenta como un elemento de construcción de “ciudadanía” y soporte de una nueva concepción democrática de gobernabilidad lo que ha supuesto una dinámica social en la constitución de espacios de interlocución entre la población y los actores gubernamentales en correspondencia con cuatro niveles territoriales⁸: el metropolitano mediante consejos temáticos y consejos sociales; los ámbitos zonal, parroquial y barrial a partir de cabildos y comités de carácter territorial, por temas y por grupos sociales.

6. Auspiciada por el incremento de los precios del petróleo, las mejoras de las recaudaciones tributarias, las remesas de los migrantes y una cierta disciplina fiscal demandada por la dolarización.

7. Las mediciones de NBI entre 1990 y 2001 establecen una reducción de 43 a 30% y la pobreza por ingresos se redujo de 66% de la población en el año 2000 al 32% en el 2004.

8. Que a su vez se corresponden con los de la estructura administrativa: Concejo Metropolitano, Administraciones Zonales, Juntas Parroquiales.

Sin embargo, esta nueva dinámica de gobernabilidad democrática enfrenta, amenazas relacionadas con las limitaciones económicas de la municipalidad para cumplir con la demanda social y los compromisos asumidos, así también con la falta de capacitación y acondicionamiento del gobierno local para enfrentar los retos que demanda un proceso participativo. Estos problemas pueden desalentar, desmovilizar y deslegitimar la construcción de ciudadanía subyacente en este modelo. Por otro lado, la coexistencia legal de un régimen autónomo como es el de las juntas parroquiales -que pese a la coordinación con las Administraciones Zonales, a la entrega de recursos financieros, competencias y de obras de equipamiento- en algunos ámbitos presenta controversias de representación y legitimidad con efectos negativos en la gobernabilidad local.

Es por lo tanto pertinente, fortalecer el proceso de participación, como un activo importante para la gobernabilidad democrática. Para ello es necesario avanzar en el fortalecimiento de mecanismos relacionados con la asignación de la inversión municipal en base a la ampliación de la participación ciudadana en la formulación de presupuestos participativos. En ese sentido, es preciso mejorar los mecanismos de participación que coadyuvan a fortalecer los procesos de veeduría ciudadana y autocontrol social. Además de integrar a la gestión urbana a los actores de la sociedad civil, especialmente a los medios de comunicación como una estrategia de corresponsabilidad y orientación de la población en su conjunto.

1.2.6 El rescate de lo público

Es indispensable una resignificación de lo público en un contexto de preeminencia ideológica del “mercado” para compensar ciertos comportamientos que distorsionan la ocupación del espacio (ocupación, sobreusos, publicidad) y algunos comportamientos ciudadanos que desconocen la historia y el valor de los equipamientos urbanos. Para el efecto es necesario, a través del fortalecimiento de la ciudadanía, consolidar una sólida lógica de cultura patrimonial de la ciudad que revalorice el uso de la ciudad y complemente una propuesta técnico-funcional de recuperación y ampliación de los espacios públicos.

1.2.7 La planificación preventiva y el desarrollo sostenible

El complejo territorial del Distrito Metropolitano de Quito se encuentra expuesto a un sinnúmero de peligros de origen natural y antrópico. Sin embargo las áreas consideradas esenciales para el funcionamiento del DMQ representan únicamente un 6.8% del territorio⁹, se hallan altamente concentradas y por lo tanto en situación de vulnerabilidad. Desde un enfoque de planificación preventiva para lograr un desarrollo sostenible, es necesario entender la temática de riesgos como un problema real de política pública

9. Referencia a la investigación “Sistemas de Información y Riesgos en el DMQ”, realizado en el marco de la cooperación entre el MDMQ y el IRD, 1999-2004.

que ilustra la necesidad de interdisciplinariedad, interinstitucionalidad y multisectorialidad en sus consideraciones. Cualquier decisión territorial debe posibilitar intervenir para modificar o reducir las condiciones de vulnerabilidad espacial, debe permitir comprender mejor los fenómenos de la naturaleza y ayudar en la definición de políticas territoriales que orienten el crecimiento en zonas no vulnerables.

Desde esta perspectiva y a partir del reconocimiento de la vulnerabilidad de la estructura territorial metropolitana¹⁰ es necesario considerar como acciones de planificación preventiva:

- Mejorar el sistema de movilidad y accesibilidad vial del DMQ, debido a la alta vulnerabilidad que presentan varias de sus infraestructuras actuales, especialmente en la zona suburbana.
- Optimizar el control de la ciudad para preservar los asentamientos en zonas catalogadas como de protección ecológica.
- Apuntalar el sistema de centralidades menores y trabajar firmemente en desconcentrar ciertas actividades esenciales concentradas en lugares precisos del territorio
- Mejorar el sistema de cobertura territorial en salud

- Desarrollar acciones preventivas, frente a posibles amenazas naturales y antrópicas, en industrias y empresas de infraestructura y servicios porque constituyen el sostén de la economía del DMQ.
- Apoyar una mayor investigación de las amenazas existentes con estudios puntuales y de menor escala que permitan mejorar el conocimiento del territorio.

1.2.8 Nuevo escenario demográfico

En correspondencia con las características productivas, la demografía de la provincia de Pichincha expresa condiciones especiales en su dinámica de crecimiento y en su distribución poblacional. La incorporación, en los últimos años, de nuevas actividades agro exportadoras y turísticas en la provincia ha reconfigurado la dinámica del crecimiento. Si bien persiste la concentración poblacional de Quito DM respecto al país (15.1%) y la provincia (77%) se establecen una dinámica marcada por el crecimiento significativo de los cantones periféricos al DMQ especialmente Cayambe, Pedro Moncayo y en menor proporción Mejía, respecto al decrecimiento de la conurbación Quito-Rumiñahui y a la estabilización del crecimiento de Santo Domingo de los Colorados. La población del DMQ proyectada a 2005 es de 2'007.767 habitantes y la de la ciudad central 1'504.991 habitantes.

En el DMQ la tendencia de decrecimiento observada desde 1982 se ha acentuado producto

10. Documentado en el estudio Vulnerabilidad en el DMQ, publicado por el MDMQ y el IRD en el 2005.

de la disminución de las tasas de crecimiento natural y de migración. Esta característica es especialmente significativa en el área urbana de Quito que en el periodo 1982-2005 observa una reducción de la tasa de crecimiento de 4.34 a 2.07 y tiene como contrapartida el crecimiento suburbano¹¹ en el mismo periodo de 0.71 a 4.68 como consecuencia de la recomposición de la economía metropolitana que en la zona del Nuevo Aeropuerto asimiló la implantación de actividades agro exportables que han significado un rápido crecimiento del componente migratorio en las parroquias de esta zona y en desplazamientos internos desde la ciudad hacia los valles inducidos por externalidades positivas como menor precio del suelo (Calderón-San Antonio) y ambientales-rurales (Los Chillos y Tumbaco).

A partir de la ratificación de los nuevos comportamientos demográficos¹² expresados básicamente en el cambio de la estructura de edad, la consolidación de tasas de crecimiento natural y la tendencia al equilibrio entre natalidad y mortalidad se prevé para el año

2020 un nuevo escenario que tiene como premisa básica de asignación un descenso en las tasas de crecimiento poblacional, las previsiones para el periodo 2005-2020 establecen: DMQ de 2.2 a 1.9, Quito Central de 1.9 a 1.5, las áreas suburbanas de 3.9 a 3.2 y el incremento de las áreas rurales de 0.3 a 1. (*ver mapa 1*)

Desde esta perspectiva, la proyección poblacional del DMQ en el horizonte del Plan alcanzaría a 2'698.447 habitantes en el año 2020 repartida de la siguiente manera: 1'907.138 habitantes. En el área urbana actual, de la ciudad de Quito; 564.420 habitantes en las áreas urbano urbanizables de los valles y 155.368 habitantes en las áreas no urbanizables.¹³

Dada su incidencia en la demanda de servicios y movilidad regional se debe considerar como referencia el poblamiento futuro del contexto regional inmediato constituido por los cantones Cayambe, Tabacundo, Rumiñahui y Mejía que para el 2020 sumarían una población adicional de 342.964 habitantes con lo que este conglomerado regional tendría una población de 3'041.411 habitantes.

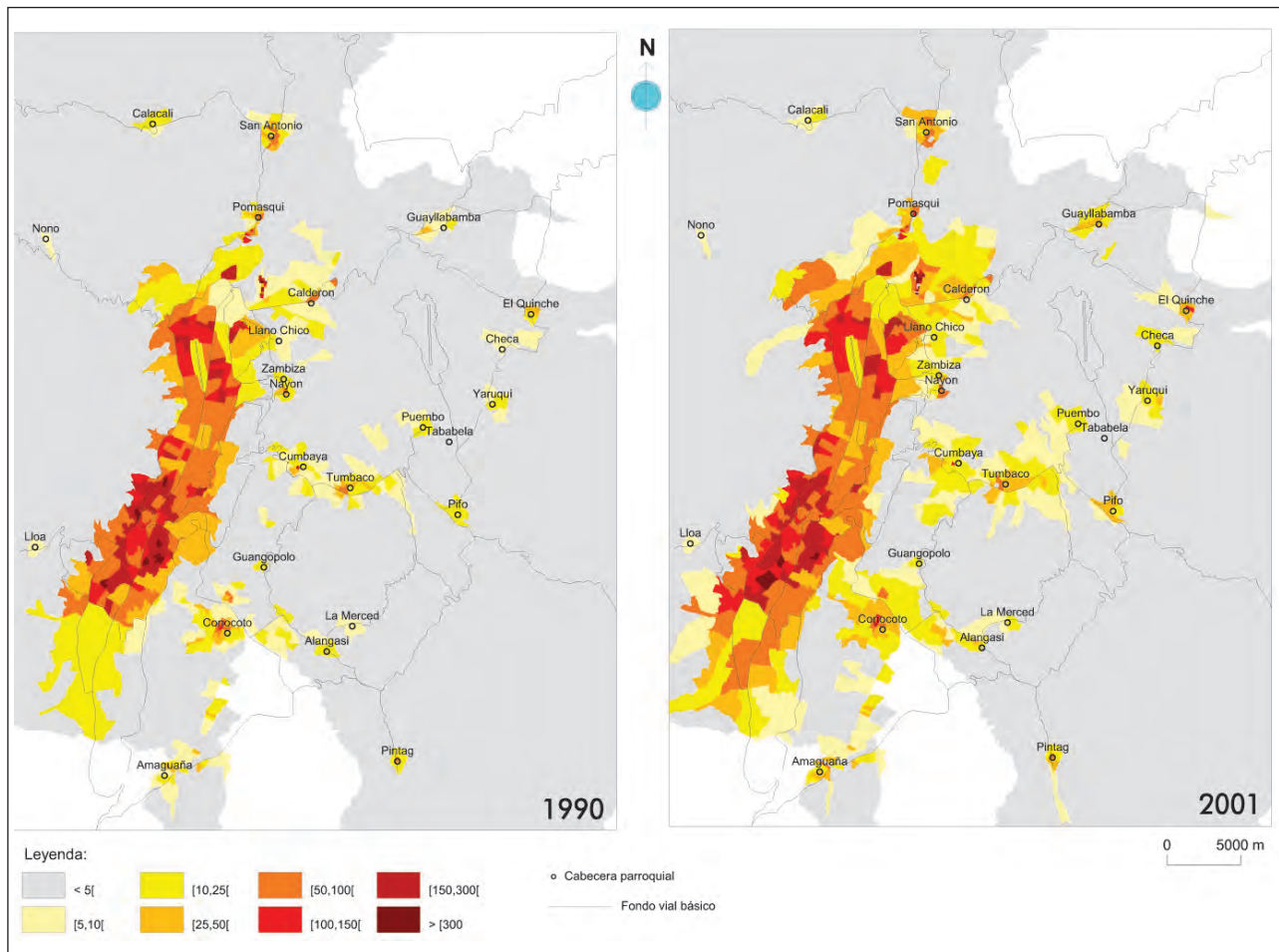
11. En la actual distribución poblacional en el DMQ, se distinguen cuatro procesos: estancamiento y disminución del crecimiento en las parroquias centrales del área urbana: San Juan, CH, Itchimbia, Chimbacalle y en menor grado La Libertad, La Magdalena y La Mariscal; Incremento significativo mayor de 10% en las parroquias de la zona Quitumbe: Guamaní, Turubamba, La Ecuatoriana, Quitumbe y Chillogallo y El Condado (9%) en el Norte; el incremento (aunque en diferentes magnitudes) de ritmo del crecimiento de las parroquias suburbanas, entre las que sobresalen las orientales Tumbaco, Puembo, Conocoto, Guayllabamba, Yaruquí, Checa y Calderón con crecimientos mayores al 5% y el estancamiento de las parroquias más periféricas y distantes de la estructura central que mantienen características rurales.

12. Evidentes a partir de la lectura de los datos del censo del 2001.

13. El detalle de las proyecciones y asignaciones consta en el Anexo No.1.

DENSIDADES DE POBLACIÓN 1990 - 2001 EN ÁREAS URBANO - URBANIZABLES DEL DMQ

MAPA 1



1.3 Problemas y condiciones de la estructura territorial

La estructura territorial del Distrito Metropolitano de Quito fuertemente condicionada en su forma y sentido de crecimiento por las características geomorfológicas (valle de altura en plataformas con alta gradiente) y ecohidrológicas del sitio es el resultado de un proceso de organización y ocupación del suelo conformado durante siglos, basado en la relación de crecimiento y tensión, y de absorción y conflicto entre el núcleo urbano generador de la ciudad de Quito y el conjunto de núcleos poblados y la periferia.

En este conjunto territorial de 423.000 Has. ubicado entre los 2.400 y 4.500 msnm, coexisten varias realidades físico-espaciales con específicas coberturas de usos de suelo en el que predominan el uso forestal (27.6%), el uso pecuario con el 22% del área, el uso agrícola con modalidades de cultivos de ciclo corto y mezclas de éstos con pastos y bosques que representan el 17.4%, los usos urbanos el 7%, vegetación de páramo 9.22%, matorrales 5.5%, vegetación de quebradas 2%, áreas erosionadas o con limitaciones 5.5% y áreas denudadas 2.2%. (*ver mapa 2*)

Las actividades y funciones de este territorio se hallan fuertemente determinadas por la existencia de un polo urbano concentrador y orientador de la dinámica de configuración del territorio, que es la ciudad de Quito. El continuo urbano constituido por y a partir de la ciudad de Quito 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 centros poblados de la periferia de primera corona en el sentido Norte: Pomasqui-San Antonio; en el Nororiente: Calderón; en oriente Tumbaco-Cumbayá y en el Suroriente: Conocoto.

La expansión urbana de Quito hacia los extremos Norte-Sur y hacia los valles orientales colindantes ha generado un complejo y dinámico sistema de interrelaciones e interdependencias que demanda solventar prioritariamente la (re)distribución espacial de las actividades económicas y equipamientos urbanos que actualmente están polarizados en la ciudad central¹⁴, la articulación vial para adecuar racional y sustentablemente la relación ciudad-territorio y la ocupación productiva y sustentable del suelo.

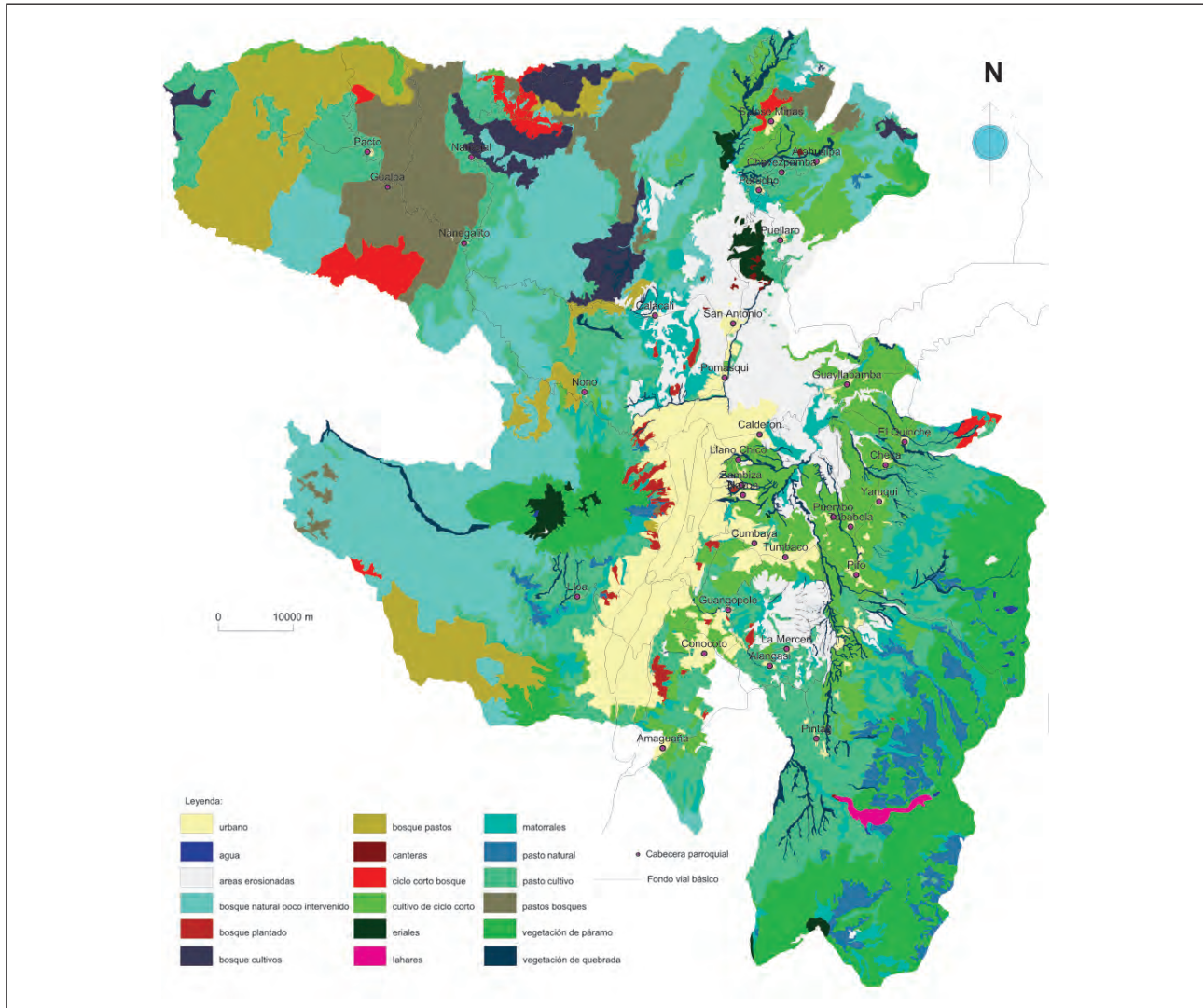
1.3.1 Características y condiciones del crecimiento físico

En el territorio metropolitano se manifiestan tres principales procesos de crecimiento que son correspondientes con las tres principales estructuras geográficas: compacto en la ciudad central, disperso en los valles suburbanos y aislado en las áreas rurales. Estos procesos son correspondientes a su vez con las características físicas, la clasificación del suelo, los procesos de

14. La concentración de equipamientos en la ciudad ocupan alrededor de 3.462 Has. y el destinado a actividades industriales ocupa como uso específico 821 Has., lo que significa en total el 22.71% del suelo urbano de ésta.

USO DEL SUELO ACTUAL

MAPA 2



movilidad demográfica, las presiones del mercado del suelo y el deterioro de condiciones de habitabilidad de la ciudad central.

A partir de la caracterización del crecimiento territorial en cada una de las estructuras del Distrito es posible identificar los lineamientos de intervención que permitan solventar sus deficiencias.

1.3.2 La ciudad central: la ciudad compacta e inconclusa

En la ciudad central asentada sobre una meseta de 18.700 Has., en los últimos 15 años y como consecuencia del dinamismo del sector de la construcción, del proceso de legalización del suelo¹⁵, de la importante inversión municipal en la recuperación del espacio público en las áreas centrales de la ciudad y en la habilitación de infraestructura y servicios especialmente de transporte, vialidad, seguridad y agua potable por parte de la Municipalidad se ha operado un proceso de densificación y consolidación general heterogéneo y que se expresa de formas específicas:

- Alto grado de ocupación del territorio en el que persiste solamente un 7.57% de áreas vacantes. Esta consolidación es evidente sobre todo en la estructura central de la ciudad –entre Chillogallo y Cotocollao- pues solamente las parroquias septentrionales: Guamaní, La Ecuatoriana, y Quitumbe en el Sur, Carcelén y Comité del Pueblo en el Norte

y La Ferroviaria, La Libertad y Cochabamba ubicadas en las laderas mantienen porcentajes ligeramente mayores de áreas vacantes por sobre la media observada en la ciudad.

- Mayor densidad urbana entre 1990 y 2005 se incrementó de 61 a 91 habitantes /Has.
- Predominio de edificaciones construidas en régimen de propiedad horizontal y habilitación del suelo como urbanización de interés social progresivo respecto a la urbanización tradicional¹⁶ que segrega la ocupación y limita la dotación de espacios públicos.
- Decrecimiento de población residencial en la estructura central, producto de la expansión de la centralidad, lo que incorpora nuevos patrones de uso especialmente de comercios y servicios generando algunas externalidades negativas como la densificación, congestión vehicular e inseguridad. Este fenómeno es evidente en el CHQ¹⁷, La Mariscal, Belisario Quevedo, La Magdalena, Chimbacalle y La Concepción. Esta disminución se opera sin embargo en sectores de alta densidad en los que esta incidencia no establece por el momento una tendencia negativa.
- Una excesiva concentración de equipamientos y actividades de centralidad en la parte central de la ciudad lo que confluencia el funcionamiento, compromete la seguridad y la vuelve más vulnerable. (ver mapa 3)

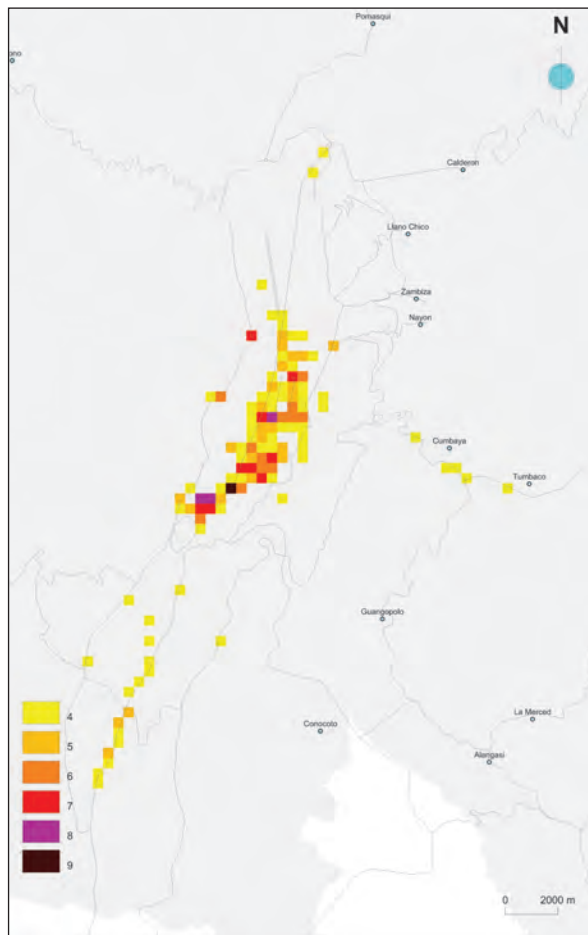
15. En los últimos cuatro años se han legalizado como urbanizaciones de interés social progresivo 151 barrios que comprenden 29.456 lotes.

