PLAN DIRECTOR DE URBANISMO DE SAN FRANCISCO DE QUITO

ORDENANZA GENERAL Nº 1165 Y MEMORIA

Imprenta Municipal 1967 Quito-Ecuador

EL I. CONCEJO MUNICIPAL DE QUITO,

en uso de las atribuciones que le confiere la Ley de Régimen Municipal,

D E C R E T A :

La siguiente Ordenanza que sanciona los estudios del Plan Director de Urbanismo de Quito, y los reglamentos anexos que a dicho Plan se incorporen:

Art. 1º—Vistos los estudios realizados por la División de Planificación sobre la propuesta de estructura física para Quito y que consisten en lo siguiente:

a) Plan General de uso de suelos.
b) Plan de afectaciones y zonas non-aedificandi y non-confortandi.
c) Plan Vial mayor que comprende la regularización del trazado actual y la propuesta de nuevas vías y solución de puntos de conflicto.
d) Regularización de densidades, tipos de edificación y altura de construcciones.
e) Estudio especial que concierne al Centro Histórico de la ciudad.
f) Limitación Territorial del perímetro de aglomeración, Zonas de Urbanización prioritaria y zonas de acondicionamiento diferido.

Aprueba dichos estudios y dispone que el Departamento Técnico a través de sus secciones competentes lo ponga en vigencia desde la fecha de sanción de la presente Ordenanza.

Art. 2º—A los documentos antedichos se incorporarán, en calidad de anexos, y formarán parte de la presente Ordenanza, los Reglamentos explicativos y complementarios de los mismos, así como también todos los estudios que con igual carácter, el Departamento Técnico siguiere elaborando como materia del Plan mencionado y que oportunamente fueren elevados al conocimiento del I. Concejo.

Art. 3º—Estimándose que los estudios presentados forman una estructura no disgregable y que cualquier modificación parcial que se hiciere en forma inconsulta traería como consecuencia una mengua apreciable en la coherencia del conjunto, se establece que el procedimiento para toda modificación que por móviles de orden técnico hubieren de introducirse en el plan, será el siguiente:

El Departamento Técnico a través de la División de Planificación propondrá y estudiará las mencionadas reformas que serán, posteriormente elevadas al conocimiento del I. Concejo, el cual no podrá en ningún caso hacer uso de la vía de excepción para modificar el Plan parcial o totalmente.

Art. 4º—Las disposiciones complementarias del Plan, en todo lo que se relaciona con Ordenanzas, Reglamentos, etc., derogan toda la Legislación anterior que se oponga a ellas.

Art. 5º—La presente Ordenanza entrará en vigencia desde la fecha de su sanción.

Dado en la Sala de Sesiones del I. Concejo Municipal en Quito, a los veinte y siete días del mes de Junio de mil novecientos sesenta y siete.

LUIS PALLARES ZALDUMBIDE,
Presidente-Alcalde del I. Concejo.

ALFONSO AGUIRRE V.,
Secretario Municipal.

CERTIFICADO DE DISCUSION.—El infrascrito Secretario del I. Concejo certifica que la presente Ordenanza que sanciona los estudios del Plan General Urbano de Quito, fue discutida y aprobada en sesiones de Octubre 25 de 1966 y 27 de Julio del presente año.

DR. ALFONSO AGUIRRE V.,
Secretario Municipal

ALCALDIA DEL CANTON.—Quito, Junio 28 de mil novecientos sesenta y siete.

E J E C U T E S E :

LUIS PALLARES ZALDUMBIDE,
Presidente-Alcalde del I. Concejo.

ALFONSO AGUIRRE V.,
Secretario Municipal.

Guillermo Rodríguez

MUNICIPALIDAD DE QUITO

DIVISION DE PLANIFICACION
DEL DEPARTAMENTO TECNICO

MEMORIA DEL PLAN DIRECTOR DE URBANISMO DE QUITO

DIVISION DE PLANIFICACION

Arq. Javier Dávalos V.
Arq. Diego Banderas V.
Arq. Guillermo Pérez D.
Arq. Teodoro Izquierdo
Arq. Marcelo Pinto M.
Arq. Alfonso Almeida
Sup. Urb. Alfredo Arcos
Ing. Napoleón Vargas
Sr. Bolívar Ubidia
Sr. Oswaldo Sánchez
Sr. Mario Oviedo
Sr. Efrén Cueva
Secretaria: Alicia Díez

y con la colaboración de:

Arq. Mario Arias Salazar
Arq. Fabián Patiño Crespo
Sr. Antonio Narváez
Sr. Efraín Avila
Sr. Wilson Herdoíza
Sr. José Espinosa
Sr. Juan Utreras

EL PLAN PILOTO REGIONAL

La conveniencia indiscutible de partir de un análisis de coronas de influencia teórica, tanto regional-política, como regional-económica y social de radios inmediatos y de influencia del territorio nacional, nos ha llevado al establecimiento de un expediente básico en población, industria y trabajo, infraestructura rutera, equipamientos educacionales y zonas de turismo y vacacionales. (Ver plan regional). Estos documentos nos han proporcionado el siguiente diagnóstico:

Las condiciones sanitarios en que viven los pueblos aledaños a Quito, son la explicación del deprimente panorama que nos dan los gráficos de pirámides de edades analizadas en diferentes sitios.