16. En los últimos cuatro años se han aprobado solamente 9 urbanizaciones.

17. Que perdura desde los años 80 pese a la inversión en rehabilitación de viviendas realizadas por la Empresa Centro Histórico y Quitovivienda.

CONCENTRACIÓN DE ELEMENTOS ESENCIALES

MAPA 3



- Alta demanda e incremento de movilidad, especialmente vehicular,¹⁸ en una red vial limitada por su capacidad lo que crea dificultades en el tráfico e incrementa la contaminación del aire y el ruido.
- Pese a las importantes inversiones municipales en algunos barrios periféricos, las obras de urbanización (especialmente de calles, servicios y equipamientos) se mantienen inconclusas limitando su accesibilidad y conexión con otros barrios y servicios (transporte, recolección de desechos, alumbrado público) deteriorando la calidad de vida y la seguridad de sus habitantes.
- Ocupación irregular con asentamientos de vivienda en las periferias ecológicas occidental y suroriental de la ciudad.
- Agudización de conflictos de uso entre las industrias y los usos residenciales que desalienta la permanencia de la actividad productiva en la ciudad, demanda espacios alternativos de localización y empieza a generar procesos de renovación urbana.
- Deterioro de la imagen urbana de los principales ejes urbanos y de algunos sectores y barrios urbanos tradicionales por la presencia de excesiva publicidad y falta de tratamiento de los espacios públicos.

Para enfrentar estas complejidades de funcionamiento es necesario considerar medidas tendientes a:

18. Que tiende a agravarse con el incremento de la tasa de motorización y de desplazamientos que según proyecciones de la DMT entre el 2005 y el 2020 aumentaría de 2 a 3.5 desplazamientos motorizados día/hab.

- Definir un patrón de usos, ocupación y oferta de programas integrales de vivienda que permitan una sustentable ocupación de los suelos vacantes y evite la proliferación de asentamientos espontáneos.
- Redefinir y precisar la asignación de usos múltiples en las áreas o lugares centrales. Ej: La Mariscal.
- Recuperar la capacidad vial a través de la implementación de programas de gerenciamiento de tráfico y provisión de parqueo público.
- Recuperar espacios de valor histórico.
- Diseñar los lugares centrales mejorando las condiciones de los espacios públicos y la imagen urbana.
- Implementar proyectos de vialidad, equipamientos y servicios barriales como condición de mejoramiento de la calidad de vida, accesibilidad y desconcentración.
- Precisar la política de suelo, vivienda y asentamientos.
- Definir una nueva clasificación industrial, su normativa de implantación y nuevas áreas industriales periféricas.

1.3.3 El área suburbana: La ciudad dispersa y subocupada

La inclinación a abandonar la ciudad histórica y compacta que se opera desde los años 80 desde dentro hacia fuera (los valles), provocó un proceso de periurbanización de carácter expansivo y difuso que define un modelo de crecimiento disperso, caracterizado por la expansión

incontrolada y especulativa de áreas residenciales, (menor precio, cercanía a la naturaleza) otros usos y por el deterioro de las áreas históricas parroquiales. De esta manera progresivamente se han incorporado de forma inconexa y dispersa varios poblados y áreas agrícolas, en los valles de Tumbaco-Cumbayá, Los Chillos, Calderón y Pomasqui- San Antonio de Pichincha.

En la necesidad de limitar el crecimiento expansivo del suelo el PGDT en el año 2001 definió en las zonas suburbanas 8.197 Has. de suelo urbano hasta el año 2005 y estableció 15.594 Has. de suelo urbanizable hasta el año 2020¹⁹. De la asignación de suelo urbano persiste como vacante el 28,53% es decir 2.151 Has.²⁰ lo que corresponde con la baja densificación de estas parroquias de alrededor de 15 hab./Has. en promedio²¹. Esta previsión programada de suelo pese a no haberse ocupado de acuerdo a lo previsto permitió redefinir el modelo ampliamente expansivo e incontrolado de crecimiento físico hacia una regulación de crecimiento limitado a la nueva urbanización exclusivamente dentro de la frontera del suelo urbano.

19. Con las siguientes previsiones quinquenales 2006-2010: 11.466 Has.; 2011-2015: 3.613 Has. y 2016-2020: 515 Has.

20. Distribuidas porcentualmente respecto a cada área urbana de la siguiente manera: Calderón 351.39 Has. (18.17%); Tumbaco 682.16 Has. (35.84%); Los Chillos 517.66 Has. (25.57%); Aeropuerto 161.07 Has. (23.25%); San Antonio-Pomasqui 336.47 Has. (30.58%) y Nayón-Zámbiza 207.42 Has. (39.81%).

21. Las parroquias suburbanas más densas son El Quinche (68 hab./Ha); Píntag (49 hab./Has.); Calderón (37 hab./Has.) y Zámbiza con 34 hab./Has.

Pese a las especificidades de cada uno de los valles en general la estructura territorial suburbana observa las siguientes características:

- Discontinuidad territorial debido a su implantación en diferentes valles limitados por rupturas naturales lo que ha conferido características propias de uso, ocupación, limitaciones en la estructuración de la red vial local y en la prestación de servicios de transporte.
- Alto nivel de fraccionamiento del suelo.
- Escaso nivel de consolidación (a excepción de Cumbayá) que no ha permitido la configuración de centralidades, la falta de diseño de espacios centrales y de previsión de equipamientos (áreas verdes, salud) ha conllevado incremento de movilidad hacia la ciudad central
- Insuficiencias de infraestructura sanitaria agua, alcantarillado y recolección de desechos.
- Contaminación de los cauces hídricos.
- Oferta desordenada de equipamientos de turismo local y de fin de semana.
- Tendencia de localización de equipamientos metropolitanos vinculados a la demanda de la incorporación productiva de la periferia no urbanizable.
- Oferta ilegal de suelo para urbanización en áreas no urbanizables de Calderón y Conocoto Alto.

Para enfrentar las limitaciones funcionales derivadas de esta caracterización el Plan debe prever:

- Definir un modelo de urbanización compacto que eficiente la inversión pública, recupere la vida urbana, contribuya a la sustentabilidad y facilite la gobernabilidad.
- Diseñar las centralidades en cada uno de los valles y en ellos los lugares centrales o subcentros.
- Diseñar los sistemas de conexión vial y de transporte público que garanticen una adecuada accesibilidad al interior de estas áreas y con la ciudad central.
- Prever la demanda de equipamientos locales y la localización de los equipamientos mayores.

1.3.4 Las áreas no urbanizables: el espontáneo desarrollo rural

Los suelos no urbanizables en los que se desarrollan actividades rurales comprenden 393.421 Has. representan el territorio de 20 parroquias²² y 120.771 habitantes que en su mayoría se dedican a las actividades agropecuarias.

Las principales características de esta zona son:

- Los suelos que poseen condiciones físico-químicas aceptables (inceptisoles) pueden dedicarse a usos agrícolas, pecuarios y forestales en un 50% del área, lo que denota la productividad de la zona.

22. Pacto, Gulea, Nanegal, Nanegalito, San José de Minas, Atahualpa, Puéllaro, Perucho, Chavezpamba, Pintag, Nono, Calacalí y Lloa. Las parroquias de la zona Nuevo Aeropuerto: Guayllabamba, El Quinche, Checa, Pifo, Yaruquí, Tababela, Puembo comparten pequeñas áreas urbanizables.

- El 35% del territorio corresponde a 21 áreas declaradas, mediante acuerdos o resoluciones como bosques de protección, más el 38.6% de suelos que por su aptitud podrían ser declarados zonas protegidas lo que evidencia la importancia de salvaguarda de estas áreas que en la actualidad no tienen tratamiento alguno.
- Explotación irracional de canteras
- Limitaciones de agua de riego en la zona del Nuevo Aeropuerto.
- Existen problemas en la utilización del suelo; solo el 22% son adecuadamente utilizados, el 49% son sobreutilizados el 25% subutilizados y un 4% son erosionados.
- Todas las cabeceras parroquiales se encuentran articuladas a la red vial principal en buenas condiciones.
- Los asentamientos humanos, tanto cabeceras parroquiales como barrios dispersos, necesitan mejoras en los servicios básicos y apoyo a las actividades productivas.

La preservación y fomento de las áreas productivas demanda intervenciones enfocadas, tanto de la municipalidad como de otros actores relacionados en los siguientes aspectos:

- Fomento a las actividades productivas: agricultura intensiva con riego, cultivos no tradicionales y agroindustria,
- Apoyo a sistemas de comercialización
- Fortalecimiento de los sistemas de riego, mantenimiento, rehabilitación e incremento de las fuentes.

- Explotación y cierre racional y técnico de canteras.
- Manejo de las diferentes áreas de protección, priorizando la conservación de los entornos naturales.
- Fomentar la forestación a través de plantaciones, protección de riberas y cursos de agua.
- Manejo de cuencas y preservación del recurso agua especialmente en áreas colectoras.
- Desarrollo comunitario que procure el mejoramiento de la vida de los habitantes, el tratamiento de conflictos socioambientales y la promoción de la gestión integral de los suelos no urbanizables.

1.4 La vocación estratégica de Quito y el Plan Equinoccio 21²³

Los territorios (naciones, regiones o ciudades-región) se ligan a la dinámica global, ya sea como centros de innovación o bien facilitando la transferencia tecnológica y la rápida difusión e innovación. En consecuencia un factor determinante es la puesta en marcha de un sistema de organización productiva e institucional basado en la comunicación de estructuras en red, así como de patrones de gestión que aseguren rapidez y flexibilidad en el flujo de información.

23. Sección escrita en base al Plan Estratégico Quito hacia el 2025, "Equinoccio 21".

Quito, por su condición de capital del Ecuador y por su localización geoestratégica y escala, 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. Esta realidad económica, funcional, cultural y simbólica constituye su vocación estratégica competitiva.

Una estrategia de competitividad que busca resultados extraordinarios y que se asienta en la innovación piensa a Quito como distrito tecnológico, como nodo de conectividad avanzada y como centro de una región de alto desarrollo agrícola, agroindustrial y turístico.

De ahí que el objetivo vertebrador sea convertir a Quito en un macro cluster de servicios avanzados, que apoye los procesos productivos existentes en su reconversión y puesta al día, que cree las condiciones favorables para la generación e implantación de nuevas actividades económicas y que empuje la modernización tecnológica e institucional del conjunto del aparato productivo de la región.

Así mismo, apostar por los servicios avanzados como el eje del desarrollo económico y de la modernización productiva del Distrito, entendido siempre en su rol regional, es el único modo de incorporar a este proceso a la gran mayoría de las unidades económico-productivas de la región, sin exclusiones por escala, rama, localización o

mercado. Se trata de generar la posibilidad de que este complejo diverso y heterogéneo - de escala y de ubicación regional- exista en una dinámica articulada y racionalizada, sobre la base de objetivos, apoyos y condiciones materiales e institucionales comunes y concurrentes.

En este sentido, se concibe al sistema de servicios avanzados bajo una triple determinación que actúa simultáneamente en los siguientes términos: como producto en sí mismo, como apoyo a la producción y a otras actividades económicas, y como actividad impulsadora de procesos de innovación económicos, sociales y culturales.²⁴

1.4.1 Los ejes estratégicos

El Plan Equinoccio 21 se sustenta en cuatro pilares fundamentales que constituyen los ejes estratégicos del desarrollo, éstos son: eje económico, a través del cual se promoverá eje social, eje territorial y el eje político.

Eje Económico

Procura promover la cultura de la innovación, calidad y eficiencia en el conjunto de la sociedad y sus instituciones; fomentar la ampliación y modernización de la estructura económica, del tejido empresarial y del empleo; y dotar al territorio del DMQ de la infraestructura y los servicios

24. Por ejemplo, la investigación y desarrollo de productos y procesos informáticos que, por una parte, genera las condiciones para el asentamiento de industrias de ensamblaje y/o generación de hardware (partes y bienes finales) y, por otra, exige la generación de profesionales capacitados para el efecto y, por lo tanto, demanda transformaciones en la educación superior.

modernos necesarios para su crecimiento y desarrollo. El DMQ debe alcanzar competitividad territorial²⁵ para sostener y expandir su participación en los mercados nacionales e internacionales y elevar simultáneamente el nivel de vida de su población, partiendo de su condición de ciudad-región, que le confiere ventajas para lograr una mejor inserción global.

Eje Social

A partir del cual el DMQ debe construir y desarrollar una sociedad equitativa, solidaria e incluyente, que respete la diversidad cultural, se comunique y aprenda, en la cual ciudadanos y ciudadanas tengan educación de calidad, adecuada atención de salud, vivienda digna, acceso a la cultura, al deporte y recreación, a suficientes espacios públicos, fácil y eficiente movilidad y pleno acceso a los servicios básicos; que atienda con preferencia a los sectores vulnerables: niños, mujeres, discapacitados, grupos étnicos y ancianos.

Quito debe, por lo tanto, ofrecer el más alto nivel educativo y la mejor infraestructura académica, cultural, deportiva y recreativa. Las ciudades preeminentes del mundo no se distinguen tanto en función del nivel de ingresos de sus habitantes

25. La competitividad de una ciudad o región es la capacidad para incrementar su cuota de participación en el empleo y en el producto del ámbito principal de transacciones económicas de sus residentes, con el fin de elevar la condición de vida de sus habitantes. La competitividad territorial se evalúa a partir de la estructura sectorial de la economía, el grado de internacionalización, la calidad del gobierno y de la gerencia privada, la dotación de infraestructura, la eficiencia del sistema financiero, el desarrollo de la ciencia y tecnología, del capital humano.

como de su capacidad para ofrecer una mejor calidad de vida: bibliotecas, museos, parques, distritos comerciales, zonas culturales, cobertura y funcionamiento eficiente de los servicios públicos.

Eje político

El DMQ debe avanzar hacia la constitución de una cultura política ciudadana, que haga posible la construcción democrática de lo público y que afiance la gobernabilidad en democracia. Se trata de generar sentido de pertenencia y facilitar la convivencia urbana. La búsqueda de gobernabilidad en democracia implica desarrollar una cultura ciudadana que propicie el cumplimiento de las normas de convivencia, procure la comunicación entre las personas e incremente la capacidad de concertación y la solución pacífica de los conflictos.

Eje territorial

El DMQ debe lograr ser un territorio racional y eficazmente ocupado desde el 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.

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; el uso y conservación del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables.

El desarrollo del territorio debe contribuir a estimular la inversión privada a partir de la explotación sostenible, innovadora y eficiente de las potencialidades existentes en las localidades.

Finalmente, una gestión eficaz y sostenible del territorio del DMQ exige 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.

1.4.2 Visión del Plan Equinoccio 21

Para el eje territorial el Plan Equinoccio definió la visión como un “Territorio ordenado, accesible, y eficiente; socialmente equilibrado y sustentable; con óptima calidad ambiental y estética, con su patrimonio histórico recuperado y enriquecido”.

1.4.3 Objetivos Estratégicos

- El DMQ consolidado como estructura territorial con carácter regional policéntrico y compacto. Con servicios públicos desconcentrados, una equitativa dotación de equipamientos sociales, adecuadamente conectado y accesible.

- El DMQ con el espacio público recuperado e incorporado como elemento de estructuración del espacio metropolitano, de comunicación y socialización que apoya a la construcción de ciudadanía, el esparcimiento y el reforzamiento de la identidad.
- Población con acceso a un hábitat adecuado, a una vivienda digna, segura y saludable.
- El DMQ con un sistema moderno y eficiente de movilidad y accesibilidad que articule las diversas centralidades, con una red vial revalorizada en beneficio del peatón y un sistema integral de transporte público no contaminante e intermodal.
- El DMQ con una red de infraestructura y servicios básicos de cobertura total, que apoye el desarrollo humano y la economía local y regional.
- El DMQ territorio con óptima calidad ambiental y un manejo sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables.
- El DMQ un territorio preparado para enfrentar amenazas naturales, con una población prevenida ante los riesgos de origen natural y antrópico, y con un liderazgo claro y una capacidad institucional eficiente.

2

ELEMENTOS ORDENADORES E INTERVENCIONES DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL DMQ

Para enfrentar las demandas del contexto global, solventar las transformaciones urbanas recientes y superar algunos problemas funcionales de la estructura del territorio del DMQ, se requiere la consolidación de una estructura territorial, de carácter regional policéntrica y compacta, con servicios públicos desconcentrados, equitativa dotación de equipamientos productivos y sociales adecuadamente conectados y accesibles. Esta adecuación territorial se sustenta en los siguientes lineamientos:

- Concretar acuerdos de mancomunidad para la conformación político-administrativa de la región de Quito, con municipios vecinos y el gobierno de la provincia, que permita optimizar las inversiones y utilizar las ventajas de la economía de escala; mejorar la cobertura de las infraestructuras, servicios y su calidad; ejecutar proyectos comunes de grandes infraestructuras y equipamientos.
- Limitar el crecimiento urbano expansivo, revalorizar y refuncionalizar la ciudad construida consolidando un modelo de urbanización compacta.
- Revitalizar integralmente el Centro Histórico de Quito y las áreas históricas existentes en el DMQ, como elementos esenciales de la centralidad histórica y la identidad local.
- Mejorar la accesibilidad, movilidad y conectividad, optimizando la ocupación del suelo en la ciudad central y los centros urbanos.
- Consolidar un sistema de centralidades suburbanas.
- Equilibrar y especializar la distribución de equipamientos en el conjunto del territorio.

- Prever y asignar suficiente área para el desarrollo de las actividades industriales.
- Definir políticas de gestión del suelo, promoción y rehabilitación de vivienda.

A partir de estas premisas se han identificado como elementos básicos de la adecuación territorial: a) la redefinición del modelo de crecimiento suburbano disperso hacia la reconcentración urbana; la adecuación agro productiva de la periferia rural; b) la necesidad de consolidar a nivel regional una estructura pluricentral; c) la consolidación de un sistema vial y de movilidad eficiente; y, d) la definición de intervenciones principales en los diferentes sistemas territoriales.

2.1 El modelo de crecimiento: reconcentración urbana, hacia la ciudad compacta

Para lograr una racionalidad económica de las inversiones públicas y privadas, la sustentabilidad ambiental, la recuperación de la vida urbana y una gobernabilidad eficiente y eficaz en el DMQ, es necesario revisar el modelo de crecimiento urbano disperso y reemplazarlo por uno de carácter compacto.

Esta opción permite reducir gastos energéticos y costos de provisión de servicios urbanos, facilitar la implantación de servicios y equipamientos urbanos para todos los ciudadanos, evitar la urbanización de tierras agrícolas y de recursos naturales y el mantenimiento de las áreas

preservadas (agrícolas o naturales) como un todo continuo de gran presencia territorial y la provisión de lugares donde se produzca el encuentro y la convivencia ciudadana.

Constituyen intervenciones prioritarias de este modelo de reconcentración urbana:

2.1.1 La reprogramación de la clasificación del suelo

En función de la redefinición del modelo de crecimiento, los requerimientos del escenario demográfico y la necesidad de un manejo sustentable del suelo se han redefinido las asignaciones de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.

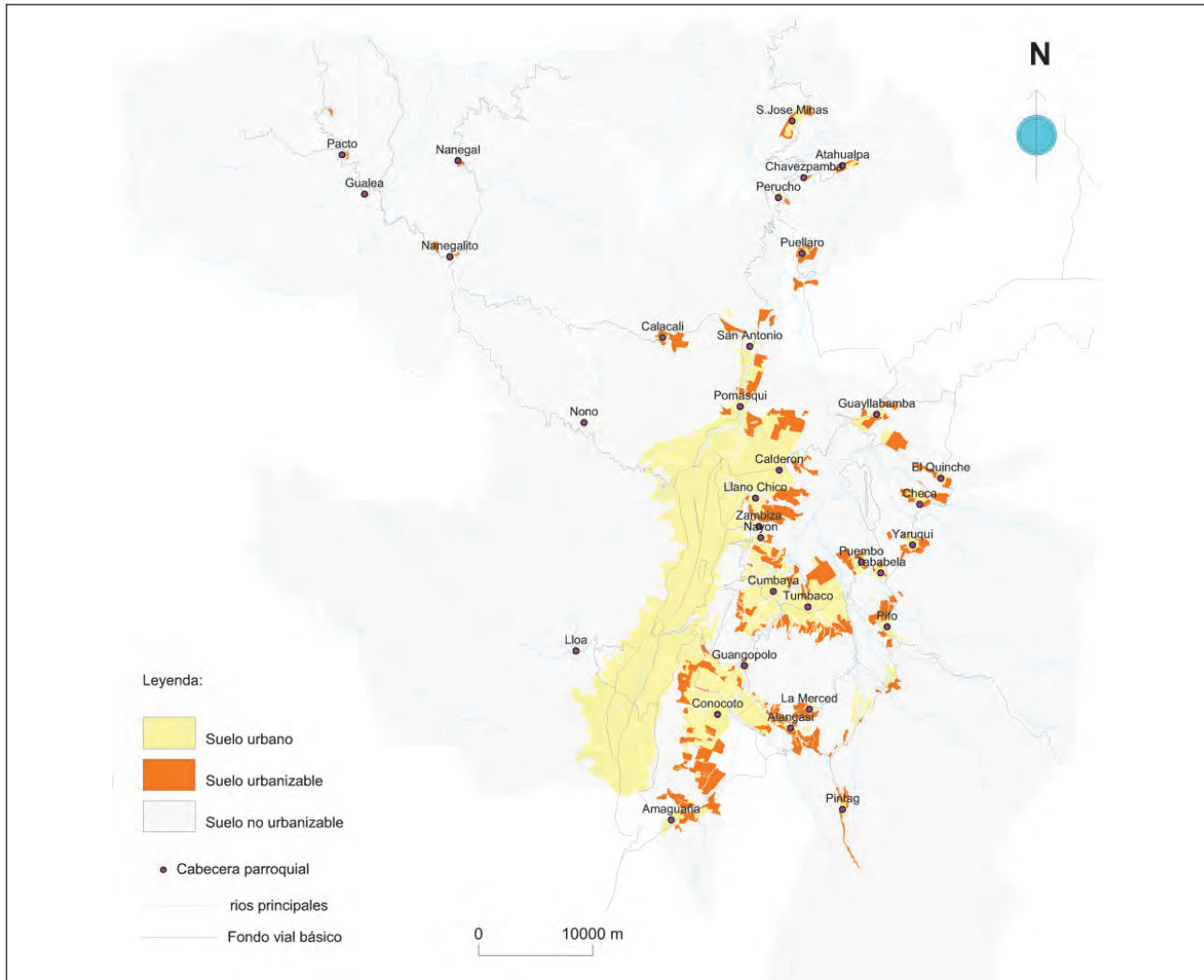
Suelo urbano

Hasta el año 2010 se define como suelo urbano en el DMQ 31.809 Has. que cuentan con ordenamiento urbanístico definido en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS) vigente, vías, redes públicas de servicios e infraestructura y/o posibilidades de abastecimiento para habilitación de urbanización en el quinquenio 2006-2010. En estas áreas se prevé la consolidación de la totalidad del área urbana de la ciudad de Quito, las cabeceras parroquiales y las zonas de expansión conurbadas; para este período contarán con una adecuada provisión de servicios e infraestructura. Esta asignación significa una reducción de 6.607 Has. respecto a la estimación del año 2001.²⁶ *(ver mapa 4)*

26. Según el Plan vigente existía una estimación de 38516 Has. de suelo urbano urbanizable hasta el 2010.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO (A1b)*

MAPA 4



* (A1b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

Suelo urbanizable

Con el fin de prever, organizar y direccionar el futuro crecimiento de la urbanización en relación directa con las demandas reales de crecimiento poblacional, de los patrones económicos y culturales de la ocupación del suelo y de la capacidad institucional de ofertar infraestructura y servicios, se define como suelo urbanizable al que cuenta con infraestructura parcial y es susceptible de ser incorporado a partir del año 2011 al proceso urbanizador. Estas zonas de probable expansión urbana mantendrán su condición con usos y normas reglamentarias correspondientes con la conservación de áreas de recursos naturales (agrícolas, agrícola residencial y equipamientos) y en el quinquenio 2006-2010 no se permitirá la habilitación del suelo como urbanización o conjuntos habitacionales.

La previsión de suelo urbanizable supone la siguiente asignación e incorporación de suelo por quinquenios: *(ver mapa 5)*

Etapas I	2011-2015	5.519 Has.
Etapas II	2016-2020	4.377 Has.
Total	2020	9.896 Has. ²⁷

Suelo no urbanizable

En esta categoría de suelo se encuentran 393.421 Has. en las que se pretende promover y garantizar una explotación racional productiva y sustentable

27. El modelo de demanda de suelo prevé para el 2020 la incorporación de 11.744 Has., sin embargo la asignación territorial confiere un dato diferente.

de los recursos naturales, agropecuarios, forestal, paisajístico e histórico-cultural, no se puede habilitar desarrollos con fines de urbanización.

2.1.2 Reajuste del Plan de Uso y Ocupación del Suelo

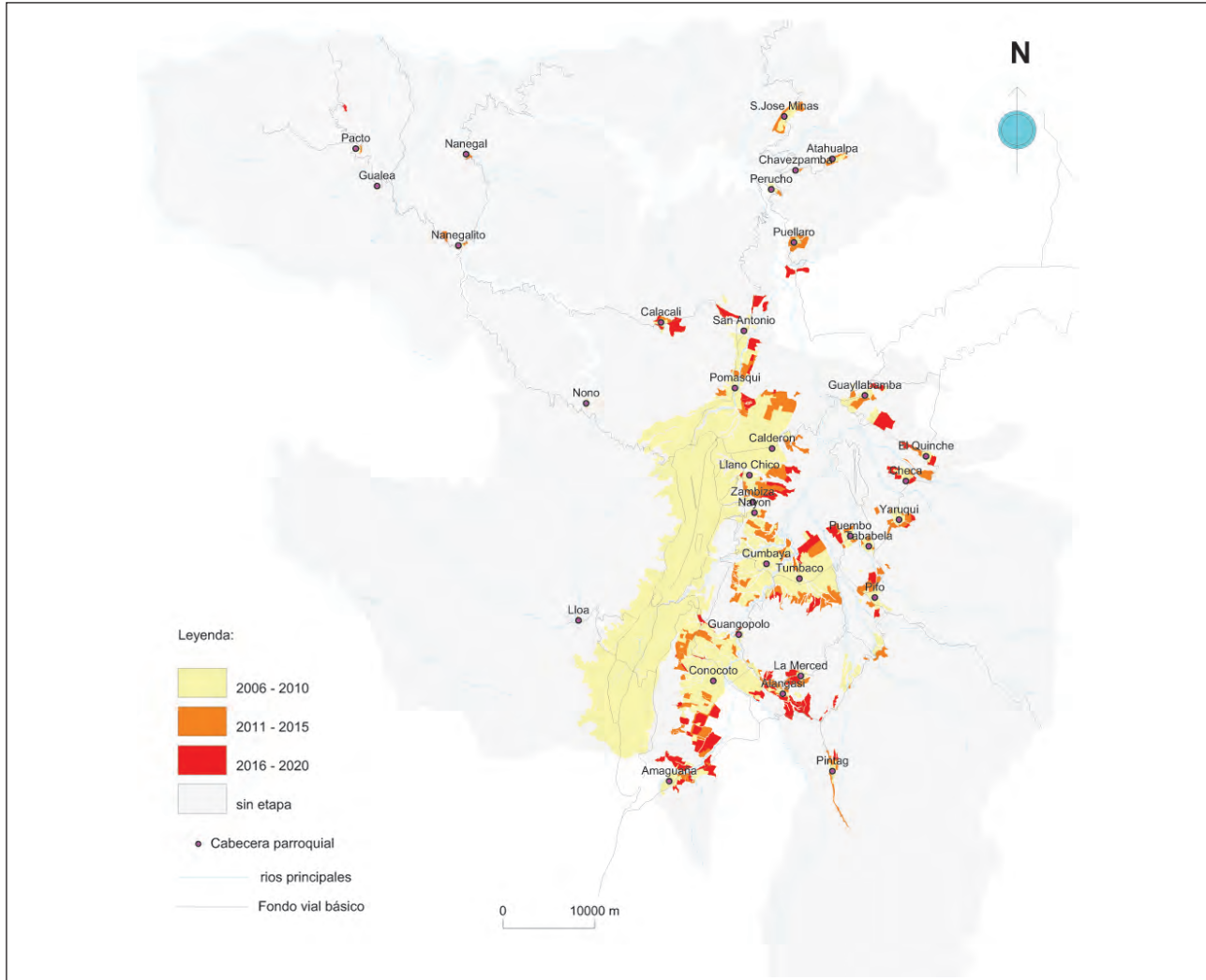
En este instrumento reglamentario para concordar con las previsiones de la reconcentración urbana y la consolidación de centralidades menores es necesario realizar reajustes en la asignación de usos de suelo, en la forma de ocupación y altura de la edificación que favorezcan una mayor ocupación, compatibilidad de usos y faciliten procesos de renovación urbana en el suelo urbano. En el desarrollo de esta intervención se observará y analizará los diversos procesos urbanísticos que se manifiestan en el DMQ como referencia de los tratamientos que deben plantearse tanto en la asignación de usos como de zonificación.

2.1.3 La Reestructuración del área central urbana de la ciudad de Quito

La reestructuración de la macro centralidad, pretende la recuperación y la cualificación del espacio social central –comprendido entre la Av. Gaspar de Villarroel, la Av. América, la Av. Seis de Diciembre y el Centro Histórico- como condición del relanzamiento de la ciudad reconociendo su proceso histórico y su papel de Capital de la República y centro metropolitano regional. En perspectiva los objetivos de mejoramiento urbano,

ETAPAS DE INCORPORACIÓN (A2b)*

MAPA 5



* (A2b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

implícitos en la visión del Plan implican superponer a la ciudad existente un proyecto urbanístico acorde con las nuevas realidades y las necesidades futuras: que recupere los sitios o elementos representativos y simbólicos y fortalezca los ejes articuladores con acciones como: *(ver mapas 6-7)*

- La rehabilitación de La Mariscal, orientada a convertir al sector en un barrio con altos niveles de calidad ambiental y seguridad ciudadana que apunte, a construir un ambiente productivo y seguro para el desarrollo de sus actividades económicas, culturales y administrativas.
- La rehabilitación integral del Parque La Carolina y el centro de exposiciones
- La conformación del Centro Cívico Nacional, alrededor de los palacios Legislativo y Judicial, del Consejo Provincial y del ex Banco Central que singularice la capitalidad de Quito, jerarquice las principales funciones públicas desde el punto de vista urbano y evoque el sentido de pertenencia e integración nacional.
- Intervenciones de regeneración urbana en ejes viales como la Av. 10 de Agosto, Amazonas, 6 de Diciembre, América, NNUU, Mariana de Jesús, Colón y Patria.

2.1.4 La potenciación del Centro Histórico

Que implica la protección, rehabilitación y modernización del Centro Histórico de Quito y de su vitalidad central, socioeconómica, ecológica,

ambiental, urbanística y arquitectónica, para potenciarlo como motor económico y nodo simbólico de identidad, a través de:

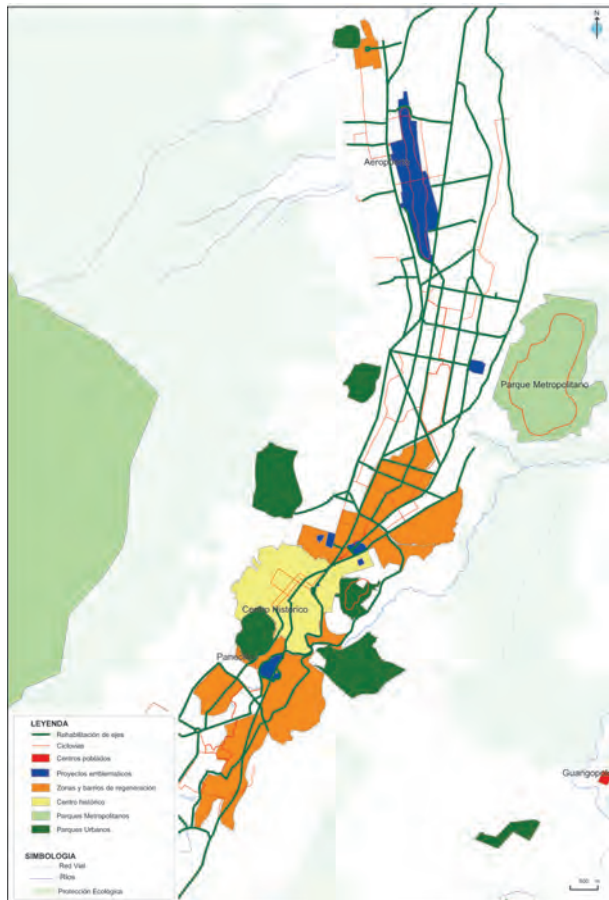
- La dotación de infraestructura, servicios públicos, transporte y conectividad moderna, amigable y eficiente.
- La dotación de estacionamientos públicos y áreas de parqueo para buses de visitas y turismo.
- La dotación y/o relocalización equilibrada de equipamientos y servicios sociales.
- La integración funcional al conjunto de la ciudad.
- La recuperación integral del uso residencial; mejorando la calidad de los usos complementarios, la seguridad y las condiciones ambientales.
- La puesta en valor integral del espacio público y del conjunto de elementos patrimoniales, monumentales, arquitectónicos y urbanísticos.

2.1.5 La revitalización urbana, recuperación de espacios públicos y centralidades menores

Para propiciar el rescate y resignificación de lo público mediante una lógica de cultura patrimonial de la ciudad que contribuya a revalorizar el uso de la ciudad, al fortalecimiento de identidad y de ciudadanía se inscriben estas intervenciones. De esta manera la recuperación urbanística integral de los lugares emblemáticos y de los elementos patrimoniales del DMQ implica

PRINCIPALES INTERVENCIONES EN EL ÁREA CENTRAL URBANA

MAPA 6

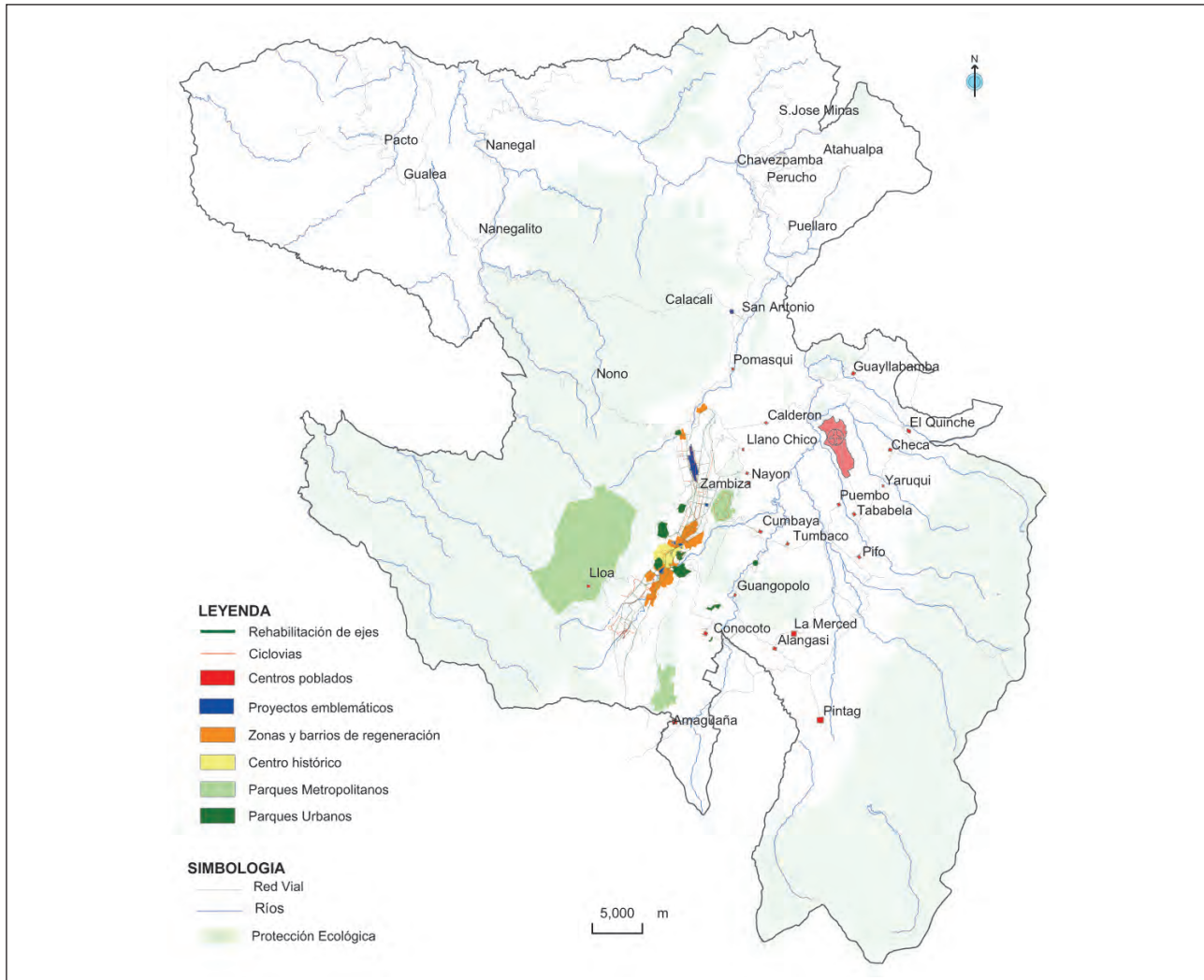


la preservación y potenciación de valores sociales, arquitectónicos, ambientales y culturales en las intervenciones; y, la promoción de la participación ciudadana en su elaboración. A través de acciones de recuperación de espacios públicos, regeneración y/o rehabilitación en:

- Barrios emblemáticos y populares: La Floresta, Chimbacalle, Larrea, La Magdalena, San Juan, Cotocollao, El Tingo y barrios centrales de las cabeceras parroquiales.
- Sectores de la ciudad degradados: Santa Prisca, El Belén, San Blas, La Marín, Panecillo, Los Dos Puentes-Necochea.
- Elementos monumentales y emblemáticos: Estación de Chimbacalle, Estadio Olímpico Atahualpa, Antiguo Hospital Militar, Coliseo Julio César Hidalgo, Palacio Legislativo, Colegio Mejía.
- La configuración del nuevo Centro Sur, en Chimbacalle, destinado a recuperar un conjunto de espacios públicos abandonados y deteriorados del área circundante a la Estación de Chimbacalle: la Estación Trole de El Recreo, el Museo de la Ciencia y la Tecnología. A la vez, jerarquizar los usos públicos existentes y propuestos, integrarlos y vincularlos entre sí, con el fin de valorizar la trascendencia simbólica e histórica de este sector.
- La estructuración del Parque Bicentenario y El Centro de Convenciones (actual aeropuerto) dirigida a garantizar una adecuada funcionalidad del norte de la ciudad, mediante la intercomunicación este-oeste y la ocupación de la zona con áreas

SISTEMA MATRIZ DE ÁREAS DE ESPACIO PÚBLICO (A7b)*

MAPA 7



* (A7b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

verdes, equipamientos y servicios -de escala local y nacional-que expresen aportes de modernidad en su morfología y un mejor ambiente y calidad de vida para los habitantes de dicha zona.

- La recuperación del Sur de Quito (Turubamba), mediante el desarrollo urbano integral de la zona sustentado en la consolidación o estructuración de varios proyectos urbanísticos (El Conde, Quitumbe y Garrochal), en la terminación e implementación de equipamientos y servicios²⁸ y en el tratamiento de las áreas de protección ecológica, ríos y quebradas, aprovechando sus favorables condiciones paisajísticas.
- Las intervenciones locales de regeneración urbana en ejes viales, en tejidos urbanos semi consolidados y por rehabilitarse, en parques y zonas emergentes.
- En las centralidades urbanas en los valles de San Antonio, Calderón, Tumbaco-Cumbayá y Los Chillos debe intervenirse en la cualificación de las estructuras urbanas consolidadas a través de intervenciones de regeneración urbana en las plazas y barrios centrales de las parroquias suburbanas, con el objetivo de recuperar las centralidades, sus entornos y rescatar y mantener sus tramas urbanas.

28. En la Zona Sur se han implantado, en los últimos años, una serie de equipamientos y se están proyectando otros que ayudarán a estructurar y dinamizar la ocupación del territorio; la Maternidad del Sur, Unidad Educativa Quitumbe, Universidad del Sur, Estación Quitumbe del trolebús, Terminal Interprovincial del Sur, Camal Metropolitano, Fundeporte, Vivero las Cuadras, Cementerio Popular del Sur, entre otros.

- Los proyectos de centralidades menores que consoliden estructuras urbano-arquitectónicas de valor y dinamicen sectores estratégicamente localizados, en los que se puedan integrar servicios, equipamientos y espacio público, La Ofelia, San Diego, El Placer, La Pradera, San Bartolo, La Estación de Chimbacalle.
- El fortalecimiento del paisaje urbano y entornos naturales, así como el tratamiento de puntos de observación de la ciudad y su entorno (miradores y puntos turísticos).

2.1.6 Provisión de áreas verdes

Provisión de nuevos y mejores espacios verdes para la recreación activa y pasiva; y, renovación de sus servicios y mobiliario. Supone la dotación equitativa en todas las zonas del DMQ, el mejoramiento de los equipamientos existentes, la gestión coparticipativa de la comunidad y la promoción de actividades recreativas. Incluye:

- Parque Nacional Pichincha.
- Parques Metropolitanos: Bicentenario (actual aeropuerto), Parque “Ilaló²⁹”, Parque “Camino de El Inca” (Sur), Parque “Lumbisí”, Ecológico Lloa.
- Parques Zonales: Carapungo, Rumihuaico, Luciano Andrade Marín, Pululahua, Guangopolo, Amaguaña, “Paseo de las Termas”, Las Cuadras, La Victoria.

29. Actualmente se encuentra en ejecución un Plan integral de manejo de Ilaló auspiciado por el Programa de Saneamiento Ambiental de la EMAAPQ.

- Parques deportivos: Incrementar y mejorar los escenarios deportivos y recreativos barriales dotándoles de mobiliario y gestionando su mantenimiento.

2.2 Adecuación de la estructura agroproductiva rural

El planteamiento para las áreas no urbanizables (rurales) procura un adecuado manejo que garantice su sostenibilidad, potencie su productividad que contribuya al desarrollo económico, social y a la seguridad alimentaria y se articule a la estructura territorial del Distrito Metropolitano de Quito. El capital natural, es en sí mismo, un valor económico del ambiente que debe ser conservado a largo plazo por lo que es necesario:

- Aplicar una zonificación y reglamentación del uso del suelo en el área no urbanizable para lograr una estructura que racionalice los procesos productivos y el manejo adecuado de los recursos naturales; promueva una economía productiva, fortalezca la base productiva de alimentos de primera necesidad, a través de la intensificación del rendimiento por unidad de superficie vía modernización de la agricultura regional y privilegie la producción agrícola y pecuaria por sobre la urbanización.
- Fortalecer la gestión municipal hacia nuevas formas de participación para el desarrollo agroproductivo a partir del establecimiento

de un sistema de representación municipal para la información y el apoyo productivo en Nanegalito, San José de Minas, Píntag, Nono y LLoa por intermedio de las administraciones zonales y el fortalecimiento de los gobiernos parroquiales, las juntas de agua y las oficinas de gestión comunitaria existentes en las zonas rurales.

- Promocionar la agricultura urbana y periurbana como actividad económica participativa que contribuya a mejorar las condiciones de nutrición de un grupo de la población urbana, crear oportunidades de uso para recursos desaprovechados: tierras baldías, áreas de reserva, residuos orgánicos y mano de obra, con mínimos gastos de puesta en valor, regenerar la calidad del ambiente urbano y periurbano ayudando a restablecer el cinturón verde de la ciudad y la recuperación de bordes de quebradas y fortalecer el control público de la especulación en suelos urbanos vacantes o de dotación de equipamientos.