Tasas de crecimiento que van desde el 0.7% al 1%, mortalidad y natalidad en relación negativa en la mayoría de los casos. Una alta tasa de mortalidad infantil y casi ausencia de población de 10 a 15 años, por la succión de Quito y la sumisión de esta población a las condiciones de sub-empleo. Ausencia de hombres en la mejor etapa de su vida activa (18-35 años) por falta de fuentes de trabajo. Reafincamiento de un gran porcentaje de hombres sin ocupación conocida en edades dentro aún del margen de la población activa, con miserables ingresos provenientes de la explotación de minifundios. Incremento notable y siempre en tendencia creciente de indigentes, tanto en los pueblos como en la gran ciudad. Vida media de la población que no llega a los 50 años.

Enfoquemos entonces la reestructuración regional en todos sus aspectos y la planificación conjunta de la región de Quito con su polo urbano. Esta problemática ha recibido el análisis que a continuación describimos:

Desde el punto de vista del "habitat", se pretende vocacionar una gran área en el Valle de Cumbayá, para el asentamiento de grupos humanos pertenecientes al secundario y terciario que en el momento actual realizan éxodos diarios desde Conocoto, Sangolquí, El Quinche y las poblaciones nor-orientales hacia Quito en porcentajes, en relación a su población, que sobrepasa a veces el 7%.

El asentamiento de grupos humanos se realizaría siguiendo tendencias espontáneas sobre el cruce de la vieria principal (interoceánica y vía existente) entre Conocoto y Cumbayá.

La política de la habitación para las poblaciones vecinas a Quito, dentro de una corona de influencia económico-social, que sobrepasa en muchos casos la delimitación política, del territorio se ha establecido luego de estudios de poblaciones parciales tomadas como muestra. Tales por ejemplo: Pomasqui, Conocoto, El Quinche, etc.

El problema inmediato es llegar al equilibrio de la población afincada en los diversos centros poblados y cabeceras cantonales dentro de la limitación adoptada, para impedir el éxodo migratorio hacia la Capital.

En este sentido se puede recomendar:

Elevar el porcentaje de la población ocupada en el sector Primario de los pueblos circunvecinos hasta llegar a obtener un 30 o 40% de los activos y posterior orientación de la actividad agrícola hacia la industria de transformación de productos y formas de comercialización estables que otorguen seguridad de ingresos a estas poblaciones.

Reafirmar las vocaciones actuales de determinados núcleos, tendiendo a una especialización, que posibilite calificación de mano de obra y seguridad de empleo.

Implementar programas de explotación agraria, mediante facilidades de arrendamiento, donación, crédito, etc. Formación de cooperativas agrícolas, industriales, comerciales, etc. a diversos niveles.

Incremento de servicios de transporte y población ocupada en esta rama, previa la creación de la infraestructura de rutas de la que hablaremos más adelante.

El apuntalamiento de la población secundaria del valle, se hará mediante la creación de una zona de vocación eminentemente industrial que deberá cumplir las siguientes calificaciones:

— Agua en abundancia.
— Vías de comunicación terrestres: ferrocarill y ruta, que aseguren la ligazón entre fuente de materia prima, comercios de elaborados y facilidad de desplazamiento de la mano de obra.
— Energía eléctrica a bajo costo de conducción y producción.
— Terrenos sensiblemente planos, y mano de obra a no más de 3 Km.

La línea del ferrocarril del norte, tendrá una terminal de servicio a la Industria entre Conocoto y Guangopolo. La misma vía con un ramal que cruzará los dos puentes y a la altura de Nayón, dará acceso a la terminal del casco industrial Norte de la Ciudad. La vía asfaltada con las mismas características que la que actualmente sirve al valle de los Chillos, atravesará con un ramal de mejores características, la zona industrial propuesta. Las represas actuales (Río San Pedro) más los programas que están en desarrollo, cumplirán con las necesidades de fuerza eléctrica y aducción de agua.

La mano de obra, será cubierta con los asentamientos propuestos y los que se lograrán en el futuro, a los que se sumará la zona de viviendas existente en las faldas de Puengasí y sobre Cumbayá.

El equipamiento regional de servicios, está compuesto por un hospital regional que junto con el hospital de servicios de la Zona norte se han ubicado marginalmente a la rocado exterior oriental en terrenos de la antigua hacienda Farsalia.

Un capítulo importante en el estudio vocacional de suelos regional, es el que se refiere al establecimiento de centros de turismo, zonas vacacionales y centros de cura, ubicados algunos en sitios ya existentes, tratándose entonces de una reafirmación de asentamientos dados; otros en nuevas afectaciones que ocuparán la zona oriental a Quito hacia las faldas del Ilaló, por su riqueza en recursos de aguas termales y mineralizadas.

VIERIA

La vía oriental, marginal al perímetro de aglomeración de Quito, tiene dos puntos de contacto por ruta con el valle: el primero en el sur a la altura de Lulumcoto, con destino a los Chillos y el segundo en el norte mediante la vía que va hacia Calderón. Estos dos lados menores de un rectángulo vial, se completarán con una vía que unirá Calderón y Guangopolo, pasando por Cumbayá. Este gran rectángulo viario estará dividido de este a oeste por la Vía Interocéanica que arrancando en Quito a la altura de los dos Puentes, atraviesa Cumbayá para penetrar en el Oriente ecuatoriano.

Este servicio circulatorio, se complementará en lo que se refiere a equipamiento regional con las terminales terrestres y aérea de las que se habla en el Plan Director de Urbanismo para la Ciudad.

EL PLAN DIRECTOR DE URBANISMO DE 1967

En 1963, siendo Presidente del I. Concejo Municipal, el Sr. Gonzalo Pérez Bustamante, el Cabildo, decide retomar los estudios necesarios para un nuevo Plan Director de la Ciudad.

El Plan de Jones, completamente desvirtuado, es letra muerta.

La Oficina del Plan Regulador, creada también en 1944, ha desaparecido. El Departamento encargado de la gestión del control y ordenamiento de la Ciudad, ha trabajado sin un instrumento guía y puntal de sus actuaciones. La Ciudad crece al ritmo de la presión de los intereses privados.

El panorama, a comienzos de 1964, es completamente desalentador. No existe ningún material de base elaborado para emprender un estudio serio de la estructura física de la Ciudad. El equipo, en un momento exiguo, formado por dos arquitectos, se dedica a procesar datos con vistas a la formación del expediente comunal de la Ciudad; la base informativa más importante, la constituye el segundo Censo de Población y primero de Vivienda del año 1962, levantado por la Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica. Desafortunadamente, el material censal, no está bien ordenado y el criterio de su presentación es diferente al del Censo de 1950, de esta suerte, la confección de índices, investigación de tendencias, es imposible a otra escala que no sea la de población total, grupos de edades, sexos, etc. El Censo de Vivienda, por otra parte, a que hacemos referencia, es muy general, no constituye un trabajo especializado con vistas a ser utilizado en estudios de Urbanismo. Los resultados que de él se pueden obtener, son completamente inconducentes para poder medir deterioro de la vivienda, déficit, calificación de perímetros de renovación, etc. Se puede establecer solamente propiedad, tenencia y una tipificación de dudosa validez.

El año 1964, se dedica casi exclusivamente a la conformación de este expediente. A fines de ese año, se han

constatado una serie de fenómenos, que hacen pensar que es imposible proseguir con una actividad de investigación exclusiva, sin producir un instrumento que siendo de carácter eminentemente normativo, encauce el crecimiento de la ciudad, y localice en áreas determinadas los problemas que se constatan, en punto sobre todo a uso de suelos.

Se estudia en pocos meses un Plan de Ordenamiento, que será parcialmente aprobado, junto con una serie de reglamentos y normas que ayuden a su puesta en marcha. Sinembargo, estas acciones son casi siempre ineficaces, y el problema de fondo subsiste.

Paralelamente aparecen otra serie de fenómenos, que tienden a empeorar la situación. La creación del Banco de la Vivienda y las Asociaciones Mutualistas, al igual que un fuerte renacer de los movimientos cooperativos, determinan, un nuevo interés por la posesión de la tierra. La magnitud del fenómeno, es enorme, y puede constatarse en el siguiente informe, sobre el Fraccionamiento de la Tierra en el Area de Quito, producido también en el año 1964.

INFORME SOBRE EL FRACCIONAMIENTO DE LA TIERRA EN EL AREA URBANA DE QUITO

D. E. Banderas-Vela
Arquitecto de Estudios

El problema de la Planificación territorial, demanda siempre la consideración de situaciones complejas y acciones derivadas, resultantes del enfrentamiento del interés privado y el llamado "interés general", nervio motor del gobierno comunal y a la vez, respaldo y explicación de muchas de sus actuaciones.

En el proceso evolutivo de la comunidad, se suceden acciones y reacciones entre intereses privados y generales, dejando huellas físicas en el territorio, no siempre previstas como metas deseables y definidas para el usuario o la comunidad.

El problema del desarrollo de las ciudades, revela siempre este fenómeno, planteándose la cuestión de su limitación territorial, con miras a la definición de órbitas administrativas del gobierno comunal.

La tradición de Quito, ha sido hasta el presente no definida y se ha carecido de la esencialidad de la Planificación: Política y Técnica se han unido muy raras veces en forma orgánica para definir propósitos y estructurar planes, resultando de este modo formaciones físicas de no muy cierta explicación ni conveniente efectividad para el interés general.

El desarrollo de Quito, corre paralelo con la evolución de los estudios urbanos de la Ciudad y al compás de inyecciones que han movido los intereses privados y/o colectivos hacia un casi nunca bien orientado interés en el desarrollo urbano.

Después de 1944, Quito dispone de un proyecto de Plan Piloto, elaborado por el Arq. uruguayo Guillermo Jones Odriozola. Dicho plan elaborado con las limitaciones entonces existentes. . , ha dejado, a pesar de sus valores evidentes, poco saldo en el estado actual de la Ciudad.

Después de 20 años, período en el que paulatinamente el Plan Regulador de Quito muere como organismo hasta fundirse con la Dirección de Obras Públicas Municipales, el Cabildo Quiteño, decide retomar en forma seria los estudios urbanos de la Ciudad y revitalizar con un nuevo enfoque total el Plan Piloto de Quito, lo que originará el pesaje de una acción municipal reguladora de tipo liberal, hacia una acción urbanística de carácter activo. Desde el punto de vista técnico puede decirse que este paso, documenta la sustitución del concepto de Plan Regulador por el de Plan Director, dentro de la acción de la Comuna de Quito.