Las principales intervenciones territoriales constituyen:

2.2.1 Fortalecimiento del sistema de riego

Fortalecimiento de los sistemas de riego y sus áreas de influencia en Tumbaco y El Píscue, abarcando una superficie aproximada de 10.000³⁰ Has, en las parroquias de Tumbaco, Guayllabamba, El

30. Cubre 2.000 hectáreas del Proyecto Tumbaco y 8.000 de El Píscue.

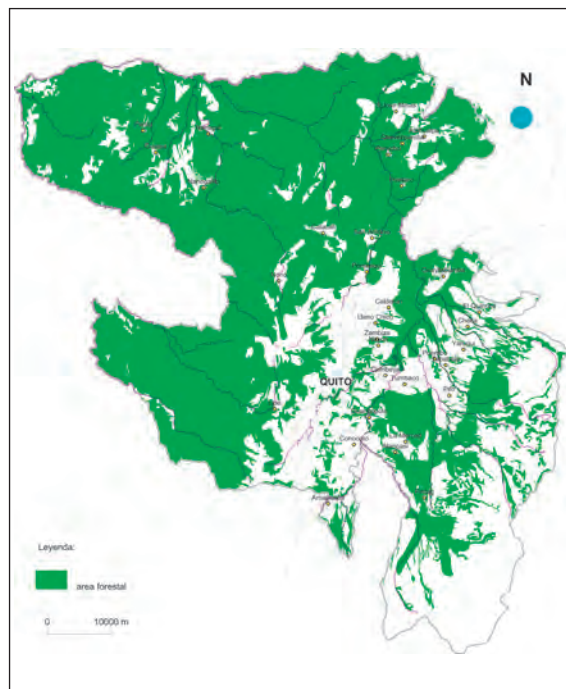
Quinche, Checa, Yaruquí, Tababela, Puembo y Pifo. La realización de este proyecto implica trabajar con las juntas generales de usuarios de los sistemas de riego de Tumbaco y El Pisque, que les permita fortalecimiento institucional de las juntas, afrontar el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de riego, el desarrollo agrícola y agro industrial, la prevención, control y mitigación de impactos ambientales y la protección de las áreas de recepción de las subcuencas que alimentan el Sistema. Gestionar el embaulamiento de los canales de riesgo (especialmente en los valles) en base a un proyecto integral de gestión del sistema de riego.

2.2.2 Forestación

Fomentar la forestación en las partes media y alta de las unidades hidrográficas del Distrito Metropolitano de Quito, particularmente, en las áreas de aptitud forestal, vertientes y sectores de regulación del régimen pluvial y, de producción de agua a través de plantaciones lineales y en bloques, que permitan aumentar la protección del suelo, disminuyendo la erosión actual y el desgaste del mismo, incrementar la regulación del régimen de las precipitaciones, garantizando la producción de agua, optimizar el uso del suelo, sujetándose a su potencialidad y capacidad de uso, asegurando el incremento de su productividad y manejo sustentable e incrementar biomasa que permita disminuir la contaminación atmosférica y mejorar el paisaje natural y la calidad de vida. (ver mapa 8)

FORESTACIÓN

MAPA 8

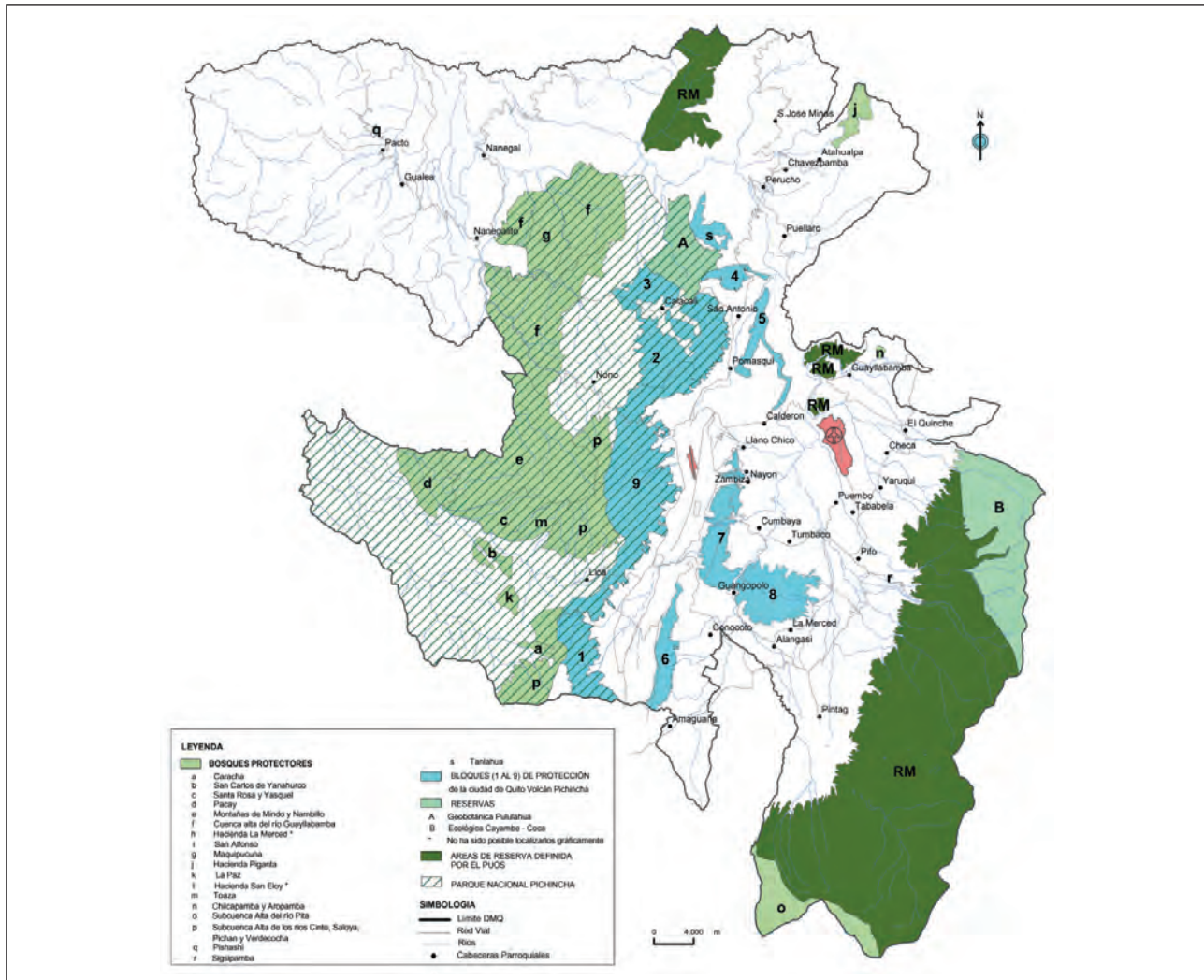


2.2.3 Protección de los recursos naturales

El Plan propone como intervenciones puntuales de protección de los recursos naturales la protección de riberas y cursos de agua, las áreas naturales, bosques protectores y áreas de protección ecológica circundantes a Quito y el manejo de las cuencas en el área colectora o receptora de los ríos principales. (ver mapa 9)

ÁREAS DE PROTECCIÓN ECOLÓGICA (A6b)*

MAPA 9



* (A6b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

Protección de las riberas y cursos de agua en las partes medias y bajas de las unidades hidrográficas existentes en el área no urbanizable del DMQ, de preferencia en los sectores donde los cursos de agua tienen una tendencia natural a formar meandros y en las orillas erosionadas de los cursos de agua que permita la disminución de la erosión del suelo mediante la rehabilitación de las áreas degradadas para mantener la fertilidad y la capacidad productiva de los suelos, asegurando con ello una producción sostenida de carácter agroforestal y/o pecuario.

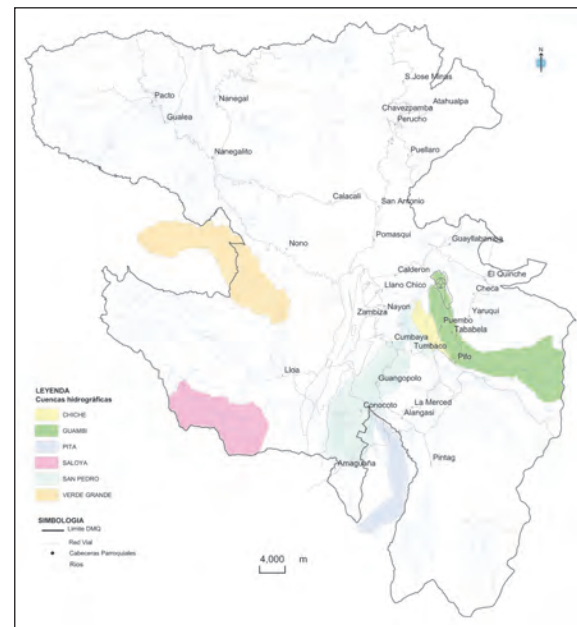
Manejo de las áreas naturales, bosques protectores y áreas de protección ecológica circundantes a Quito que permitan la conservación de los recursos naturales renovables, acorde con los intereses sociales, económicos y culturales, la preservación de los recursos sobresalientes de flora y fauna silvestres, paisajes, reliquias históricas y arqueológicas, perpetuar en estado natural muestras representativas de comunidades bióticas, regiones geográficas, unidades biogeográficas, recursos genéticos y especies silvestres en peligro de extinción; proporcionar oportunidades de integración del hombre con la naturaleza y asegurar la conservación y fomento de la vida silvestre para su racional utilización.

Manejo de las cuencas en el área colectora o receptora de los ríos Pita y San Pedro; vertiente oriental, en las áreas colectoras de los ríos Guambi, Chiche y Cariyacu; y, en la vertiente occidental, áreas colectoras de los ríos Verde Grande y Saloya conservando la cubierta vegetal natural o artificial especialmente en zonas donde sea determinante la

regulación de ciertas fases del ciclo hidrológico, y la regulación del régimen de precipitaciones, a fin de asegurar la producción de agua en cantidad y en calidad y detener la ampliación de la frontera agrícola, especialmente, hacia el frágil ecosistema de los páramos. *(ver mapa 10)*

CUENCAS HIDROGRÁFICAS

MAPA 10



2.2.4 La habilitación del eje productivo oriental

La saturación de la ciudad central que no soporta³¹ la implantación de nuevos equipamientos productivos y la necesidad de potenciar la periferia con la provisión de infraestructura y servicios como soporte de los requerimientos de la productividad regional y del mercado nacional e internacional demandan que el Plan defina una transformación del modelo actual concentrador de servicios y equipamientos productivos hacia uno centrífugo que permita implementar en el lado oriental del distrito la nueva infraestructura de soporte a la producción.

Se identifican como intervenciones principales de apoyo a la producción³², las siguientes: Aeropuerto internacional, parque industrial El Inga, parque tecnológico, zona franca, central logística, red ferroviaria, terminal terrestre, relleno sanitario en la parte oriental del DMQ alrededor del eje de la Perimetral Distrital. (ver mapa 11)

2.3 Estructuración regional pluricéntrica

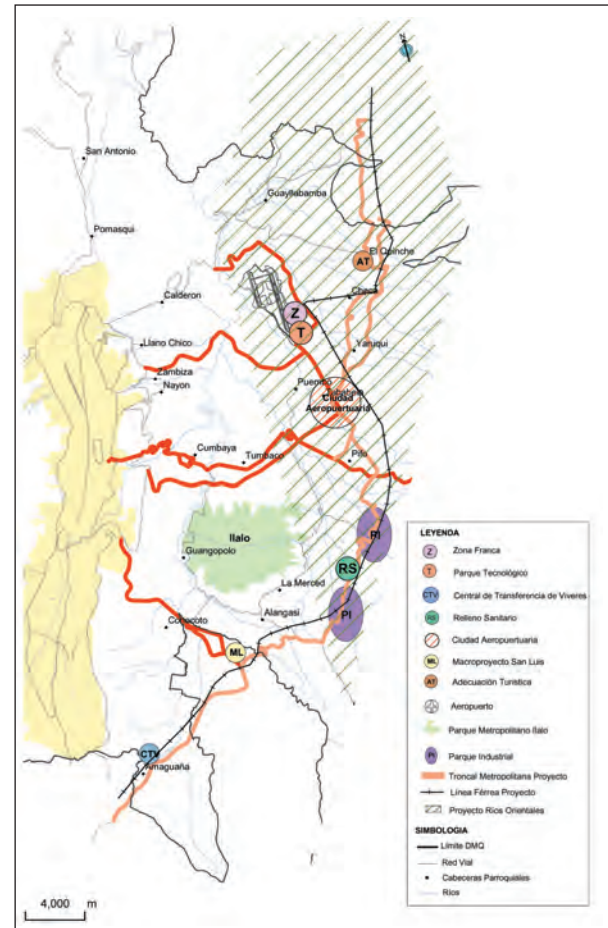
La necesidad de organizar y consolidar un nuevo modelo urbano y de desarrollo del Distrito supone la adecuación del territorio metropolitano y de sus áreas inmediatas de influencia como un espacio

31. Debido a conflicto con usos residenciales, por falta de espacios y porque dificultaría el funcionamiento de la estructura.

32. Que demandan la adecuación o provisión de infraestructuras básicas en el corto plazo.

PROYECTOS EN EL EJE PRODUCTIVO ORIENTAL

MAPA 11



regional a partir del reconocimiento y articulación de un sistema de ciudades conformado por Quito: ciudad central; las ciudades menores circundantes Sangolquí, Machachi, Cayambe y Tabacundo y la consolidación y desarrollo de las centralidades locales urbanas, periféricas y rurales en el territorio metropolitano y regional.³³ (ver mapa 12)

Esta organización espacial posibilitará el reordenamiento de la ciudad central y la refuncionalización de la macrocentralidad de la ciudad como un espacio social aglutinador y representativo de los intercambios (2.1.3) y la conformación de una malla polinodal de centralidades que a la vez que distribuya nuevas funciones que desconcentren y disminuyan la presión y vulnerabilidad del área central de la ciudad de Quito precisen sus roles micro regionales en cada ámbito territorial.

El funcionamiento de esta estructura pluricéntrica que coadyuvará al reordenamiento de la estructura y gestión administrativa, a la productividad y a la promoción de la participación ciudadana supone contar con una articulación eficiente a través de un sistema integral de movilidad y accesibilidad que multidireccione la funcionalidad total del territorio regional.

Esta concreción supone desarrollar un conjunto de operaciones estructurantes que se condensan en las siguientes intervenciones principales:

33. Articulado inicialmente y vía mancomunidad con los cuatro cantones inmediatamente vecinos.

ESTRUCTURA PLURICÉNTRICA METROPOLITANA

MAPA 12



2.3.1 La rehabilitación de la macrocentralidad³⁴

La rehabilitación y refuncionalización integral de la macrocentralidad (CHQ- aeropuerto Mariscal Sucre actual) y otros lugares centrales de la ciudad de Quito posibilitará la articulación del área urbanizada del territorio a través de la racionalización del crecimiento, densificación y desarrollo urbanístico basado en procesos de regeneración urbana, recuperación de espacios públicos y facilidades de

34. El detalle de la intervención aparece en el punto 2.1.3.

accesibilidad, complementado con determinaciones reglamentarias que permitan su funcionamiento como tal.

2.3.2 La adecuación de las centralidades periféricas

El rol de las ciudades menores circundantes debe reconocerse y potenciarse como parte del proceso de readecuación de la economía regional para lograr una dinamización social y urbanística mediante la adecuación de centros de servicios, apoyo a la producción regional y soporte del redireccionamiento migracional. Por lo tanto, a través de un proceso concertado con los cantones Cayambe, Pedro Moncayo, Rumiñahui y Mejía,³⁵ se debe identificar y precisar las acciones que permitan potenciar sus roles y aprovechar la escala de una conformación regional para atender demandas de servicios e infraestructura para la producción regional.

2.3.3 La consolidación de subcentros metropolitanos en la periferia urbana

La estructuración y/o consolidación de nuevas centralidades urbanas en los valles de San Antonio, Calderón, Tumbaco-Cumbayá y Los Chillos, posibilitará garantizar un desarrollo urbano desconcentrado y armónico y definir estructuras de desarrollo 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 y una red vial zonal debidamente articulada. En esta intervención es necesario el reforzamiento en la comunidad, de valores de su identidad e historia, y la determinación de proyectos emblemáticos que aprovechen su potencialidad residencial y productiva que generen efectos económicos multiplicadores.

2.3.4 Desarrollar subcentros agroproductivos metropolitanos y regionales

Consolidar una red articulada de centralidades agroproductivas metropolitanas a partir de las cabeceras parroquiales y asentamientos humanos ubicadas en esta zona (Nanegalito en la zona Noroccidental, San José de Minas en la Norcentral y Guayllabamba, El Quinche y Píntag en el área Oriental del Distrito, Aloag en Mejía) que brinden soporte a las actividades productivas. Para el efecto es necesario la implementación de planes de ordenamiento de las cabeceras parroquiales; la dotación de infraestructura básica y equipamientos; promoción y difusión de lugares turísticos, festividades, ferias artesanales y agroproductivas parroquiales.

2.3.5 Rehabilitación de áreas industriales

Para potenciar la economía metropolitana es necesario la habilitación de zonas industriales buscando eficiencia en su ubicación y en sus servicios que permitan la relocalización de las industrias existentes y la instalación de nuevas actividades y empresas en el DMQ. A fin de

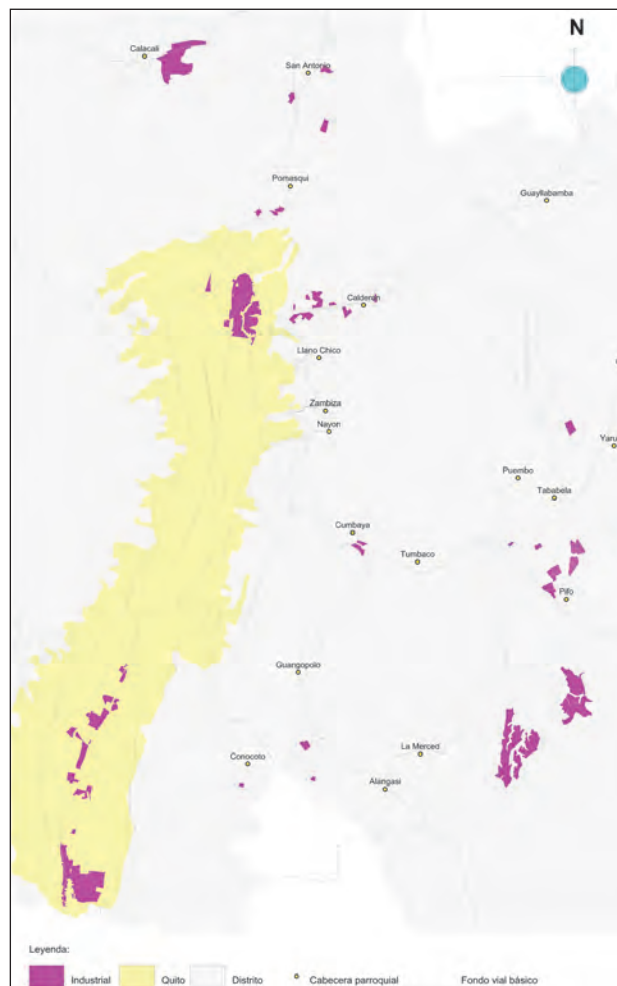
35. Iniciado en el contexto del Plan de Ordenamiento de Pichincha.

establecer ubicaciones adecuadas y sustentables a las demandas funcionales, buenas provisiones de infraestructuras, adecuados sistemas de gestión y factibilidades. Para el efecto es preciso articular un conjunto de operaciones territoriales: (ver mapa 13)

- Mantener la localización de las áreas industriales existentes, con cumplimiento ambiental, para lo cual es imprescindible respetar la ubicación de lo industrial ya implantado de bajo y mediano impacto en el DMQ. Es decir, las industrias que se implantaron a partir de las determinaciones reglamentarias establecidas por la municipalidad.
- Adecuar las demandas de infraestructura, accesibilidad, equipamiento y servicios complementarios, seguridad y riesgo de trabajo e incrementar las normas de seguridad ambiental.
- Definir en forma mancomunada con los municipios vecinos la localización de clusters industriales.
- Redefinir -de acuerdo al proceso de ocupación observado- los límites de las áreas industriales existentes en el Norte y Sur de la ciudad y consolidarlas como polígonos.
- Formular una normativa que prevea los impactos negativos de la ubicación industrial, sus (in)compatibilidades e incentive la localización y funcionamiento sustentable.
- Desarrollar el proyecto polígono industrial de El Inga como alternativa de relocalización.
- Coordinar con los municipios colindantes la implementación de áreas industriales clusterizadas.

LOCALIZACIÓN DE ÁREAS INDUSTRIALES

MAPA 13



2.4 El transporte metropolitano

El sistema de transporte debe procurar el funcionamiento articulado y eficiente del DMQ que asegure el derecho de los ciudadanos a una transportación eficiente, confiable, equitativa, segura y menos contaminante; que aumente la productividad y el progreso socioeconómico, garantizando la sustentabilidad ambiental y mejorando el nivel de vida de los quiteños.

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 y conectividad entre el área central y las nuevas centralidades metropolitanas y regionales en desarrollo. El modelo propone articular las diversas zonas y localizaciones de la demanda, proveer un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables) de transporte que priorice la atención a los peatones y a los usuarios del transporte colectivo y procurar una eficiente operación del parque automotor privado. *(ver mapa 14)*

La implementación de este sistema, además de otras intervenciones funcionales indispensables en la estructura territorial³⁶, supone actuar sobre la demanda y la oferta a partir de las siguientes acciones:

- Desalentar el uso del vehículo privado mediante restricciones de gerencia de tráfico y ofertando un transporte público cómodo, eficiente y a costo razonable.
- Reglamentar el tráfico de carga para que no interfiera con el resto del tráfico y con las actividades productivas.
- Aumentar la capacidad de usuarios, la velocidad y el nivel del servicio en el eje principal de transporte colectivo, tren ligero.
- Potenciar el transporte colectivo como el sistema de movilización de la mayor parte de la población de Quito, dotándolo de infraestructura y gestión eficiente para la mayor y mejor cobertura de la demanda de viajes.
- Facilitar el tráfico de paso fuera de las zonas urbanas consolidadas.
- Definir técnicamente el sistema de rutas, nivel de servicio (dimensionamiento de flota, esquema operacional, estructura organizativa) y reglamentación e instructivos de operación y control.
- Definir la normativa y los estándares de vehículos para cada tipo y modalidad de servicio.
- Extender al máximo la vida útil del sistema vial, recuperando la capacidad ociosa, racionalizando el uso de estacionamientos, mejorando la operación de las intersecciones, con un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo, definiendo la estructura funcional de la red vial con una adecuada gerencia de tráfico.
- Desarrollar ciclo vías como un sistema alternativo para el transporte local que permita bajar la presión de la demanda sobre el sistema de transporte colectivo.

36. Como la desconcentración de actividades de gestión pública, comercio, servicios y equipamiento comunitario, la densificación residencial de las áreas subutilizadas, el desfasamiento de los horarios de la demanda y la zonificación escolar.

RED DE TRANSPORTE METROPOLITANO ACTUALIZACIÓN 2005 (A3b)*

MAPA 14



* (A3b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

- Desarrollar vías peatonales y aceras en concordancia con la demanda y la naturaleza de la ocupación y uso de los espacios involucrados.
- Garantizar la movilidad segura de los peatones a través de elementos de señalización e infraestructura con énfasis en la atención a las personas con movilidad reducida.
- Proveer accesibilidad y conectividad adecuada a los barrios.
- Redefinir la estructura funcional de la red vial (jerarquizaciones, uso).
- Implementar una reforma institucional y un marco regulatorio al interno del MDMQ
- Fortalecer la capacidad organizativa y gerencial de los proveedores de servicios.