El Departamento de Planificación se encuentra en el momento estudiando el Expediente Comunal de la Ciudad, previo a una propuesta de Plan Director. La tarea es dura, pues supone la puesta en marcha de una maquinaria prácticamente paralizada en intenciones durante 20 años.

Creemos sinembargo que durante el tiempo mínimo en que estos estudios salgan a luz, es deseable que tanto la autoridad en sus diversos órdenes y funciones, que puede tocar los problemas que hoy manejamos, así como también el usuario, conozcan aspectos relevantes de este estudio y tomen conciencia de la gravedad de los problemas a que se hacen frente, con miras a una formación y respaldo de las acciones que en breve plazo, pondrá en marcha el Gobierno Municipal.

Hoy encaramos el problema del **fraccionamiento de la tierra y su influencia en el desarrollo y expresión de la Ciudad.**

A través del análisis cumplido, correspondiente al proceso evolutivo de Quito, en lo que se refiere a su extensión, se deducen conclusiones que demandan la necesidad de encarar su desarrollo futuro y reglamentarlo en forma más lógica, exigiendo una mejora intensiva de las condiciones de vida del conjunto social que pide la sustitución del desarrollo arbitrario y la corrección costosa de errores por un programa definido de Planificación ordenada y coordinada con las diversas actividades humanas.

La organización de la sociedad, si bien ha dado al usuario facilidades en múltiples aspectos de su vida, lo ha condicionado a sacrificar sastifacciones en muchos otros, cuando no ha provocado consecuencias lamentables que en no pocas veces ha lesionado los conceptos más sanos de su existencia.

La ciudad colonial en general respondió a una motivación especial para su implantación, pero fué algo armónico y proporcionado en su conjunto.

Mientras no aparecieron factores poderosos que hicieron cambiar el ritmo de su vida su crecimiento incipiente no presentó problemas difíciles de resolver. Fué a-posteriori que hechos imprevistos y la falta de una legislación adecuada ocasionaron un crecimiento desmedido y desordenado, cuya característica fundamental fué la extensión superficial. Estos factores fueron:

— El gran crecimiento demográfico por efectos de una elevada tasa de natalidad y los eventuales aportes migratorios.
— La atracción de la vida de la Capital, sobre el habitante del campo y de provincias.
— El latifundio y sus problemas, que hacían que la vida del campo para el asalariado, fuera poco atrayente.
— Los adelantos técnicos, y sobre todo el desarrollo de los transportes.
— La acción particular en el negocio de tierras.
— Los sistemas de ventas a crédito.

En este proceso de crecimiento rápido, la ciudad fué perdiendo su fisonomía propia, en favor de un denominador común de muchas ciudades americanas. Este proceso violento, condujo a errores graves que contribuirían en forma decidida a la pérdida de su expresión y su carácter. En efecto, sea por la gestión oficial, que no previó las proyecciones del proceso, y que ajena por tanto a esa visión de acierto, resolvía con un espíritu netamente particular los distintos problemas que se iban presentando, destacándose en este aspecto los amanzanamientos con que se afectaron las características naturales del lugar, torturándose sin beneficio lo que el hombre espontáneamente realizó en un proceso de años de adaptación al medio; ya sea también por la iniciativa particular que bajo el impulso extraordinario de una política interesada, creaba barrios donde al gran propietario le convenía, explotando el afán del pequeño propietario, que en su afán por conseguir "la casa propia" se aferraba a la tierra que no había llegado a precios altos: así el desarrollo urbano, a la par que presentaba complejos problemas de funcionamiento, dió a la ciudad ese sello que caracteriza a toda formación de crecimiento incontrolado.

La acción gubernamental ha sido completamente deficiente para controlar esta expansión. No se ha hecho conciencia de la magnitud del problema, ha habido dejadez y/o falta de capacidad, falta de coordinación entre la obra nacional, la municipal, y falta de medios.

La experiencia y los estudios hasta el momento realizados, demuestran que entre todos los factores que han intervenido y siguen presionando hoy con más fuerza que antes sobre la estructuración y desarrollo de la ciudad, son el sistema imperante de subdivisión del suelo y el desorden en el uso de la tierra. Corresponde pues, su previa apreciación. No se pretende, es obvio decirlo, que con una buena reglamentación sobre el fraccionamiento de la tierra puedan resolverse todos los problemas existentes, pero su implantación constituiría el punto de partida para un plan de acción más completo, que incluya, código de edificación, servidumbres de urbanismo y zoning general de la ciudad.

El fraccionamiento de la tierra no sigue hoy más normas que las impuestas por el interés particular, siendo ese interés tan influyente, que sólo a costa de no pocas dificultades se ha logrado implantar hasta el momento algunas reglamentaciones restrictivas, que con frecuencia han llegado tarde y otras veces han sido pasadas por alto.

El especulador del fraccionamiento, decisivo gestor de la extensión urbana, sólo necesita para iniciar un loteo más, que el terreno elegido, esté relativamente próximo a otro que se hubiere iniciado aunque sea miserablemente en punto a radicación de pobladores, o que se encuentre servido por una vía donde un relativo tránsito, le diera "vida urbana", ofreciéndole a veces un pavimento o un transporte ocasional, que en el espejismo aparecía como si la propia ciudad con sus beneficios estuviera al alcance del nuevo propietario...

Este procedimiento no ha encontrado obstáculo en ningún momento, ha determinado el valor de la tierra basado en el concepto "distancia", completamente artificial e inconveniente, y en el que no intervienen tipos de suelo, sus aptitudes para otros fines, equipamientos instalados, etc. Reconocer este procedimiento de valoración del suelo es un error; reglamentar los fraccionamientos a base de este valor es fomentar los males que atentan contra la planificación física de la ciudad, y por ende contra el bienestar material y espiritual de su población. (*)

LAS CIFRAS

Insertamos un cuadro y cuatro gráficos, (no se publican en esta edición) construidos en base al primero que intentan calificar el problema de las urbanizaciones en su real dimensión. Dijimos que el interés del especulador se ha movido

(*) Publicaciones IFU - Montevideo.

apoyado por determinados factores en el transcurso de los años estudiados. Los auges de las lotizaciones, corresponden en forma más o menos ajustada con las épocas de divulgación del Plan Jones en 1945, plan que sólo en el papel ya tuvo la virtud de valorizar zonas que parecían tener "futuro".

Otro auge inmediato, lo marca el inicio de las lotizaciones comerciales hacia 1952. Y el mayor de todos hacia 1963, con la aparición de las Mutualistas, Cooperativismo y las instituciones nacionales de vivienda: Banco, Instituto, etc.

La necesidad del "habitat", junto a la imposibilidad de autofinanciarlo por parte de sectores de población de recursos limitados, y como contrapartida, la posesión de los medios por parte de los organismos ya mencionados, ha hecho que los principios del cooperativismo, del interés social, que deben estar en la base de estos programas, hayan sido desvirtuados, para convertirse en estandarte de pelea por parte de los especuladores quienes han logrado crear con el problema de la tierra un negocio de primera clase, cuyas utilidades sobrepasan largamente a las producidas por la industria o por cualquier otro tipo de actividad comercial.

Fácilmente se apreciará que 1963 marca el punto más alto de la gráfica de fraccionamientos (el informe fué hecho a comienzos de 1964) correspondiendo la actividad de ese año a la aparición y operación con carácter estable de las asociaciones mutuales. En este mismo año, el área promedio de lotes, baja a 250 m². que se explica por la existencia de una tierra ya sobrevalorizada, por los auspicios a los programas mínimos, y por la aferrada y tonta posesión de mucha gente de preferir el tugurio individual a la habitación colectiva. Este aspecto importante en la planificación física y ocupación del territorio, será analizado posteriormente.

Por otra parte, las urbanizaciones que parece que tanto favor tienen hoy en el medio, resultan desde el punto de vista de la ciudad, un verdadero cáncer en costo, en desarrollo urbano y condiciones de vida. Sólo estando "dentro" del asunto

se puede despreciar la magnitud del problema y las intenciones de los urbanizadores que están muy, pero muy lejos del interés social y muy próximas en cambio del interés del lucro y de la especulación.

Creemos firmemente que ésta existió siempre en este tiempo. Lo grave del asunto es que mientras en años pasados, se convertía en fuente de recursos individuales los intereses comunales en general, hoy esta fuente de ingresos se centra en las necesidades de las clases menos favorecidas, a la que se le ha dado conciencia de su mal vivir actual, pero sin enseñarle como puede "en realidad" vivir mejor, para hacerle así aceptar lo que se supone el no más allá en materia de vivienda "barata" (no económica): las hoy nuevas urbanizaciones, los mañana neo-tugurios.

Y éstas no son hipótesis, son realidades comprobadas. Hay urbanizaciones en Quito, terminadas no hace más de cinco años, que hoy soportan 10 veces más población para la que fueron diseñadas. En un enfoque retrospectivo, se puede fácilmente ver que cuando estas zonas fueron "ideadas", el resultado iba a ser el que hoy se comprueba.

Todo lo expuesto nos hace llegar a las siguientes conclusiones:

EN LO URBANISTICO

— El área excesivamente dilatada que abarca la ciudad y su crecimiento en direcciones no previstas.
— La absorción de áreas extra-urbanas para la explotación agrícola, existiendo en el casco urbano, zonas estériles que dificultan la formación completa del casco de la ciudad.
— La congestión de las vías principales (espina longitudinal) ocasionando un transporte lento y peligroso, donde se interfiere y confunde el tránsito urbano, con el interurbano y el interprovincial.

— Carencia hasta el absoluto de servicios públicos en muchas áreas de la ciudad.
— Dificultad de organización racional de dichos servicios.
— Confusión de los distintos elementos del núcleo urbano que se entremezclan con mutuo perjuicio.
— Imposibilidad de conservar el carácter de las diferentes zonas, desapareciendo muchos elementos característicos de épocas y lugares.
— Cada vez se hace más difícil conseguir unidad y armonía en el conjunto.

EN LO ECONOMICO

— Grandes gastos y molestias para corregir errores y satisfacer necesidades crecientes.
— El plus valor de la obra pública va muchas veces en el solo beneficio del particular
— No hay, muchas ocasiones relación entre la aplicación impositiva y las zonas realmente beneficiadas.
— Promoción de la valorización del suelo por un sobrefraccionamiento.
— Improductividad de mucha tierra debido al afán de los propietarios a esperar que aquella se valorice.
— La extensión de servicios a zonas apartadas, encarece los costos unitarios, haciéndose difícil su financiación.