El Sistema contempla la implementación de las siguientes intervenciones principales:

2.4.1 Completar y modernizar el sistema Metrobus-Q

Se ratifica el fortalecimiento del sistema integrado METROBUS-Q a través de la implementación de ejes troncales- corredores vertebradores principales de Norte a Sur en la ciudad central y hacia los valles y accesos interprovinciales³⁷, al que se accede a través de la integración total entre ellos y los servicios locales y líneas transversales, las que junto con los nuevos terminales para los

servicios interprovinciales e intercantonales, proveerán la articulación necesaria del sistema.

Esta intervención supone complementar y ampliar la cobertura de los corredores para el transporte público y los terminales de la siguiente manera:

Corredores longitudinales: construcción del Occidental Carcelén- Quitumbe; ampliación del Central Carcelén-Quitumbe; ampliación del Central Norte Calderón-Quitumbe.

Corredores transversales, auxiliares y vecinales: habilitación de corredores longitudinales secundarios: como el de la Av. Amazonas y los corredores transversales (que unen el corredor Occidental con el Oriental), Av. Naciones Unidas, Av. Mariana de Jesús, Colón, La Gasca, Av. Rodrigo de Chávez y Av. Morán Valverde; accesos a barrios.

Corredores Subregionales: habilitación de los corredores Quito – El Quinche, Los Chillos, de interconexión entre los valles, Panamericana Norte, Corredor Panamericana Sur, Mitad del Mundo.

Construcción de terminales terrestres y estaciones de transferencia para integrar los servicios interprovinciales, intercantonales y metropolitanos con los servicios urbanos locales: interprovinciales Norte, Quitumbe, La Ofelia y Guamaní. *(ver mapa 15)*

37. Por los que circularán buses de mayor capacidad con total fluidez de operación y un sistema organizado de rutas, paradas y tarifas integradas.

SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUITO

MAPA 15



2.4.2 Red Ferroviaria distrital y regional

Implementación de una red de transporte ferroviario de pasajeros y carga, sobre la base de la recuperación y modernización de infraestructura existente y construcción de nueva infraestructura, para facilitar plena accesibilidad y reducir los tiempos de conexión en los diversos ejes:

- Eje regional: Latacunga–Ibarra (en paralelo por la Vía Perimetral E-35, con acceso al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, conexión puerto de Esmeraldas con interrelaciones multimodales);
- Eje distrital: Tambillo-Calderón (y posterior extensión a San Antonio de Pichincha), con conexiones hacia Los Chillos, Tumbaco, Oyacoto-NAIQ, y con estaciones de interconexión con el sistema de transporte urbano;

- Eje urbano: derivar el sistema Trolebús hacia un tren ligero urbano de mayor capacidad de transportación de pasajeros, incorporando una solución bajo el nivel del suelo en algunos tramos críticos (paso por el Centro Histórico).

2.4.3 Parqueaderos

A partir de la definición de los requerimientos y programación de la movilidad diferenciada en zonas caracterizadas (Centro Histórico, macrocentralidad Quito, cabeceras parroquiales y áreas suburbanas) se promocionará la implantación, construcción y gestión de estacionamientos públicos y privados con regulaciones de capacidad, accesibilidad y tarifa. En este programa se prevé también la revisión de las normas de número de estacionamientos por uso y en función de los requerimientos de las zonas caracterizadas.

2.4.4 Red de ciclovías

Es necesario considerar, como una opción para reducir la contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de las nuevas centralidades, la transportación alternativa sobre ciclovías permanentes. Para el efecto y sobre la evaluación de la red existente³⁸ se plantea definir una red de ciclovías estructuradas a partir de la siguiente clasificación:

38. En la actualidad existen 13.50 km. lo que ha fomentado la utilización de estos espacios en forma diaria e incentiva la utilización de la bicicleta como un medio de transporte alternativo.

- Corredores: Son tramos que recibirán un gran flujo de bicicletas. Su trazado es longitudinal Norte - Sur y viceversa. Se encuentra en la zona de mayor actividad comercial y por lo tanto en la que mayor cantidad de desplazamientos se realizan y donde confluye la mayor cantidad de tráfico.
- Conectores: esta categoría de ciclovía se caracteriza por unir dos destinos importantes generalmente estos trazados atraviesan la ciudad transversalmente, es decir, de Este a Oeste y viceversa.
- Alimentadores: con la función principal de llevar ciclistas desde las periferias o lugares mayormente residenciales hasta las ciclovías identificadas como "Corredores". *(ver mapa 16)*

2.4.5 Optimización de otros servicios

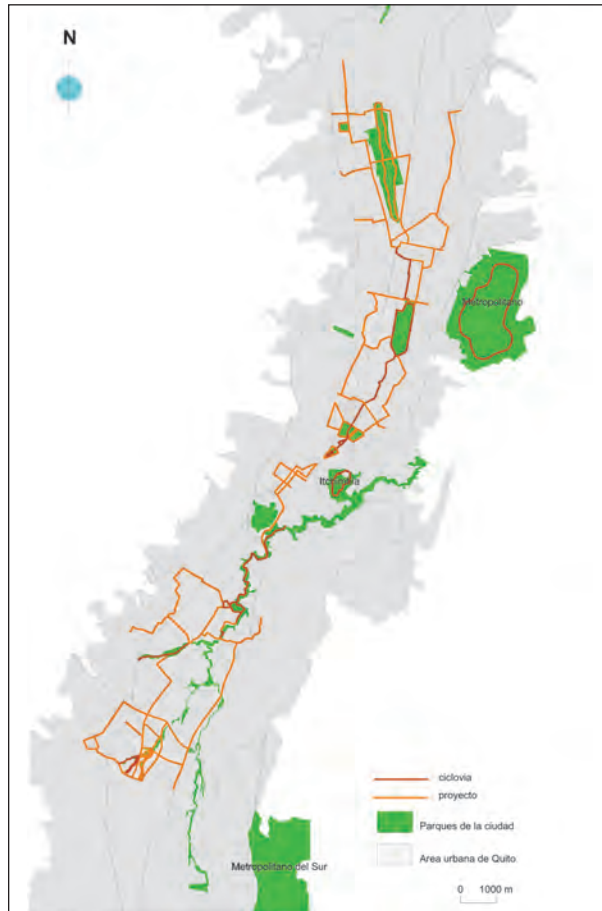
Se pretende emprender un proceso de racionalización y optimización de la flota requerida de taxis, transporte escolar, institucional/ empresarial y turístico que permita garantizar operativamente niveles de servicio satisfactorios, el establecimiento de una política tarifaria basada en la aplicación de modelos técnicos, la reglamentación de ocupación del espacio público, la capacitación a los operadores y la definición de circuitos especiales (turísticos, Centro Histórico).

2.5 Vialidad Metropolitana

Las intervenciones en la vialidad tienen como fin consolidar el sistema de circulación metropolitana multidireccional y multimodal, articulando las

RED DE CICLOVÍAS DE LA CIUDAD DE QUITO

MAPA 16



diversas estructuras de asentamientos y zonas de generación y atracción de viajes para facilitar los desplazamientos en condiciones de seguridad y confort con características de eficiencia, calidad técnica y ambiental, y con un adecuado nivel de servicio (comodidad, velocidad y costos razonables).

El modelo de estructuración de la red vial reconoce la correspondencia entre la red vial y los usos del suelo, y busca superar los actuales problemas de accesibilidad al interior de las áreas centrales de la ciudad; en la relación centro-periferia; y, entre las áreas periféricas. Se trata de proveer de una estructura vial que sustente el sistema de circulación metropolitana (movilidad), que articule las diversas zonas y localizaciones de la demanda y provea un adecuado nivel de servicio.

La implementación de este sistema requiere observar los siguientes lineamientos:

- Refuncionalizar y modernizar la red vial de la ciudad central, mediante la adaptación y rehabilitación de su estructura y geometría a los requerimientos del sistema troncalizado de transporte.
- Priorizar la rehabilitación y el mantenimiento de la red vial de acceso a barrios periféricos (especialmente en los sectores Noroccidentales de la ciudad y suburbanos) para garantizar la permanencia y la dotación de transporte público.
- Incorporar de manera permanente los criterios de seguridad vial (nomenclatura, señalización horizontal y vertical,

semaforización, facilidades peatonales, etc.) en el desarrollo de la infraestructura vial metropolitana.

2.5.1 Complementación del sistema

El modelo de estructuración vial se describe como un sistema radial concéntrico; donde los corredores radiales son las vías de acceso y conexión regional nacional. La malla de ejes longitudinales y transversales de las vías arteriales y colectoras urbanas, los anillos concéntricos se constituyen en las vías distribuidoras y colectoras mayores y los nuevos ejes en el ámbito metropolitano que permiten las interconexiones de acceso entre las distintas comunidades y centros dispersos del área Metropolitana y con los ejes radiales existentes.

El primer anillo colector distribuidor está 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 anillo conformado 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 Córdova Galarza. A este eje se le asigna el rol de Troncal Metropolitana por constituirse en el corredor central que colectará y distribuirá los flujos de tráfico de las áreas suburbanas.

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



Gráfico 2

Los escalones metropolitanos (radiales) que estructuran las zonas metropolitanas mayores y que constituyen los corredores de conectividad regional están constituidos por:

- La actual Panamericana Sur.
- La actual autopista Gral. Rumiñahui y su prolongación hacia el Oriente hasta conectar con la Perimetral Metropolitana.
- El corredor Vicentina, túnel de Lumbisí, nueva Interoceánica hasta la conexión con la Panamericana en Pifo.
- La conexión túnel Lumbisí - Monjas.

- El corredor avenida Nueva Oriental (inicia tras el parque Metropolitano), Nayón-Arenal.
- El denominado corredor Sur (sobre el trazado MOP) de conexión entre troncal metropolitana, Cumbayá, Tumbaco, nuevo aeropuerto.
- El corredor Zámiza- nuevo aeropuerto.
- La conexión desde la actual Panamericana Norte desde Guayllabamba al nuevo aeropuerto.
- 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.

El modelo se complementa con un anillo vial periférico al cerro Ilaló para integrar a los centros poblados asentados en las faldas del cerro, y atender las demandas turísticas del sector.

La estructuración vial al interior de la ciudad central es tipo damero de manera que se forman grandes polígonos de circulación principal, que dejan al interior la operación de los desplazamientos locales, el esquema se fundamenta en el reconocimiento, recuperación y refuncionalización de la red vial existente.

En los centros urbanos de la periferia y en las áreas en proceso de consolidación de la región Metropolitana la red vial interna también está concebida como un sistema local jerarquizado donde las vías colectoras se convierten en las vías de conexión interno-externo y las vías locales proveen la accesibilidad a las demandas residenciales y de servicios menores.

En perspectiva de la adecuación territorial requerida por el modelo de desarrollo urbano y regional del DMQ se considera prioritario realizar las siguientes intervenciones:

- La Perimetral Regional, (nueva panamericana) con características de autopista (actual vía Alóag, Sangolquí, Pifo y El Quinche).
- Nuevo corredor que conecte Quito con las parroquias del Nororiente como una vía expresa desde la Av. Simón Bolívar - Cumbayá - Tumbaco - nuevo aeropuerto en Tababela.
- Habilitación de corredores en el área urbana.
- Soluciones viales de conexión entre Norte y Sur de la ciudad (túneles).
- Extensión Sur de la Av. Mariscal Sucre.
- Proyecto complementario del túnel para habilitar la Vía Interoceánica.
- Proyecto extensión Norte de la Av. Mariscal Sucre hacia los barrios Pisulí, Roldós.
- Proyecto de conexión túnel Lumbisí - Monjas
- Proyecto extensión del corredor Central del Trolebús.
- Proyecto prolongación de la Av. Naciones Unidas hacia la Av. Mariscal Sucre.
- Anillo vial periférico al cerro Ilaló.

Adicionalmente debe emprenderse en programas de mejoramiento de los accesos y vialidad a barrios populares para lograr mejorar la operación y ampliar la cobertura del transporte público; construcción de facilidades de tráfico en corredores de transporte público; mejoramiento de intersecciones en ejes urbanos, repavimentación. (ver mapa 17)

2.5.2 Gestión del tráfico

A fin de mejorar la circulación vehicular en la ciudad, buscando disminuir el número y severidad de accidentes, emisiones contaminantes producidas por vehículos, niveles de congestión (demoras en colas, índices de rendimiento y tiempos de viaje) en intersecciones y tramos viales, es necesario optimizar la red vial existente, en coordinación con los programas de transporte público y vialidad. Así también, implementar medidas para obtener un mejor y más eficiente aprovechamiento del espacio público disponible para la circulación de los vehículos livianos, los vehículos de carga, los peatones y ciclistas, determinando prioridades y promoviendo el uso equitativo y seguro del espacio y la capacidad vial.

En este sentido es imperioso realizar algunas acciones como el gerenciamiento de tráfico en áreas congestionadas y en áreas residenciales, optimización la operación del sistema centralizado de semáforos, ampliando la cobertura del sistema centralizado de semáforos, señalización y equipamiento vial, señalización vial de corredores urbanos y metropolitanos, planes de circulación para áreas específicas, seguridad vial, educación vial, desarrollo de infraestructura peatonal, estacionamiento tarifado en las vías públicas, manejo de tráfico ante emergencias y desastres naturales.

3

POLÍTICAS E INTERVENCIONES PRINCIPALES EN LOS SISTEMAS GENERALES

3.1 Habilitación de suelo y vivienda

El ampliar y mejorar las condiciones de habitabilidad digna, segura y saludable de la población del Distrito, en particular de los sectores sociales más vulnerables implica promover y facilitar la oferta constante de suelo urbanizado y la provisión, mejoramiento y la rehabilitación de viviendas que se adecuen a las necesidades de diversos tipos de familias y que se encuentren localizadas en un entorno habitable adecuado y servido de modo que contribuya al desarrollo integral y equilibrado tanto de sus habitantes como del territorio.

Para ello es necesario:

- Promover la consolidación del crecimiento urbano de la ciudad mediante la generación de un tejido que garantice servicios integrales a la población y oriente el tratamiento de los procesos urbano- residenciales con operaciones dirigidas a la generación de suelo para programas habitacionales con sus respectivas áreas de espacio público, equipamiento y servicios.
- Consolidar los mecanismos legales, institucionales y de gestión que generen un territorio con suelo urbanizado suficiente y a precios adecuados para satisfacer la demanda del mercado, requisitos indispensables para estabilizar los precios del suelo y de la vivienda y facilitar el desarrollo de actividades productivas.

- Mantener e incorporar reservas de suelo suficientes en áreas estratégicas y bien localizadas para asegurar un desarrollo urbano y rural conforme a la estructura planteada y evitar la especulación de tierras, vivienda y agricultura intensiva. Las áreas prioritarias son: Quitumbe, Calderón, y San Antonio-Pomasqui.
- Desarrollar programas de mejoramiento urbanístico de asentamientos precarios para integrarlos a la ciudad, con la incorporación de infraestructura, ornato, legalización y regularización de la propiedad y dotación de servicios sociales de salud, educación, transporte, limpieza y seguridad.
- Optimizar la ocupación y el funcionamiento de la zona urbana de Quito y desalentar el crecimiento expansivo hacia los valles circundantes mediante: a) densificación del área de la ciudad ocupada actualmente; b) ocupación de las áreas vacantes en la ciudad de Quito y en las cabeceras parroquiales; y, c) participación y coordinación de intervenciones para el mejoramiento, rehabilitación, renovación y construcción de viviendas nuevas y obras de desarrollo urbano en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Promover la oferta de suelo urbano para vivienda de interés social con ordenación urbanística, lo que incluye tanto la provisión de infraestructura y equipamientos, en ubicaciones posibles de acuerdo a las áreas y usos que estipula el plan de desarrollo territorial.
- Promover soluciones innovadoras al problema habitacional y reducir el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda con equidad social, territorial, y con participación público-privada.
- Mejoramiento de los procesos de producción de vivienda y promoción de sistemas constructivos apropiados y de producción de materiales básicos para la construcción de vivienda para abaratar costos.
- Impulsar la autoconstrucción organizada, mediante el apoyo a organizaciones sociales.
- Informar y difundir los programas municipales de suelo y vivienda para lograr que la población tenga un mejor conocimiento y participación en ellos.
- Regularización integral de la tenencia y propiedad de bienes inmobiliarios en el Distrito (predios, edificaciones e inmuebles) y de la construcción y especialmente de la vivienda como un mecanismo de apertura del mercado habitacional.; así como la regularización normativa y de procedimiento en el Municipio, a fin de catastrar debidamente, dinamizar el mercado y generalizar el acceso al crédito.
- Concertar con las empresas públicas, promotores inmobiliarios, constructores e instituciones financieras para las operaciones de urbanización, la dotación de servicios básicos y la promoción de vivienda nueva.
- Facilitar la oferta de vivienda nueva accesible para familias con diversos niveles de ingreso y que no encuentran una solución en el mercado actual.

- Contribuir a la generación de equilibrio entre las diferentes formas de tenencia, tales como: arriendo, leasing o propiedad. Con el fin de movilizar una adecuada oferta de vivienda usada pero con buenas condiciones de habitabilidad.
- Regenerar el parque habitacional que se encuentra deteriorado, con deficientes condiciones de habitabilidad y en un entorno insalubre y con deficientes niveles de urbanización y/o saneamiento.
- Contribuir a la recuperación de la ciudad existente, mediante la regeneración de áreas residenciales que se encuentran deterioradas o subutilizadas, y así movilizar una adecuada oferta de vivienda usada.
- Apoyar la rehabilitación del parque patrimonial existente, en particular en el centro histórico, involucrando tanto a propietarios como a arrendatarios para evitar procesos de elitización.
- Priorizar la atención de familias o personas consideradas como vulnerables tales como: adultos mayores, discapacitados físicos o mentales; personas que acceden por primera vez a una vivienda; personas que habitan en áreas de riesgo.
- Apoyar la conformación, fortalecimiento y consolidación de comunidades mediante la participación que incluya compromisos, aportes y propuestas para el desarrollo de proyectos futuros.

Las principales intervenciones constituyen:

3.1.1 Promoción, reserva y ordenamiento de suelo urbano

Para impulsar y facilitar la provisión y el ordenamiento oportuno del suelo urbanizable con destino de vivienda y equipamiento es necesario explorar las oportunidades de acceso a suelo vacante y fomentar sus potencialidades para uso habitacional. Los mecanismos de implementación pueden ser mediante la sola reserva de tierras o por medio de la ordenación urbanística, que permita contar con una reserva de suelo para intervenciones directas de la municipalidad o para ser negociado o transferido eventualmente a promotores sociales o privados. Entre las estrategias se consideran todas las gestiones que permitan: la incorporación y ordenamiento de suelo urbanizable, La regeneración o refuncionalización de suelo subutilizado y la promoción de la densificación de áreas urbanas con tierra vacante.

Estas acciones se plantean en cuatro modalidades básicas: la concertación o negociación de usos, regulación urbanística, adquisición de terrenos, afectación o expropiación.

3.1.2 Regularización del suelo y la edificación

Implica la regularización integral de la tenencia y propiedad de barrios, predios y edificaciones en el Distrito a través de procedimientos especiales transparentes y ágiles que permitan: a los habitantes que viven en asentamientos

conformados espontáneamente integrarse a la ciudad a través del acceso a la tierra, a la vivienda, a los servicios públicos y a un ambiente sano con seguridad. Dinamizar el mercado y generalizar el acceso al crédito público y a su vez permita a la municipalidad actualizar el catastro.

La regularización de suelo se limita a asentamientos con organización social comprobada³⁹ que cuenten con escritura global y que no se encuentren ubicados en áreas de protección ecológica, equipamiento y en zonas de alto riesgo como: pendientes pronunciadas, deslizamientos de tierra. Esta habilitación debe corresponder al procedimiento de urbanización de interés social progresivo.

3.1.3 Promoción de viviendas de nueva construcción

El objetivo de esta acción es abrir un mercado de oferta de vivienda nueva, dentro de los rangos de precio definidos para vivienda de interés social, orientada a personas que no acceden una vivienda en el mercado formal actual y que requieren del apoyo público para acceder a una solución habitacional constituye una modalidad que procura incentivar, impulsar y asistir el desarrollo de proyectos de urbanización, vivienda y equipamientos, sean de ejecución concertada o

asociados con el sector privado o social, mediante la venta de suelo ordenado que ya cuenta con ordenanza de aprobación.

La promoción de urbanización y de vivienda considera como estrategias : la definición de prioridades de urbanización acorde a las reservas y el ordenamiento de suelos ya efectuados; la generación de una oferta de suelos habilitados que puedan ser transferidos o negociados con promotores sociales o privados; y, la regulación, asistencia y fiscalización para el desarrollo de proyectos habitacionales.

Estas acciones pueden desarrollarse en diversas etapas y bajo varias modalidades tales como: transferencia condicionada, transferencia negociada, asesoría o asociación y apoyo a la autoconstrucción.

3.1.4 Regeneración urbana y rehabilitación de vivienda

Los programas de regeneración urbana están orientados hacia la recuperación “social y arquitectónica” de conjuntos urbanos en deterioro o sub-utilizados, sea rescatando viviendas con el fin de intensificar su uso o transformando la actividad principal de un sector determinado. Las principales estrategias para ello persiguen: La regeneración de áreas consolidadas de la ciudad que contienen conjuntos con alta potencialidad a ser utilizados como vivienda y la reconfiguración e intensificación del uso del suelo en áreas,

39. A través de la respectiva inscripción y aprobación de la personería jurídica en el Ministerio de Bienestar Social, el registro de la directiva actual de la organización social y el listado de socios refrendado por el mismo Ministerio.

parcelas o lotes que se encuentran sub-utilizados (por ejemplo: terrenos centrales del IESS)

Estas acciones requieren de diversas gestiones y convenios con los propietarios de los edificios o suelos con el fin de posibilitar acciones de asociación, concertación o expropiación.

3.1.5 Rehabilitación de vivienda patrimonial

Esta línea de intervención procura tanto la recuperación y conservación del patrimonio histórico como el mejoramiento de la calidad de vida de sus residentes y de los distintos segmentos sociales e incentiva el cuidado de los bienes patrimoniales.

Su ejecución se realizará como una extensión del programa “Pon a Punto Tu Casa” y contempla los siguientes mecanismos: crédito y asesoría a los propietarios, compraventa y rehabilitación compartida. Estas modalidades implican a su vez proveer asistencia técnica para el desarrollo y ejecución de proyectos de rehabilitación de viviendas catastradas como patrimoniales; apoyo técnico y legal a proyectos de transformación de inmuebles patrimoniales que serán subdivididos en varias unidades de vivienda o departamentos y la facilitación de créditos de hasta 4.000 USD. con bajas tasas de interés (<5%), plazos de amortización de hasta 15 años y periodos de gracia de hasta 24 meses.