EN LO SOCIAL

— La propiedad sigue siendo un derecho poderoso pero está muy lejos de llenar una función social.
— La enseñanza y la asistencia social, la salud y la seguridad pública, el descanso y esparcimiento, se ven dificultados por la dispersión o la excesiva concentración.
— La formación de "barrios" no se hace con sentido de bienestar colectivo, sino atendiendo a la aglomeración

de un tipo especial de gente, concepto superado hace mucho tiempo.
— Esta forma de agrupamiento hace que no todos puedan disfrutar equitativamente de las ventajas de la agrupación.
— La vivienda se emplaza sin servicios y con todos los males concomitantes.

EN LO LEGAL Y ADMINISTRATIVO

— Se denuncia la falta de poder legal para poder acondicionar el uso de la propiedad particular en forma tal, que ese derecho no resulte lesivo al bienestar público.
— No hay coordinación entre las reglamentaciones que ordenen la actividad de la ciudad, faltando una orientación definida hacia la solución de problemas existentes. Muchas de esas reglamentaciones son anticuadas, han caído en desuso o carecen de efectividad para su aplicación.
— Falta coordinación en el establecimiento de servicios públicos.
— La legislación actual, no puede evitar aquellos fraccionamientos que ocasionan inconvenientes de alguna especie para el beneficio colectivo.

Quito, 22 de enero de 1964

Los estudios, del Plan Director comienzan en Julio de 1965. El Presupuesto del año, apuntala la posibilidad de emprenderlos, al haber dispuesto una partida de 300.000 sucres para estudios del Plan General Cantonal.

Se conformarán a los efectos 5 equipos de trabajo paralelo y coordinado, para cada uno de los siguientes rubros:

1. Centro Histórico de Quito.
2. Tránsito Urbano.
3. Zonificación general.
4. Centro de Gobierno Nacional.
5. Normas y Legislación.

Los rubros 1, 2 y 5 estuvieron a cargo de Técnicos especializados, contratados especialmente para los efectos, al paso que los restantes, fueron cubiertos con personal de Planta del Departamento.

"La naturaleza misma del trabajo, exigía un progreso general y simultáneo en cada uno de los campos, con el objeto de llegar a trabajos totalmente integrados entre sí. Después de algunas reuniones iniciales se acordó determinar provisionalmente el campo de trabajo de cada uno de los equipos, para lograr mayor orden en los estudios que por su naturaleza tienen muy complejos aspectos y puntos de contacto comunes. Habiéndose ejecutado el primer Plan Regulador para Quito, hace más de 20 años, era indispensable, reiniciar después de tanto tiempo, estudios generales que en el transcurso de los años, habían sido muchas veces modificados, sustituídos con proyectos parciales cuando no ignorados o pasados por alto en muchos casos. La evolución de la ciudad en forma anárquica, mostraba en muchos lugares desarrollos edilicios tanto de urbanizaciones como en edificación, en abierta contradicción con el Plan Original..."

Para una mejor metodología, se dividió a la ciudad en cuatro grandes unidades de Ordenamiento:

1. La Zona Sur.
2. El Centro Histórico.
3. El Centro de Servicios Generales.
4. La Zona Norte.

Las Zonas Sur y Norte, fueron objeto de un estudio homogéneo y con la misma metodología, que será analizada posteriormente.

El Centro Histórico, fué objeto de un estudio especial dadas sus características peculiares; y

Para el Centro de Servicios Generales, se adoptó una metodología especial, por ser en primer término una zona prácticamente urbanizada en su totalidad, y además, asiento de una serie de servicios y equipamientos a escala regional y nacional.

Nos referiremos en primer término a las dos zonas de estudio especial, para luego abordar las Zonas Norte y Sur conjuntamente, al igual que estudios particulares que afectan toda la ciudad.

1.—EL CENTRO HISTORICO (*)

Problemática General del Centro

Quito, es una de las ciudades más importantes de América, por el hecho de mantener dentro de su patrimonio artístico, muchos de los teneres históricos y arquitectónicos más famosos de la época colonial. La Comuna está obligada a cuidarlos, mantenerlos y preservarlos, pues son el símbolo histórico y artístico que representa en la vida ciudadana el recordatorio perenne de sus virtudes y su fé, al mismo tiempo que de su riqueza y de su arte.

(*) Estractado del Informe presentado por el Arq. F. Patiño C.

No es necesario demostrar la lamentable y sistemática destrucción de estos monumentos que ha venido llevándose a cabo durante muchos años, principalmente por la falta de una planificación adecuada, de una política de acción permanente y de instrumentos legales y económicos capaces de proteger ese patrimonio.

El crecimiento explosivo de Quito en los últimos 50 años ha determinado cambios y transformaciones profundos en su proceso de adaptación a los requerimientos de la vida moderna. Una especie de vorágine comercial, ha sembrado el desorden y ha contribuido a destruir algunos de los más interesantes monumentos a la vez que ha modificado fundamentalmente el ambiente urbano que servía para destacar y valorar plásticamente dichos monumentos.

Es necesario comprender el significado y transcendencia del violento cambio que se produce en la ciudad en los últimos cincuenta años, y de modo especial en los últimos quince, originado principalmente por el aumento rápido de población y la introducción del vehículo motorizado en la vida urbana. En estos últimos quince años, el crecimiento poblacional de Quito, ha sido igual al de cuatrocientos dieciocho años de su vida anterior.

De pronto, el Centro Histórico de Quito, edificado para servir a una lenta y tranquila ciudad colonial, de cuarenta o cincuenta mil habitantes, se ve convertido en el dinámico y bullicioso centro de una ciudad mecanizada, invadida por transportes colectivos, industrias molestas, y por una verdadera selva de avisos luminosos, líneas eléctricas, telefónicas, semáforos y propagandas comerciales que ocultan y trasladan a un segundo plano, la sencilla pero contundente belleza de plazas, claustros, iglesias, conventos y arquitectura civil.

Las torres y cúpulas de las Iglesias que por varios siglos han dominado majestuosamente el Paisaje Urbano, se encuentran de pronto codeándose con anuncios de bebidas gaseosas, andamios y edificios inconclusos, decorados con postes, cables, sirenas y altoparlantes.

Los que en otra época fueron tranquilos patios de claustros, dedicados a la meditación y descanso espiritual, se encuentran ahora bajo la mirada indiscreta de una arquitectura multicolor y de formas decadentes. Se destruyen las murallas de claustros y conventos, para sustituirlas con grotescas imitaciones comerciales de arquitectura colonial. Comercios, letreros y carteles decoran lo que fueron sobrias y frías murallas que imprimían austeridad y acentuaban el carácter de nuestra severa arquitectura. Todo se vende, todo se alquila.

Los altares se adornan con letreros de luz fluorescente y papeles de colores que ocultan la filigrana de las decoraciones originales. Se sustituyen pisos de piedra con baldosas de vinyl, se quitan los viejos herrajes de las puertas para sustituirlos con cerraduras modernas. Las arquerías de antiguos corredores se convierten en galerías cerradas con vidrios y mamparas. Se edifican talleres, bodegas y tugurios, en los que fueron patios ecbolados. Se revocan y pintan muros de piedra y las plazas y espacios abiertos peatonales se convierten en parqueaderos.

En muy pocos lugares; como en la Capilla de los Milagros, se mantiene todavía el amor y el culto a lo bello, se mantiene la tradición y la arquitectura. En San Sebastián, en cambio, se construye un enorme templo de arquitectura ecléctica, abandonando a la destrucción una antigua y bella capilla colonial, perpetrando además el saqueo de sus retablos, estatuaria y pintura. Las plazas son privadas de sus pilas que molestan para el parqueo de vehículos como la de La Merced, o se convierten en mercados con horribles estructuras de hierros oxidados, como la que fué hermosa plaza que daba perspectiva a la Iglesia de Santa Clara.

La Prensa y el Gran Público, forman la opinión general de que todas las calles deben ser ensanchadas, para dar facilidad el torrente de vehículos y desterrar al peatón que en otra época fué dueño de estos espacios. Todas las calles que se deben ensanchar, tienen Iglesias, monumentos o edificios valiosos que se deben sacrificar.

La gran afluencia de gente en la zona central, desencadena una arrolladora competencia comercial, tendiente a ubicar negocios en las zonas más transitadas. Poco importa lo que se tenga que destruir, interesa solamente el lucro inmediato. Las congregaciones religiosas, no escapan a estos actos de vandalismo. San Francisco es perforado inmisericordemente y se colocan en sus grandes muros blancos, cortinas metálicas. Los claustros de La Concepción quedan definitivamente profanados al haberse colado al viejo edificio un pastiche de Arquitectura seudo colonial. Edificios de la importancia de la Casa de Sucre se "remodelan", ensanchan vitrinas, instalando comercios y edificando bodegas en sus patios.

El desarrollo, y la aparición de comercios, cada día más grandes, es uno de los principales factores negativos que contribuyen a romper las características tradicionales del Centro Histórico. La competencia por las mejores localizaciones, da lugar a una elevación constante del precio de las propiedades que están en posibilidad de un mejor aprovechamiento comercial. Ni siquiera los templos y otros monumentos históricos, han sido en su totalidad respetados por la voracidad económica aparejada por la localización de comercios. Los pisos se multiplican, al paso que las arterias urbanas se estrangulan por una sobre densidad de tráfico. De continuar sin control este proceso, se tendrán enormes edificios de renta ahogados en medio de una estructura vial que no puede ser cambiada, sino al precio de la total destrucción de nuestros monumentos.

LA PROPUESTA

Para llegar a una proposición integral sobre el Centro Histórico y con referencia al horizonte del Plan, se comenzó por el examen de planos, ordenanzas y disposiciones vigentes. Se incorporaron al trabajo numerosos estudios topográficos y se llegó a un diagnóstico completo del estado actual.

Se preparó una encuesta especial, con el objeto de recoger información de todas las mutaciones y fenómenos ocurridos a

tiempo del tiempo. Esta encuesta arrojó además valiosos datos sobre uso de suelos, estado de la construcción, alturas de edificación, estado de la vivienda, comercios y sus clasificaciones, industrias y artesanías, estado de vías y calzadas, y lo que es más importante, se determinó y clasificó los monumentos históricos, arquitectónicos y sus áreas de influencia. Se determinó dentro del Centro Histórico, la agrupación de edificios de la época colonial, que sin tener ninguna edificación valores suficientes para ser conservadas por sí solas, constituyen en conjunto, centros de interés a ser celosamente preservados como grupos representativos del Quito antiguo.