3.1.6 Mejoramiento de vivienda y barrios: Programa “Pon a Punto Tu Casa y Pon a Punto tu Barrio”

Consiste en la aplicación del Programa Pon a Punto Tu Casa en barrios populares y persigue complementar los esfuerzos municipales en materia de mejoramiento de infraestructura, accesibilidad y servicios a los asentamientos precarios, tiene como objetivo principal mejorar las condiciones de habitabilidad de los barrios periféricos, sea apoyando mejoras a las viviendas deterioradas o considerando la relocalización, ampliando viviendas con área insuficiente, implementando instalaciones sanitarias, eléctricas o mejorando los entornos barriales con la adecuación de espacios públicos, servicios o equipamientos.

Este programa prioriza acciones en propiedades que se destinen a vivienda, y considera el financiamiento de obras mediante créditos o gestión de diversos aportes para mejorar, reemplazar, o relocalizar viviendas carenciadas. El programa incluye tres modalidades básicas, las cuales son:

Mejoramiento de viviendas: Incluye diversas acciones que se evalúen como necesarias para mejorar, reparar, modificar o asegurar aspectos tales como:

- La estabilidad y seguridad estructural y constructiva;

- La estanqueidad e impermeabilidad ante la lluvia y humedades por capilaridad;
- La dotación de baños y cocinas en viviendas autónomas;
- La instalación de electricidad, agua potable, desagües y red telefónica;
- La iluminación y ventilación natural de las dependencias;
- Los acabados de pisos, revestimientos y carpinterías; y,
- La ampliación de la superficie del inmueble, bien sea por crecimiento en altura o en planta.

Relocalización de viviendas: En los casos en que las viviendas existentes no pueden permanecer en el sitio donde se encuentran, sea por la calidad o inseguridad del suelo, por problemas de tenencia irregular o por estar afectados por el proyecto de una obra pública, se considera la reubicación de las familias involucradas. El proceso de relocalización incluye la posibilidad de usar diversos mecanismos para la gestión entre los que se incluyen:

- La relocalización de las familias en lotes adquiridos por ellos mismos y con el apoyo municipal para la auto-construcción,
- La relocalización en lotes municipales y con el esfuerzo de las familias en términos de ahorro y otros recursos.
- La relocalización de las familias en unidades de vivienda que ya han sido negociadas por la entidad ejecutora con promotores sociales o privados.

Mejoramiento de entornos barriales: Implica la adopción de acciones comunitarias tendientes mejorar las condiciones ambientales de entorno e imagen de barrios cuyos procesos de consolidación adolecen de insuficiencias en la prestación de algunos servicios. Las acciones estarán direccionadas a:

- Mejorar y preservar los espacios públicos
- Adecuar y conservar los equipamientos barriales
- Implementar acciones de seguridad

3.2 Conservación y rehabilitación de áreas históricas patrimoniales

A partir de la concepción de que las áreas patrimoniales como espacios públicos se expresan en los soportes físicos -sean arquitectónicos o urbanos- de integración con el ambiente geográfico que las caracteriza y como elementos potenciadores de actividades productivas, turísticas,⁴⁰ de identidad y autoestima de los ciudadanos. Se plantea armonizar la protección del patrimonio y el desarrollo cultural con el desarrollo económico y el equilibrio social.

Las políticas y estrategias de actuación municipal no podrán sustraerse de la visión de protección y cultura con desarrollo económico y social, donde el centro histórico es el principal componente pero no el único en una intervención integradora

40. Y eventualmente de inserción en el contexto global.

con la ciudad, con el Distrito Metropolitano, con el país y con el exterior.

Las áreas patrimoniales desde la visión del desarrollo económico y social se constituyen en un eslabón imprescindible en el sistema de tratamiento de los recursos para el desarrollo orientado hacia adentro y hacia fuera del Distrito Metropolitano, siendo estos recursos los que caracterizan la potencialidad del territorio y de las comunidades que están implícitas.

Desde la visión de protección, conservación y desarrollo cultural, el centro histórico es el mayor componente del sistema de áreas históricas patrimoniales que se estructuran al interior del PGDT como un elemento pionero en la nueva concepción de estas áreas.

Definido como resultado de los estudios de valoración urbana, cultural y arquitectónica, el sistema de áreas históricas patrimoniales, ha sido catalogado como un conjunto de elementos articulados que se basan en la identificación y estructuración de los componentes territoriales con significado histórico y valoración patrimonial, tanto para los elementos urbanos como suburbanos y rurales del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, conformando conjuntos nucleados o polígonos patrimoniales. *(ver mapa 18)*

Las intervenciones principales propuestas se relacionan con la clasificación de los componentes del sistema:

3.2.1 Conformaciones históricas

En las que se actuará a través de intervenciones integrales, puntuales o parciales en los ámbitos arquitectónicos, urbanísticos, sociales y económicos en las centralidades históricas como el CHQ (ver 2.1.4), o núcleos históricos de parroquias urbanas y suburbanas y comunas (Guápulo, Pomasqui), como también barrios o conjuntos históricos como el caso de la Floresta, Chimbacalle, La Mariscal y otros, (ver 2.1.5) con el objetivo de contribuir al desarrollo social y económico de las áreas históricas patrimoniales, fortaleciendo actividades como la productividad, la formación social y el turismo.

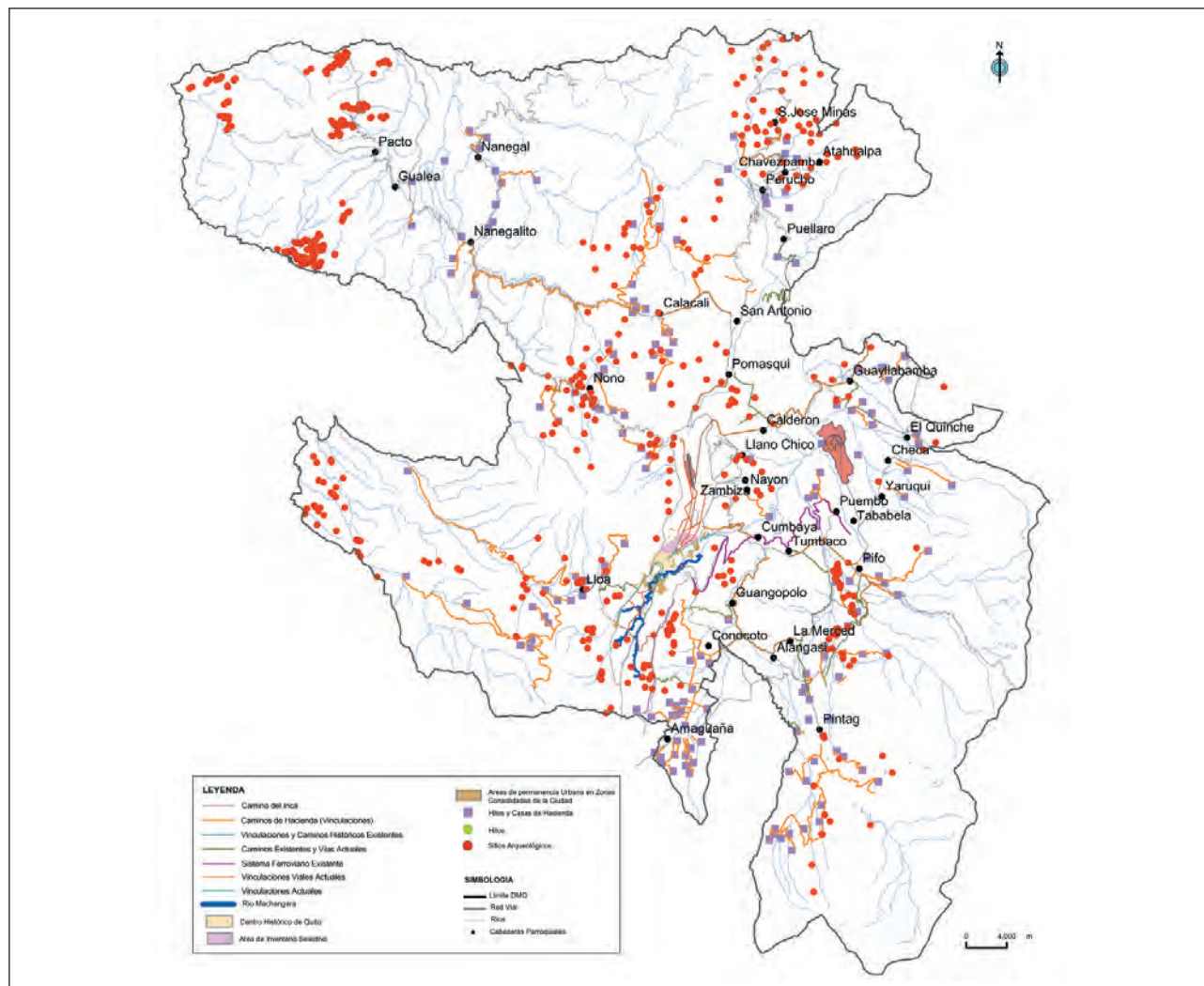
Las intervenciones integrales implican también la recuperación de los bienes patrimoniales intangibles como son los contenidos culturales, religiosos que dan verdadera significación a los componentes materiales del patrimonio, pues tienen que ver con la recuperación y el fortalecimiento de la identidad de los pueblos, como las costumbres, las tradiciones, las celebraciones y todo lo que constituyen los valores de la cultura popular y nacional.

3.2.2 Hitos arquitectónicos, urbanos y naturales

Son unidades representativas o significativas de los entornos urbanos o naturales como las muestras de la arquitectura vernácula y arquitectura histórica y representativa, casas de hacienda,

SISTEMA DE ÁREAS PATRIMONIALES (A5b)*

MAPA 18



* (A5b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

cementerios, plazas, esquinas, rincones, tramos, elementos naturales de significación. Estos serán objeto de intervenciones de rehabilitación urbana, arquitectónicas, restauraciones, regeneración ambiental. En este caso se considera el río Machángara, río Monjas, el Panecillo, el parque de la Circasiana (Ver 2.1.5).

3.2.3 Ámbitos arqueológicos

En las áreas, zonas y sitios que guardan testimonio de culturas ancestrales se promoverán intervenciones de investigación, conservación, gestión, mantenimiento y promoción. Los sitios de investigación puntual donde se está interviniendo son: Rumicucho, Rumipamba, Tulipe.

3.2.4 Vinculaciones⁴¹

Son los nexos de articulación espacial contruidos o naturales: caminos ancestrales, aborígenes, preincaicos; los llamados caminos de El Inca; los caminos coloniales y republicanos; líneas férreas, ríos, senderos que constituyen los tejidos de conformaciones territoriales de valor histórico implican básicamente intervenciones de recuperación y consolidación ambiental. Estos elementos son vinculadores de los otros componentes de las áreas patrimoniales, pero también las actividades de desarrollo como la producción y el turismo que son vinculadores de estos conjuntos patrimoniales.

41. Actualmente se cuenta con un reciente estudio de las diferentes áreas de prospección arqueológica del DMQ, realizado por el FONSAL.

3.3 Provisión de infraestructura y los servicios básicos

La cobertura de infraestructura y los servicios básicos, constituyen el soporte físico del desarrollo territorial y además son herramientas de gestión al proceso urbanístico e instrumentos de fortalecimiento del desarrollo humano, la economía local, regional y por ende hacen del territorio un espacio competitivo.

Las adecuaciones y nuevas provisiones de infraestructuras se referencian en los siguientes lineamientos:

- Ampliar la dotación y el mejoramiento de la calidad de los servicios de infraestructura básica
- Modernizar las redes para lograr el uso racional de los recursos utilizando los adelantos tecnológicos para que se constituyan en instrumentos estratégicos de difusión de innovaciones tecnológicas
- Adaptar el territorio a las demandas sociales internas y a los mercados externos.
- Concertar y programar las intervenciones con el ordenamiento territorial, para consolidar áreas de desarrollo territorial prioritario.
- Configurar ejes y redes que cubran el territorio, organicen las relaciones entre los distintos espacios y aprovechen los potenciales de desarrollo de cada uno de ellos.
- Atender las necesidades de las áreas rurales y de las estructuras territoriales más débiles.

- Dotar a los nodos y ejes de mayor potencial económico con las infraestructuras necesarias para su desarrollo.
- Mejorar la calidad, la seguridad de los servicios y el rendimiento económico de las infraestructuras existentes.
- Mejorar la integración de las infraestructuras en su entorno territorial, ambiental y paisajístico.
- Lograr el máximo aprovechamiento social de la inversión pública en infraestructura.
- Lograr una mayor coordinación y fortalecimiento de los órganos de gestión, que incluya la participación del sector privado y de organizaciones de base de la sociedad civil.
- Incrementar la regulación de los recursos naturales superficiales y subterráneos sin comprometer la conservación de los ecosistemas y el medio ambiente hídrico.
- Mantener en las fuentes y en los cauces los caudales ambientales, proteger el dominio público y el patrimonio histórico de los recursos hídricos.

Las principales intervenciones en la dotación de infraestructura constituyen:

3.3.1 En agua potable

- Mantener el cumplimiento de la normativa de calidad de acuerdo a estándares internacionales.
- Optimizar el consumo para reducir tarifas actuales.

- Completar la provisión de agua potable a centros poblados y áreas rurales, barrios populares, instalaciones productivas y áreas turísticas previendo la extensión ordenada de las redes hacia las áreas de crecimiento, de acuerdo a las determinaciones de incorporación de suelo, estipuladas por el PGDT.
- Implementar mecanismos que permitan conceder las factibilidades de agua potable y alcantarillado totalmente apegadas a las previsiones de clasificación del suelo y etapas de incorporación.
- Desarrollar⁴² varios proyectos de abastecimiento de agua: terminación de la optimización Papallacta – Quito Norte y la Mica Quito Sur; optimización Papallacta Sur y Loreto; estudio de racionalización de uso del acuífero de Quito y los proyectos Ríos Orientales, Parroquias Orientales y Tesalia para el Valle de Los Chillos.
- Gestión integral y protección de cuencas y subcuencas hidrográficas (ver literal 2.2.3. *“protección de recursos naturales”*)
- Prever los trazados viales futuros en zonas de crecimiento, que permitan planificar la extensión de redes de agua potable de manera adecuada.

3.3.2 Aguas residuales

- Rehabilitación o renovación de la red de colectores en áreas críticas y antiguas.

42. Sobre la estimación de una demanda máxima diaria esperada en el año 2025 de 14.4 m³ cúbicos/seg.

- Reemplazo del sistema de alcantarillado único, por uno combinado en las áreas de laderas.
- Incorporación de alcantarillado combinado en los nuevos desarrollos urbanísticos.
- Implementación de la malla de plantas de tratamiento de aguas residuales.
- Elaborar un plan progresivo de tratamiento de aguas residuales.

3.3.3 Descontaminación y recuperación de ríos y quebradas

- Recuperación ambiental, funcional y recreacional de los ríos Machángara, Monjas y San Pedro y de todas las quebradas urbanas a través del control de los vertidos industriales, control físico y jurídico del uso de suelo en las orillas de los cuerpos receptores, mantenimiento del fondo y los taludes de los cauces naturales, control de basureros en las quebradas, mejorar la situación ambiental y de salubridad de los cuerpos receptores y sus vecindades aguas abajo, para lo cual es preciso la intercepción para impedir la descarga de aguas contaminadas a los cuerpos receptores por medio de interceptores y estructuras de alivio y separación y el tratamiento de las aguas servidas a través de la construcción priorizada de plantas de tratamiento en los valles circundantes, la recuperación de las franjas de protección, el tratamiento del agua utilizando alternativas ecológicas, el desarrollo de proyectos recreativos y el

control de los usos del suelo en las áreas de protección de los mismos. *(ver mapa 19)*

3.3.4 En energía

- Construcción de los proyectos Reventador y Toachi-Pilatón que aporten 400MW, completar y modernizar la red de transmisión eléctrica regional.
- Fomentar el desarrollo de energías renovables (solar, eólica, biomasa) y el ahorro y la eficiencia del conjunto del sistema energético.
- Rehabilitar y optimizar el sistema regional de microcentrales hidroeléctricas.
- Promover la construcción de la red regional de centrales de pequeña y mediana capacidad.

3.3.5 En comunicaciones: telecomunicaciones y conectividad

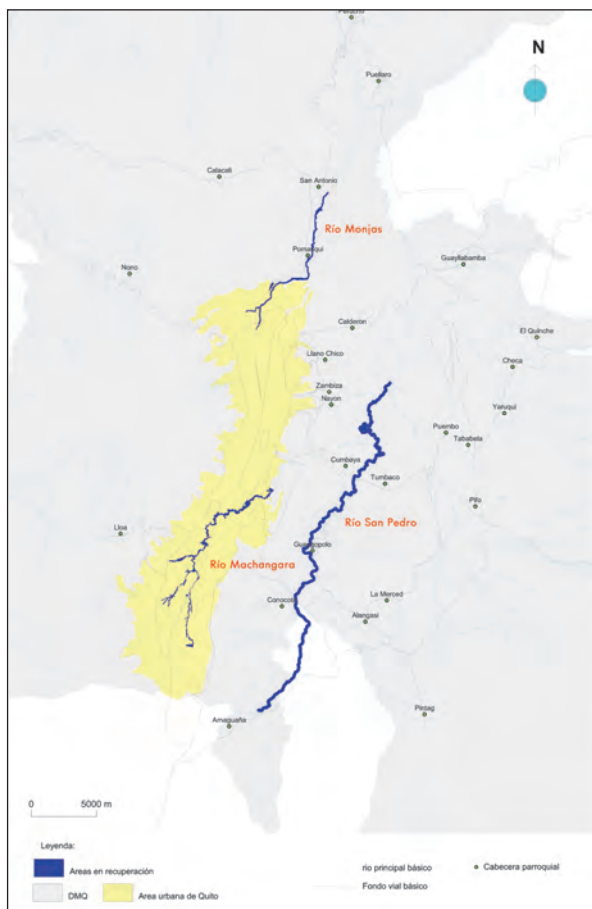
- Extensión de las redes de fibra óptica y otras de última tecnología – como inalámbricas y satelitales-, como soportes para la difusión de los servicios avanzados a toda la población y el apoyo a los sectores productivos de la región.

3.3.6 Sobre residuos sólidos

- Estructurar una red de rellenos sanitarios que satisfagan las demandas en zonas aisladas y de disposición de desechos peligrosos y escombros.
- Consolidar el relleno de El Inga.

DESCONTAMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE RÍOS Y QUEBRADAS

MAPA 19



- Ampliar la recolección, barrido, promoción del reciclaje y el procesamiento.
- Implementar un manejo desconcentrado de los desechos sólidos involucrando a los actores locales (juntas parroquiales) de las parroquias suburbanas del DMQ.

3.4 Los equipamientos

El sistema de equipamientos se estructura para atender adecuadamente las demandas actuales y futuras de productividad metropolitana, del bienestar ciudadano y de gobernabilidad para cumplir estas premisas es necesario lograr una cobertura integral y equilibrada en el territorio, un mejoramiento en la calidad de los servicios y de las actuaciones estratégicas en el territorio.

El planteamiento del sistema de equipamientos se sustenta en los siguientes lineamientos:

- Definir la ubicación de las instalaciones necesarias para fomento y soporte de las actividades productivas y de los sistemas de prestación de servicios.
- Calificar al patrimonio cultural, para definir la oferta turística y planificar espacios turísticos observando la preservación ambiental, paisajística y arquitectónica.
- Asumir y ampliar las competencias en la prestación de servicios (educación, salud, seguridad) para potenciar las actuales políticas locales cualificando los servicios y de este modo superar la exclusión y la marginalidad y garantizar mejores condiciones de vida y productividad para los quiteños.

- Redistribuir los equipamientos y servicios para corregir la distorsión funcional y los problemas que la acumulación de estos ocasiona en la movilidad, congestión y contaminación atmosférica.
- Conformar sistemas organizados que regulen, optimicen, reubiquen y desconcentren la implantación actual que potencien la desconcentración territorial de funciones y consoliden la propuesta de centralidades. En el Centro Histórico se aplicará una política de desconcentración de equipamientos educativos de acuerdo al origen de la matrícula y al mapeo escolar e impidiendo la ubicación de nuevos establecimientos.
- Definir nuevas formas de gestión, financiación y regulación de los equipamientos con el fin de respaldar los lineamientos establecidos en el modelo del Plan y facilitar la readecuación y relocalización de instalaciones existentes y a su vez la generación de nuevas dotaciones.
- Articular los modos de generación de equipamiento público y privado, mediante el fortalecimiento de los instrumentos de planeación, gestión y regulación urbanística.
- Procurar que las provisiones de equipamientos constituyan operaciones estructurantes del territorio que permitan consolidar las nuevas centralidades, dependiendo de su escala de cobertura.

Las principales intervenciones en la provisión de equipamientos constituyen:

3.4.1 De apoyo a la producción

- Terminación del nuevo aeropuerto internacional.
- Habilitación de la zona franca.
- Habilitación del parque tecnológico.
- Construcción de las centrales: logística, de transferencia de víveres y de vehículos pesados.
- Habilitación de parques industriales.

3.4.2 De promoción turística

- Establecer áreas gravitatorias de la ciudad sobre las que debe orientarse el turista: el Centro Histórico, las estaciones terminales, vías de comunicación y promover una red de equipamiento turístico en el DMQ.
- Señalización de rutas de acceso a la ciudad y otras áreas de interés turístico.
- Rehabilitación integral de la ciudad Mitad del Mundo.

3.4.3 En comercialización

- Habilitación de la central mayorista de víveres.
- Mercados minoristas nuevos en rangos de 600-1200 puestos; en Hacienda Ibarra, Guamaní, La Luz y Calderón.
- Remodelación, mejoramiento o ampliación de los mercados minoristas de Chiriyacu, El Quinche, San Roque y Cotocollao.
- Readecuación del Camal Metropolitano.
- Estimular la desconcentración de centros comerciales.

- Desarrollar un sistema de comercio minorista

3.4.4 En salud

- Reglamentación sobre uso de suelo, tendiente a la desconcentración de los servicios de salud y su regulación, evitando la ubicación de nuevos establecimientos privados en las zonas y parroquias urbanas con mayores concentraciones de este servicio y, a la vez, promover aquellos en las zonas con mayor déficit.
- Establecer áreas de reserva para este tipo de equipamiento en el Norte y Sur de la ciudad y en las parroquias suburbanas.
- La promoción de entornos saludables, “barrio saludable”, mejorando las condiciones físicas de las viviendas, ampliando la cobertura de la infraestructura básica, corrigiendo la contaminación, reforestando, entre otros.
- Construcción de dos nuevos cementerios en el Norte y en el Sur de la ciudad y prever la ampliación o nuevas instalaciones con servicios complementarios en los valles.

3.4.5 En educación y cultura

- Instituir la zonificación escolar – para que la oferta corresponda a los requerimientos demográficos y la funcionalidad urbana y posibilite una desconcentración de la demanda- para los establecimientos públicos en función de la demanda futura, la matrícula actual y las características físicas de los establecimientos.

- Reubicación de los planteles en exceso en el CHQ.
- Ubicación de los establecimientos escolares en especial en la periferia de la ciudad y en las parroquias suburbanas para fortalecer las centralidades urbanas.
- Reubicar los establecimientos arrendados o prestados que no respeten normas necesarias para la prevención de impactos negativos por riesgos naturales y/o antrópicos.⁴³
- Reutilización de los centros educativos en el Distrito Metropolitano de Quito, como centros polifuncionales para la participación comunitaria, la transmisión de valores, el desarrollo de actividades culturales, instalación de bibliotecas, centros populares de investigación, facilidades de acceso a internet y lograr así un uso eficiente de la infraestructura física existente.⁴⁴
- Promoción de un sistema de equipamientos culturales que recupere las “casas barriales”, establezca equipamientos zonales y priorice la recuperación y utilización de espacios públicos construidos como intervenciones emblemáticas de recuperación de identidad y ciudadanía.

43. Esto implica que las nuevas edificaciones escolares deberán contar con una calificación previa del sitio de ubicación, lo que en la actualidad no sucede.

44. Lo cual es especialmente importante en el Centro Histórico donde existe un alto déficit de áreas recreativas y una concentración de instalaciones deportivas dentro de los establecimientos educativos que en su mayoría no están al servicio de la comunidad que los rodea.

3.4.6 En seguridad

- Ampliación de la cobertura de iluminación pública en espacios públicos y recreativos.
- Rediseño de rutas seguras de transporte nocturno.
- Evaluar y completar la red territorial de unidades de control de la Policía Nacional (cuarteles zonales y Unidades de Policía Comunitaria) y del sistema integrado de manejo de emergencias: 911, bomberos y demás.
- Reorganizar y reubicar los Centros de Rehabilitación Social que propenda a restablecer integralmente a los procesados en instalaciones modernas que respondan a la normativa de la legislación penal y que no generen impactos negativos en la estructura urbana y social del Distrito Metropolitano de Quito.

3.5 Calidad Ambiental

El proponer que el DMQ sea un territorio con óptima calidad ambiental y un manejo sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables implica observar en las actuaciones urbanísticas los siguientes lineamientos:

- Minimizar la producción de desechos sólidos, líquidos y gaseosos.
- Incorporar prácticas productivas y tecnologías de producción limpia.
- Aprovechar materias primas e insumos de bajo impacto.

- Incorporar la gestión ambiental dentro del manejo administrativo integral del Municipio.
- Controlar las emisiones de ruido bajo estándares internacionales, nacionales y locales de acuerdo a los usos específicos permitidos.
- Promover y desarrollar sistemas de reciclaje de residuos sólidos.
- Implementar campañas de información sobre el manejo de descargas líquidas domésticas en la fuente (separación de grasas, aceites y demás residuos líquidos).
- Incentivar la participación ciudadana en prevenir y controlar la contaminación ambiental, en la planificación urbanística.
- Recuperar y preservar la calidad de los recursos naturales.
- Desarrollar y mantener un sistema de información actualizado, transparente y accesible sobre el estado de los diferentes recursos ambientales del Distrito.
- Incentivar cambios tecnológicos tales como: reutilización del agua, ahorro energético, reutilización de materias primas, reciclaje.
- Promover y desarrollar sistemas de valorización de residuos.

3.5.1 Protección de áreas naturales

Conservación, protección y mitigación de impactos en bosques, microcuencas y áreas protegidas y reservas ecológicas metropolitanas (Ilaló, Lloa, Noroccidente de Pichincha, Pululahua y Antisana) a través de acciones de protección de las microcuencas hidrográficas, forestación y/o

reforestación en áreas rurales y naturales; habilitación de parques metropolitanos y reservas naturales para la adaptación y conservación de la fauna y flora silvestres. Se conformará la red metropolitana para la gestión de áreas naturales. (ver sección 2.2)

Explotación racional de los recursos naturales no renovables a través de:

- Propiciar un manejo sustentable de zonas destinadas a actividades mineras con el fin de evitar la degradación de las características biofísicas de los suelos.
- Exigir el cumplimiento de la normativa ambiental referente al uso y explotación de canteras.
- Promover la recuperación de zonas explotadas que han dejado de ser productivas.
- Formular e implementar programas de capacitación a los involucrados en esta actividad con el fin de garantizar una explotación tecnificada y adecuada.
- Implementar mecanismos de control, a través del monitoreo del cumplimiento de los planes de manejo de minas y canteras. *(ver mapa 20)*

3.5.2 Aire limpio

Reducción del impacto de contaminantes para la salud humana, al patrimonio cultural y natural del Distrito. Esto implica:

- La consolidación del sistema de monitoreo de la calidad del aire y el inventario de emisiones.

- Desarrollo de la meteorología y de los modelos de predicción de la contaminación atmosférica.
- La consolidación del proceso de revisión vehicular.
- La priorización del sistema de transporte público y el uso de tecnologías limpias.
- El uso de combustibles de menor impacto.
- La incorporación de tecnologías limpias en la industria.

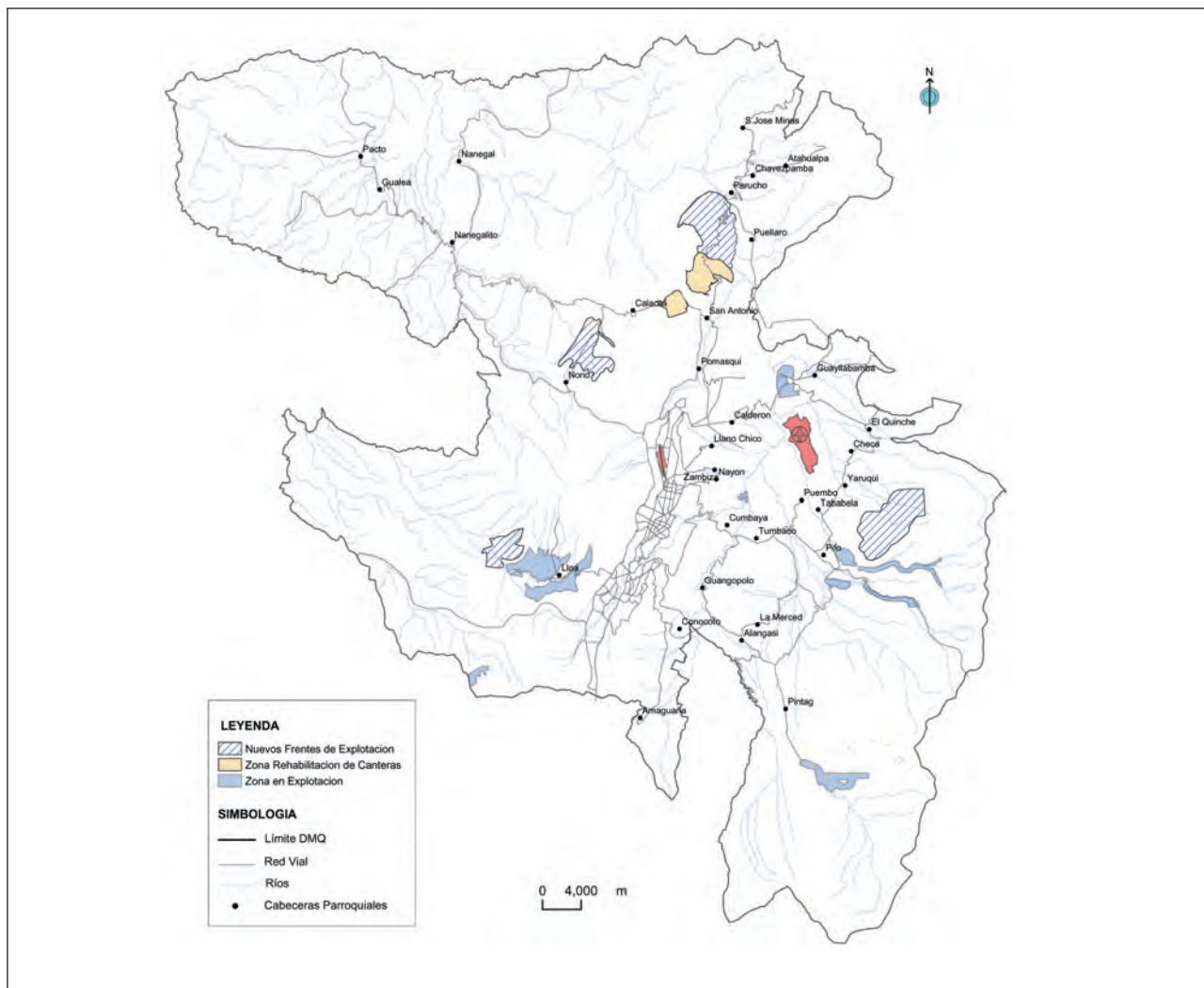
3.6 Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias

El preparar al DMQ como un territorio y una población prevenida ante los riesgos de origen natural y antrópico supone:

- Reducir el riesgo y prevenir a la población ante la ocurrencia de desastres de origen natural y antrópico.
- Crear un Sistema de Prevención de riesgos y atención de emergencias, que se conciba como un sistema “municipal” de trabajo multisectorial, interinstitucional y multidisciplinario.
- Incrementar el liderazgo y la capacidad institucional para establecer políticas.
- Definir competencias claras entre los diferentes organismos estatales que trabajan sobre la temática.
- Direccionar los estudios en relación a amenazas y vulnerabilidades que permitan tener más precisión en la información y una mejor organización a nivel interinstitucional.

ZONA DE EXPLOTACIÓN DE CANTERAS (A9b)*

MAPA 20



* (A9b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

- Establecer mecanismos de capacitación y educación permanentes, incluir contenidos relacionados a la temática en el pénsum de estudios.
- Crear un fondo metropolitano para la mitigación de riesgos y atención de emergencias garantizando el destino específico de recursos para los preparativos y respuesta.
- Generar una cultura de prevención a través de la institucionalización de programas preventivos en escuelas, colegios, edificaciones públicas y sitios de afluencia masiva y la realización de programas de capacitación a la comunidad.
- Fortalecer la investigación sobre las amenazas y la vulnerabilidad como estrategia para: la reducción de riesgos, mejorar la planificación preventiva; y, establecer una estrategia de gestión concertada del uso del suelo urbano en zonas de riesgos.

4

IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN DEL PGDT

4.1 Implementación del PGDT

Para lograr una viabilidad y desarrollo continuo de las premisas y previsiones del PGDT es necesario considerar algunos instrumentos prácticos que permitan ir gestionando el Plan en correspondencia con los lineamientos del Plan Equinoccio 21 y del Plan Bicentenario. Las más importantes acciones se relacionan con :

- Continuar asumiendo los retos de la descentralización como eje constitutivo de un auténtico gobierno local, que posibilite obtener gobernabilidad en aspectos fundamentales para el buen funcionamiento del territorio y la consecución de mejores estándares de vida. (educación transporte, salud y medio ambiente)
- Promover la integración y la mancomunidad regional, como escenario de aprovechamiento de las ventajas de la economía de escala y de concertación de localidades para garantizar un proceso de desarrollo regional, productivo, sustentable y equitativo.
- Impulsar la democratización participativa de la gestión metropolitana que garantice la ciudadanía plena de sus habitantes y en la que se concrete al interior del Distrito una gestión más descentralizada que asigne nuevamente recursos y responsabilidades en función de capacidades locales.

- Perfeccionar los mecanismos de cooperación público privadas que permitan viabilizar la realización de programas y proyectos previstos en las intervenciones del Plan.
- Implantar un código de ética o “responsabilidad local” que guíe a las generaciones y gobiernos actuales hacia la seguridad de sus propias posibilidades de vida y de las generaciones futuras.
- Perfeccionar la estructura reguladora que aumente la eficiencia y participación al sector privado y popular en el suministro y obtención de viviendas, servicios e infraestructura.
- Incrementar la capacidad financiera y técnica de las instituciones municipales, mediante la implementación de una nueva instrumentación fiscal, legal y de medidas institucionales.

Una eficiente gestión institucional, que garantice una eficaz atención de los requerimientos de la gobernabilidad, de la calidad de vida y de la potenciación de la productividad que exige la cristalización institucional de, al menos, tres procesos fundamentales: a) una reforma política legal; b) una reforma económica-financiera, c) una reforma administrativa.

Reforma de la Estructura Política Legal

Es fundamental cristalizar una reforma que posibilite a la institución y al Distrito, enfrentar los retos de la gobernabilidad dentro de un contexto- en el corto plazo- de crisis económica y de

descentralización del Estado. En este sentido, las reformas deberán orientarse a adecuar y profundizar los contenidos de la Ley del Distrito Metropolitano de Quito y modificar el marco legal y reglamentario urbanístico del Distrito Metropolitano de Quito que agilite la gestión y administración de la ciudad tanto del Municipio como de los actores públicos y privados.

Reforma de la Organización Económico-Financiera

Es imprescindible estatuir una reforma orientada a identificar, revisar e incorporar nuevas formas de provisión de recursos para la municipalidad; a racionalizar y orientar estratégicamente la inversión municipal, pública, privada y, a reconocer y restablecer las vinculaciones entre las intervenciones urbanas propuestas por el Plan y el presupuesto, entre el presupuesto y la participación y entre ésta y la rendición de cuentas.

Reforma Administrativa

Es necesario complementar los procesos de modernización de la gestión urbana con una reingeniería de procesos administrativos que optimicen la prestación de servicios y la ejecución de proyectos a través de evaluación por resultados. Es necesario, por lo tanto, la incorporación de herramientas tecnológicas que faciliten la información a los ciudadanos y la gestión y control de los funcionarios municipales apuntando a la conformación de un gobierno electrónico moderno y ágil.

4.2 Gestión del PGDT

La gestión del PGDT significa:

- Una actuación institucional acorde con sus propuestas y lineamientos. Así los planes sectoriales deberán diseñarse en concordancia con las directrices y políticas generales del PGDT y se constituyen, conjuntamente con el Plan Bicentenario, en orientadores de la inversión pública territorial en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Un empleo efectivo y eficiente de los instrumentos de gestión del suelo existentes, de manera que se posibilite el cumplimiento de los principios del ordenamiento territorial y se vaya formando una cultura de la práctica del urbanismo.
- Lograr una inversión pública coordinada y eficiente entre las diferentes entidades públicas y los promotores privados para la obtención de un desarrollo urbano más justo y equilibrado.
- Estimular la acción privada en el desarrollo territorial en concordancia con los objetivos y determinaciones del planeamiento general.

La gestión, entendida como el proceso de gerenciamiento municipal de las acciones de coordinación, promoción y seguimiento del Plan, implica la incorporación de procedimientos financieros-presupuestarios, administrativos-desconcentrados, participativos-responsables y reglamentarios- flexibles que a la vez que viabilicen las propuestas del Plan también,

potencien su auditoria social. La coordinación de dichas acciones corresponderá a la Secretaría de Desarrollo Territorial.

5

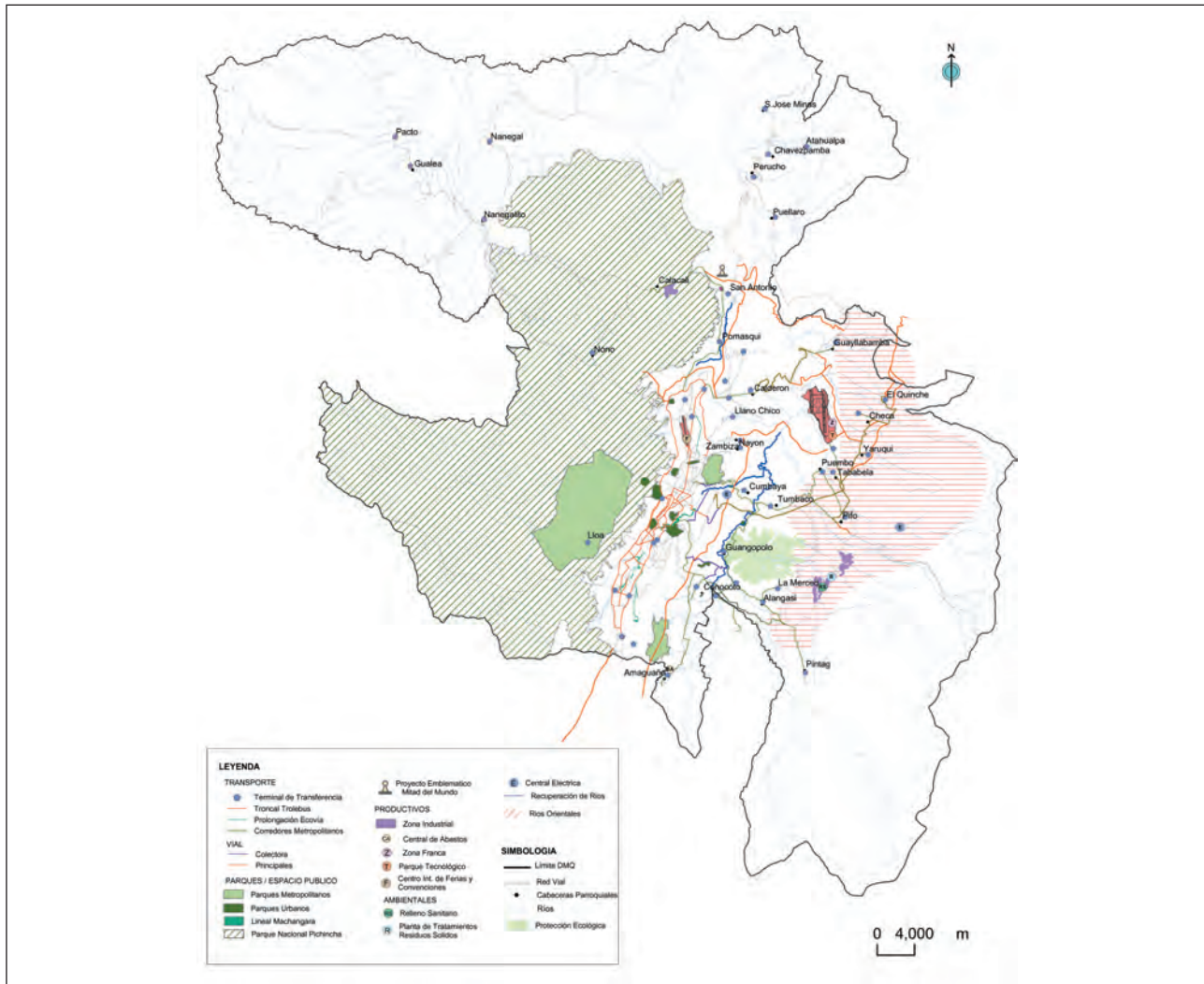
PROYECTOS METROPOLITANOS

Constituyen el conjunto de proyectos fundamentales, cuya realización total o parcial, en el corto y mediano plazo, potenciarán la conformación de una nueva estructura territorial metropolitana eficiente y competitiva, equitativa, sustentable, segura y gobernable que consolide a Quito y su territorio en condición de capital del Ecuador y centro metropolitano de carácter internacional. *(ver mapa 21)*

Se identifican los siguientes proyectos:

- Aeropuerto Internacional; Zona Franca y Parque Industrial Tecnológico.
- Parque Bicentenario y Centro de Convenciones. (actual aeropuerto)
- Proyecto Ríos Orientales. (agua, electricidad y protección ecológica)
- Proyecto Sanitario El Inga. (plantas de tratamiento y desechos sólidos).
- Parque Industrial El Inga.
- Recuperación ambiental de los ríos Machángara y Monjas.
- Sistema Metrobus. Corredores (troncales) longitudinales de transporte urbano.
- Tren ligero.
- Terminales interprovinciales e interparroquiales.

- Nueva Panamericana. Perimetral Distrital. E35
- Autopista Interoceánica. Quito-Tumbaco-Pifo-Aeropuerto.
- Perimetral Metropolitana.
- Parque Metropolitano y termas Ilaló.
- Reubicación del ex penal García Moreno, CDP y Centro de Rehabilitación N° 2.
- Centro Cívico Nacional.
- Rehabilitación de El Panecillo.
- Recuperación de la “Estación Chimbacalle”.
- Estructuración urbana de la Av. Pichincha.
- Parque de Cotocollao.
- Terminal de Carga.
- Centro Mayorista de Comercialización.

PROYECTOS METROPOLITANOS (A8b)***MAPA 21**

* (A8b) mapa publicado en la Ordenanza N° 023

BIBLIOGRAFÍA

ACCE. CAE. CCQ. CICP. “Propuesta ciudadana para actualizar el Plan General de Desarrollo Territorial, el Plan Equinoccio 21 y el Plan Bicentenario. Documento inédito. Quito, 2005

Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito. “Análisis de viabilidad de una zona logística en Quito. Contexto estratégico y entorno” Documento de avance I. Quito, 2005.

Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito. ASTEC, F ROMO, L&G “Propuesta de red vial básica para optimizar el desarrollo de la zona nororiental del DMQ” Documento inédito. Quito, 2005.

Corporación Aeropuerto y Zona Franca del Distrito Metropolitano de Quito. “Análisis de viabilidad de una zona logística en Quito. Contexto estratégico y entorno” Documento de avance I. Quito, 2005.

Empresa Metropolitana de Agua Potable y Alcantarillado, (EMAAP-Q). TAHAL-IDCO Consultora CL. “Plan Maestro Integrado de Agua Potable y Alcantarillado para la ciudad de Quito”. Documento inédito, Quito, 1998.

Empresa Metropolitana de Agua Potable y Alcantarillado, (EMAAP-Q). Programa de Saneamiento Ambiental. “Propuesta para la gestión integral del suelo no urbanizable”. Documento inédito, 2005.

Empresa Metropolitana de Agua Potable y Alcantarillado, (EMAAP-Q). Programa de Saneamiento Ambiental. Administración Zonal de Calderón “Plan Parcial Calderón”. Documento inédito, 2005

Empresa Metropolitana de Agua Potable y Alcantarillado, (EMAAP-Q). Programa de Saneamiento Ambiental. Administración Zonal Centro. “Plan Especial La Libertad”. Documento inédito, 2005.

Gobierno de la Provincia de Pichincha. “Plan Estratégico de la Provincia de Pichincha. Quito, 2003

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda. Quito, 2001.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. “Sistema integrado de encuestas de hogar”. INEC, 2005

INECON. “Estudio de costos y tarifas de los servicios prestados por la EMAAPQ. Capítulo 3. Análisis y Proyección de la Demanda”. Documento inédito. Quito, 2004.

MDMQ. CONQUITO. ENRIQUEZ Francisco. “La dinámica industrial y productiva de Quito. Documento inédito, Quito, 2005.

MDMQ. “Plan Equinoccio 21. Quito hacia el 2005. Documento ciudadano” Quito, 2004

MDMQ. Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. “Plan General de Desarrollo Territorial”. Quito, 2001

MDMQ. Dirección Metropolitana de Planificación Territorial. “Metodología de la proyección demográfica del DMQ”. Documento inédito, Quito, 2005.

MDMQ. Dirección Metropolitana de Planificación Territorial. “El espacio público en el DMQ”. Documento inédito, Quito, 2003.

MDMQ. Dirección Metropolitana de Transporte. “Plan Maestro de Transporte para el Distrito Metropolitano de Quito”. Documento inédito, Quito, 2002

MDMQ. Dirección Metropolitana de Transporte. “Plan de Desplazamientos para el Distrito Metropolitano de Quito”. Documento borrador inédito, Quito, 2005

MDMQ. Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, Corporación para el Mejoramiento del aire. Plan de Manejo de la calidad del aire del Distrito Metropolitano de Quito, Período 2005-2010. Documento inédito, Quito, 2005.

MDMQ. Dirección de Comercialización. “Plan de Comercialización “ Documento inédito. Quito, 2004

MDMQ. Dirección Metropolitana de Medio Ambiente. “Plan de Manejo Integral del Recurso Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito”. Documento inédito, Quito, 2005.

MDMQ. Empresa de Suelo y Vivienda. “Una política Municipal de Vivienda de Interés Social para Quito” Documento borrador inédito, Quito, 2005.

MDMQ. Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. IRD “Los lugares esenciales en el Distrito Metropolitano de Quito”. Quito, 2002

MDMQ. Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. IRD “La Vulnerabilidad en el Distrito Metropolitano Quito”. Quito, 2004

MONCAYO Paco. “Quito hacia el Bicentenario. Plan de Gobierno 2005-2009”. Quito, 2004.

Anexo 1 Distribución poblacional

El escenario demográfico referencial asumido por el Plan en base a las características de crecimiento observado hasta el 2005 establece para el año 2020, una población total en el DMQ de 2'698.477 habitantes; distribuida de la siguiente manera 1'917.995 en la ciudad central, 667.964 en las áreas suburbanas y 112.518 en las áreas rurales no urbanizables.

La propuesta de distribución poblacional del PGDT reconoce como referente al soporte poblacional total del DMQ estimado al 2020; observa la clasificación general de suelo asumida; identifica las características de ocupación del territorio y la urbanización; reconoce las condiciones de constructibilidad del suelo; la disponibilidad futura de infraestructura y el rol de las estructuras existentes en perspectiva de la asignación general de funciones a las diferentes unidades territoriales.

La población en el área urbana y urbanizable

Reconocer la existencia de estructuras territoriales heterogéneas, no estáticas y con dinámica específica de carácter económico, ecológico-ambiental y físico, tanto en las áreas de suelo urbano, como urbanizable, posibilita identificar cuatro procesos de ocupación y desarrollo urbanístico: consolidado, en consolidación, en incorporación, y de conservación/protección, al ser discriminados en función de la disponibilidad de suelo y la capacidad de constructibilidad del suelo, permiten determinar las reales potencialidades de edificación y densificación poblacional, y posibilita la estimación de una distribución poblacional que garantice un desarrollo ambiental, funcional, seguro y sustentable del Distrito.

El área urbana actual, de la ciudad de Quito, soportará hasta el año 2020, una población de 1'907.138 habitantes, con un incremento de 388.845 habitantes nuevos, con una densidad bruta promedio de 101 hab/Has., distribuida de la siguiente manera:

La Zona Sur, en proceso de incorporación y consolidación básicamente residencial, con significativo uso industrial, con disponibilidad de suelos vacantes pero con dificultades de adaptación⁴⁵ para la construcción intensiva especialmente en altura, soportará una población de 405.239 habitantes, que significa un incremento de 169.183 habitantes; con una densidad bruta promedio de 83.5 hab/Has.

La Zona Centro Sur, predominantemente residencial y en proceso de consolidación final, incrementará su población en 78.555 habitantes que sumarán 510.318 habitantes, con una densidad bruta promedio de 159.5 hab/Has.

La Zona Centro, de características centrales (histórica-regional), consolidada y con incorporación de usos no residenciales correspondiente al proceso de expansión de centralidad, disminuirá su población en 3.662 habitantes, lo que sumará 219.910 habitantes. La densidad bruta promedio de la zona se ubicará en el orden de 120 hab/Has.

La Zona Centro Norte, construida casi en su totalidad que observará procesos de renovación concomitantes con su rol de centralidad extendida, soportará una población de 414.613 con una densidad bruta promedio de 119.4 hab/Has., producto del incremento de 46.573 habitantes.

La Zona Norte (La Delicia), en proceso de consolidación y probable renovación en los ejes de alrededor del actual aeropuerto y con disponibilidad de áreas vacantes en la periferia Occidental, soportará una población de 361.536 habitantes, con una densidad bruta promedio de 108.8 hab/Has., producto de la incremento de 112.703 habitantes.

La habilitación del área urbano-urbanizable, localizada en la actual periferia suburbana, soportaría en el año 2020 una población de 564.420 habitantes, producto del incremento de 196.078 nuevos habitantes.

Las parroquias Pomasqui y San Antonio con funciones turísticas y residenciales, sumarán para el 2020 64.240 habitantes producto del incremento de 19.013 nuevos habitantes.

La Zona de Calderón y Llano Chico, con características esencialmente residenciales, que aprovechen las buenas condiciones de constructibilidad del suelo, soportará una población de 177.868 habitantes, observando un incremento de 68.593 habitantes nuevos.

45. Suelo con altos niveles freáticos.

Las parroquias de Nayón y Zámbriza, propuestas para uso residencial tendrán un incremento poblacional de 6.236 habitantes que sumarán una población de 20.536 habitantes en el año 2020.

La Zona Tumbaco y Cumbayá, de uso predominante residencial y zona de extensión de la centralidad de Quito, incrementaría una población de 34.500 con lo que soportaría una población de 103.276 habitantes.

La Zona de Los Chillos sin Píntag y Amaguaña⁴⁶, preferentemente residencial, soportaría 136.303 habitantes producto del incremento de 45.338 nuevos habitantes.

La distribución poblacional prevista para las zonas Pomasqui- San Antonio, Calderón, Tumbaco-Cumbayá y Los Chillos reconocen la condición de consolidación en función de la persistencia en el alcance del Plan de patrones de urbanización (tamaño de lotes y constructibilidad) similares a los actuales en menor superficie total y refleja el crecimiento de la zona del Nuevo Aeropuerto.

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 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. Para el año 2020, la zona en su conjunto, soportará una población de 125.667 habitantes, en un área de 58.781 Has., con una densidad promedio de 2.11 hab/Has.⁴⁷

La población en el área no urbanizable

Las áreas no urbanizables del Distrito Metropolitano de Quito, comprenden territorios de 19 parroquias, ubicadas en el segundo anillo de asentamientos periféricos. Observan un tratamiento territorial (que oscila entre la conservación y el crecimiento moderado), que soportará una población total de 155.368 habitantes en el año 2020, en las cabeceras parroquiales y centros poblados, sin duda alguna, compatibles con la conservación de sus usos y aptitudes para la agricultura tradicional y agroexportable, ganadera y ecológica turística.

46. La población correspondiente a estas dos parroquias aisladas de la estructura urbana urbanizable suman 55.005 hab. en el 2020.

47. En esta estimación se consideró el impacto del funcionamiento en el año 2010 del Nuevo Aeropuerto, Vía Aeropuerto y Parque Industrial El Inga.

Las parroquias de Lloa, Nono, Calacalí, Nanegal, Nanegalito, Pacto, Gualea, San José de Minas, Atahualpa, Puéllaro, Perucho y Chavezpamba, ubicadas en el Occidente y Norte del Distrito, conservarán un crecimiento bajo–moderado, que garantizará la conservación de sus usos agropecuarios y eventuales intervenciones de infraestructura ecoturística. Para el año 2020, en esta área, que comprende 131.676 Has. se ubicarán 36.801 habitantes con una densidad promedio de 0.23 hab/Has.

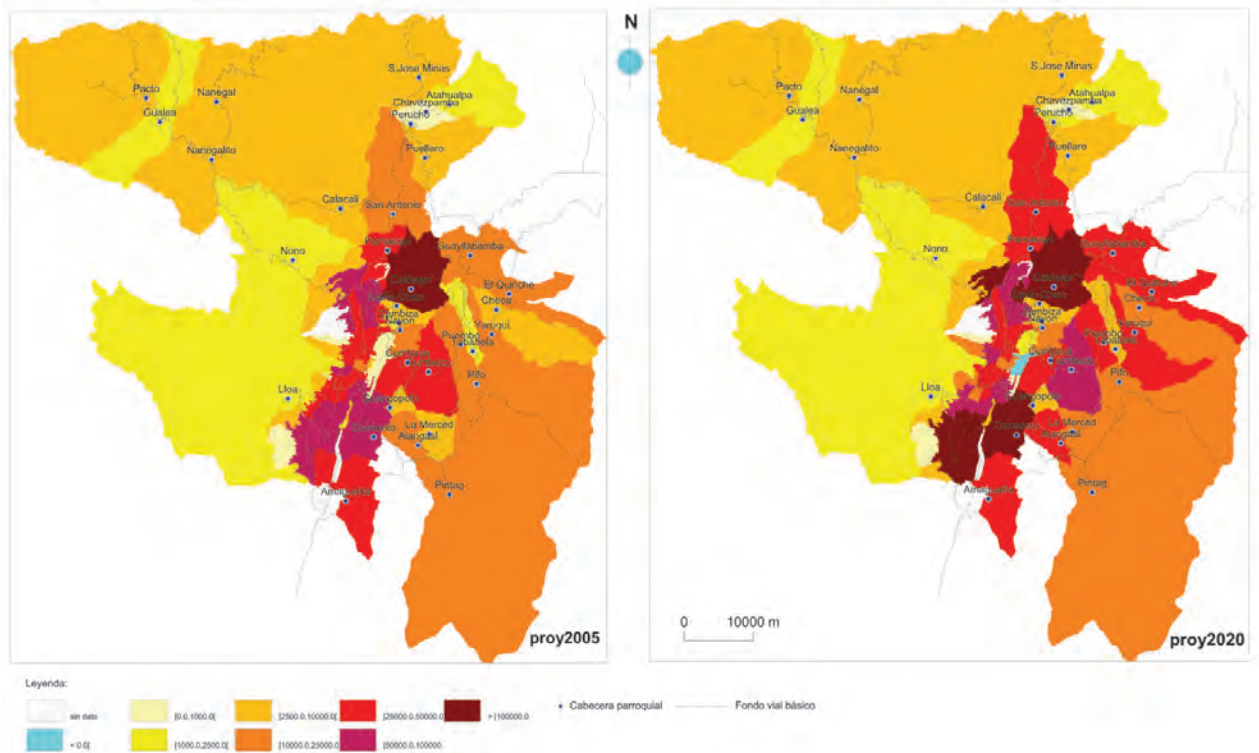
En el Sur–Oriente, Píntag con una extensión de 49.118 Has. conservará su potencial agropecuario con un crecimiento demográfico moderado que, para el 2020, soportará una población de 19.674 habitantes y una densidad de 0.46 hab/Has. y Amaguaña tendrá una población de 35.331 habitantes. *(ver mapa 22)*

ÁREA/AÑO	2001	2005	2010	2015	2020
ÁREA URBANA	1,397,698	1,504,991	1,640,478	1,777,976	1,917,995
ZONA QUITUMBE	190,385	235,298	291,439	347,581	403,722
ZONA ELOY ALFARO (Sin Lloa)	410,866	431,858	458,119	484,403	510,706
ZONA MANUELA SÁENZ	227,173	227,151	227,124	227,097	227,069
ZONA EUGENIO ESPEJO (Sin Nayón y Zambiza)	352,417	363,087	376,218	389,275	402,510
ZONA LA DELICIA (Sin Nono, Pomasqui, San Antonio y Calacalí)	216,857	247,597	287,577	329,621	373,988
ÁREA URBANIZABLE	344,799	401,996	487,363	571,807	667,964
NAYÓN Y ZÁMBIZA (Zona Eugenio Espejo)	12,637	14,661	17,398	20,209	22,841
POMASQUI Y SAN ANTONIO (Zona La Delicia)	40,157	44,166	47,822	49,582	49,125
ZONA CALDERÓN	93,989	113,374	137,605	161,836	186,066
ZONA TUMBACO	59,576	68,776	80,276	91,776	103,276
ZONA LOS CHILLOS (Sin Amaguaña y Píntag)	78,875	92,159	109,678	128,164	147,564
ZONA AEROPUERTO (Sin Guayllabamba)	59,565	68,859	94,585	120,240	159,092
ÁREA NO URBANIZABLE	99,704	100,780	103,864	107,155	112,518
LLOA	1,431	1,432	1,413	1,371	1,310
NONO	1,753	1,762	1,698	1,562	1,367
CALACALÍ	3,626	3,446	3,095	2,650	2,158
NOROCCIDENTE (Delegación)	11,975	11,515	10,940	10,365	9,790
NORCENTRAL (Delegación)	16,724	17,296	18,010	18,725	19,439
AMAGUAÑA	23,584	25,435	27,233	28,456	29,102
PÍNTAG	14,487	15,007	15,259	15,120	14,642
GUAYLLABAMBA	12,227	14,275	18,612	23,660	31,305
DISPERSO QUITO (Periferia de Quito)	13,897	10,612	7,603	5,246	3,404
DMQ	1,842,201	2,007,767	2,231,705	2,456,938	2,698,477

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001 INEC • Elaboración: Unidad de Estudios DMPT-MDMQ

DENSIDADES DE POBLACIÓN 2005 - 2020

MAPA 22



ORDENANZA N° 023
QUE APRUEBA LA PRIMERA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL
DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y SUSTITUYE A LA ORDENANZA N° 004

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aprobó el 13 de noviembre del 2001 la ordenanza de Zonificación No. 004 que contiene el Plan General de Desarrollo Territorial.

Que el Art. 9 de la Ordenanza de Zonificación No. 004 que contiene el Plan General de Desarrollo Territorial establece que la primera revisión de este instrumento de planificación y gestión territorial debe realizarse en el año 2005.

Que en ejercicio democrático la sociedad quiteña aprobó en el año 2004 el plan ciudadano “Equinoccio 21” el mismo que determina los lineamientos de actuación para el desarrollo futuro del DMQ y prioriza las intervenciones urbanas.

Que adicionalmente y desde la aprobación del PGDT la Municipalidad ha desarrollado diversos estudios y planes sectoriales y parciales a través de los cuales ha direccionado la realización de las intervenciones urbanas que han modificado la estructura urbana de la ciudad y el DMQ.

Que la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda ha recopilado criterios para la actualización analizado en diferentes espacios institucionales y gremiales en los que ha recabado importantes aportes. En ejercicio de sus facultades determinadas por la Ley de Régimen Municipal y Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.

EXPIDE

LA ORDENANZA QUE APRUEBA LA PRIMERA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE DESARROLLO TERRITORIAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y SUSTITUYE A LA ORDENANZA N° 004

Título 1

Definición, contenido y objetivos

Art. 1. Definición.- El PGDT es el instrumento director para el desarrollo y ordenamiento físico - espacial del territorio del Distrito Metropolitano de Quito, para lo cual establece las orientaciones de planificación y gestión.

Art. 2. Contenido.- El Plan determina los lineamientos de política y las intervenciones principales de: la clasificación general del suelo en el DMQ; las etapas de incorporación de suelo urbanizable; las áreas de protección ecológica; la infraestructura básica; los equipamientos; el transporte, vialidad; el suelo y vivienda; las áreas históricas patrimoniales; espacio público, áreas verdes y recreativas e identifica los proyectos metropolitanos de carácter estratégico.

Art. 3. Objetivos.- El PGDT propicia el mejoramiento de la calidad de vida de la población; el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales; la productividad económico social; la protección del patrimonio natural, cultural, urbano y la superación de los desequilibrios socio - territoriales. Esta concebido para posibilitar la creación y defensa del espacio público; la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.

Art. 4. Instrumentos de Acción.- Constituyen instrumentos principales para el cumplimiento de los objetivos previstos en el Plan: la presente Ordenanza de aprobación del PGDT.; la memoria técnica; y los siguientes mapas: A1b. que se refiere a la Clasificación General del Suelo en el DMQ; A2b. que contempla las Etapas de Incorporación del Suelo Urbanizable, A3b. que contiene la Red de Transporte Metropolitano; A4b. referido al Sistema Vial Metropolitano, A5b. que se refiere al Sistema de Áreas Patrimoniales A6b. que contiene las Áreas de Protección Ecológica, A7b. Referido al Sistema Matriz de Áreas y Espacio Público; A8b. De los Proyectos Metropolitanos y A9b. Zonas de explotación de canteras (RNNR)

Constituyen instrumentos complementarios del PGDT: El Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), las normas de Arquitectura y Urbanismo, y las disposiciones del Régimen Metropolitano del Suelo.

Título 2

Principios Generales

Art. 5. Ámbito de Aplicación.- La presente Ordenanza tiene vigencia en el territorio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme a lo previsto en el artículo 5 de la ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito. El desarrollo físico y la utilización del suelo se regirán por los lineamientos y disposiciones previstos en este Plan y en los demás instrumentos que lo desarrollan y complementan.

Art. 6. Declaración de interés público o social.- Se declaran de interés público o social, todas las actividades y operaciones de ordenamiento, planificación y gestión del territorio previstas en el PGDT,

en concordancia con lo previsto en el artículo 205 de la Ley de Régimen Municipal. Las actuaciones públicas y privadas sobre el territorio metropolitano o de incidencia directa en el mismo deberán sujetarse a las determinaciones del PGDT y de sus instrumentos de acción principales y complementarios y serán fiscalizadas y supervisadas por las respectivas autoridades municipales.

Art. 7. Vigencia.- El PGDT tendrá vigencia hasta el año 2020.

Art. 8. Evaluación.- La evaluación del PGDT será continua y permanente por parte de todas las entidades de la administración municipal. Para el efecto anualmente la Dirección Metropolitana de Planificación Territorial procesará las observaciones institucionales y /o ciudadanas relacionadas con la aplicación y ejecución del Plan, las mismas que serán recopiladas y sistematizadas y puestas en conocimiento del Alcalde y el Concejo Metropolitano para la toma de las decisiones correspondientes.

Art. 9. Revisión.- El PGDT será revisado en sus contenidos y en los resultados de su gestión cada cinco años, independientemente de la evaluación anual establecida en el Art.8.

Art. 10. Procedimiento para la revisión.- Las revisiones del PGDT estarán sometidas al siguiente procedimiento: La Dirección Metropolitana de Planificación Territorial será el organismo técnico que elabore la nueva versión del Plan incorporando y concertando las recomendaciones recibidas desde las dependencias municipales y la ciudadanía.

La propuesta de revisión del PGDT se someterá a consideración del Consejo Consultivo del Plan como paso previo al conocimiento de la Comisión de Planificación. Una vez analizada la propuesta por la Comisión se someterá a consideración del Concejo Metropolitano, única instancia autorizada para aprobar las revisiones al PGDT.

La Dirección Metropolitana de Planificación Territorial podrá realizar consultas públicas para recoger las observaciones y recomendaciones formuladas por las diversas entidades de la sociedad civil y revisar las propuestas, y procederá a evaluarlas, en función de su factibilidad, conveniencia y concordancia con los objetivos del PGDT.

Art. 11. Revisión de excepción.- Excepcionalmente el Plan podrá ser revisado antes de los plazos previstos en el Art. 9, por las siguientes razones:

- Cuando ocurran cambios significativos en las previsiones demográficas
- Cuando exista necesidad de ejecutar macroproyectos que generen impactos sobre el ordenamiento previsto.
- Cuando situaciones producidas por fenómenos naturales o antrópicos, alteren las previsiones establecidas en el Plan.

Art. 12. Interpretación y aplicación.- De existir necesidad de una interpretación de las disposiciones contenidas en el PGDT, la "Ordenanza de interpretación definitiva" será potestad única y exclusiva del Concejo Metropolitano, para lo cual contará con el sustento de las documentaciones originales del Plan y los informes de la Dirección de Planificación Territorial y de Procuraduría Metropolitana.

Art. 13. Consejo Consultivo del Plan.- El Consejo Consultivo del PGDT se constituye en el ente asesor del Plan y tiene como fin realizar el seguimiento y proponer iniciativas, ajustes o revisiones al Plan.

El Consejo Consultivo se conformará por los siguientes miembros: el Alcalde Metropolitano; el Concejal Presidente de la Comisión de Planificación; el Secretario de Desarrollo Territorial; dos representantes del Consejo Metropolitano del Plan Estratégico; un delegado de la Federación de Cámaras de la Producción; un delegado de los gremios profesionales; un representante de las Universidades afincadas en el DMQ y un delegado del Consejo Provincial de Pichincha. La Dirección Metropolitana de Planificación Territorial actuará como Secretaría Técnica.

Título 3

De la Clasificación General del Suelo y las etapas de incorporación

Art. 14. Clasificación General del Suelo.- El suelo del Distrito se clasifica en tres categorías generales: urbano, urbanizable y no urbanizable.

- **Suelo urbano.-** Es el que se emplaza dentro del límite urbano que se halla definido en el mapa A1b de clasificación del suelo.
- **Suelo urbanizable.-** El que se encuentra identificado en el mapa A1b Clasificación del Suelo como suelo urbanizable. El que teniendo características y equipamiento rural cuenta con

planeamiento, infraestructura parcial, susceptible de ser incorporado al proceso de urbanización a partir del año 2011 y de acuerdo a las etapas de incorporación (Mapa A2b) previstas en el Plan.

- **Suelo no urbanizable.-** Es el que se encuentra definido como tal en el Mapa A1. Clasificación del Suelo. Esta categoría de suelo no será incorporado al uso urbano, por razones de oportunidad o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales, de interés paisajístico e histórico-cultural y actividades análogas.

Art. 15. Etapas de incorporación del suelo urbanizable.- Con el fin de organizar y direccionar el crecimiento urbano se establece un proceso de incorporación de suelo, por quinquenios, de acuerdo con el Mapa A2b, Etapas de Incorporación. La condición del suelo urbanizable de los predios se establecerá en el Informe de Regulación Metropolitana.

Art. 16. Modificaciones a la clasificación del suelo.- Queda expresamente prohibido el cambio de la clasificación del suelo y etapas de incorporación previstas en el Plan. Las modificaciones a la clasificación se efectuarán en los procesos quinquenales de revisión. Los usos específicos del suelo serán determinados en el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), instrumento complementario al Plan.

Título 4

Políticas e intervenciones principales y proyectos metropolitanos

Art. 17. Las políticas e intervenciones sectoriales definidas en el PGDT constituyen las directrices de actuación que deberán ser observados detalladamente en los respectivos planes y programas sectoriales municipales y gestionados por las respectivas instancias municipales.

Art. 18. Constituyen proyectos metropolitanos de máxima prioridad municipal los indicados en la Memoria Técnica y en el cuadro anexo referido a proyectos metropolitanos.

Disposiciones transitorias

Primera.- A 30 días de aprobado el Plan, el Alcalde Metropolitano convocará y constituirá al Consejo Consultivo del PGDT.

Disposiciones finales

Primera.- El Plano A9b de Zonas de explotación de canteras (RNNR) de esta ordenanza reemplaza al plano No. 1 de la ordenanza No. 146.

Segunda.- Quedan derogadas todas las Ordenanzas y Reglamentos que se opongan a la presente Ordenanza.