Se utilizó aerofotografía con el objeto de lograr un plano completo de las áreas edificadas y no edificadas en la zona central. Así se pudieron ubicar patios, jardines y espacios verdes de cada una de las propiedades y hacer análisis porcentuales de la intensidad de ocupación de suelos, de las formas características de ocupación y de las tendencias actuales.

La información recogida sobre altura de edificación y número de pisos fué utilizada comparativamente con las alturas de los monumentos históricos y se estableció así las normas futuras sobre alturas de edificación y ocupación de suelos.

El detalle de la encuesta fué mayor en el perímetro, así limitado: por el Norte: calles Manabí entre Imbabura y Venezuela, Esmeraldas y Montúfar. Por el Sur: Avda. 24 de Mayo entre Imbabura y Maldonado, pasando por la prolongación de la antigua quebrada de Jerusalén y por detrás de la calle de La Ronda. Por el Occidente, calle Imbabura entre 24 de Mayo y Manabí, y por el Oriente, calle Montúfar entre Esmeraldas y Rocafuerte y deste ésta, por la calle Paredes, hasta Maldonado.

Estudios detallados de topografía, permitieron calificar las vías dentro del citado perímetro, a los efectos de su utilización en el tránsito vehicular.

El análisis de ubicación de comercios y de sus tendencias, sirvió en este estudio como elemento orientador, para determinar los centros naturales de atracción urbana, que el mecanismo autorregulador había venido formando. Es necesario hacer notar que los comercios buscan para ubicarse los lugares de mayor accesibilidad, los sitios donde a través del tiempo se produce la mayor afluencia de peatones, y las zonas que por su topografía permiten más fácilmente la circulación del peatón.

Se llegó en fin a graficar zonas de usos semejantes y que deberán en el futuro desempeñar una función urbana específica.

La zonificación urbana no siempre ha sido bien entendida y utilizada como instrumento de ordenamiento urbano. Zonificar no significa adoptar moldes rígidos que prohiban o permitan tal o cual uso del suelo. Zonificar significa asignar a una porción de ciudad una función específica que cumplir y las restricciones y permisiones de uso de suelo, tienen que depender necesariamente del grado en que tales usos de suelo contribuyen o no al cumplimiento de funciones urbanas específicas.

Se ha formulado así para el Centro Histórico, una guía general de uso de suelos y cuadros correspondientes a la nueva zonificación y que se aplicarán en forma concordante con aquella; con ayuda de estos instrumentos se determinarán los usos de suelo recomendados, permisibles y prohibidos. Estos cuadros y guías, no contienen todos los usos de suelo posibles, sino que deben entenderse como base para permitir o prohibir una gama de usos más extensa que la tipificada, pero que ocasionan los mismos efectos urbanos.

Capítulo muy importante y que no puede ser resuelto dentro de los moldes de la Zonificación, es el concerniente al grado de adaptación plástica de los nuevos edificios, dentro de las características del Quito antiguo, y dentro del marco ambiental de sus monumentos.

Existen estudios especiales, que determinan claramente los edificios que tienen que ser conservados (Obras de restauración permitidas, no permitiendo cambios de uso o apariencia interna o externa). Igualmente se han especificado los edificios que pueden ser renovados dentro de limitaciones de destino del edificio, altura de edificación y ocupación de suelos.

En punto a arquitectura no es posible establecer una normalización ajustada, en consecuencia, cada proyecto que se encuentre dentro del área de influencia de monumentos, y cuya renovación sea permisible, deberá ser objeto de especial análisis por parte de la Comisión de Centro Histórico, la cual emitirá su informe, que será inapelable, el mismo que deberá ser elevado a conocimiento del I. Concejo.

Se consigna a continuación, la Guía General de usos de Suelo y Edificación, y el Cuadro de usos de suelo y edificación.

GUIA GENERAL DE USOS DE SUELO Y EDIFICACION

1. GOBIERNO

1.1. **General:**
1 Ministerios
2 Palacio de Gobierno
3 Municipio

1.2. **Zonal:**
1 Comités
2 Centros Comunales

2. INSTITUCIONES

2.1. **General:**
1 Policía
2 Banco Central
3 Central de Bomberos
4 Correos - Teléfonos
5 Seguro Social
6 Sanidad
7 Estancos
8 Municipalidad
9 Solca
10 Patronatos
11 Mutualistas
12 Oficinas

2.2. **Zonal:**
1 Bomberos
2 Correos

3 Dispensarios Médicos
4 Municipios
5 Policía
6 Oficinas

2.3. **Barrial:**
1 Policía
2 Correos
3 Organizaciones Barriales

3. SERVICIOS

3.1. **General:** a) **Públicos:**
1 Banco Central
2 Biblioteca
3 Hospitales
4 Museos
5 Policía
6 Teléfonos - Correos

b) **Privados:**
1 Compañías de Aviación
2 Bancos
3 Emisoras (estudios)

3.2. **Zonal:** a) **Públicos:**
1 Bibliotecas
2 Hospitales-Dispensarios
3 Funerarias
4 Teléfonos - Telégrafos - Correos
5 Policía

b) **Privados:**
1 Bancos
2 Cinemas
3 Clínicas
4 Estacionamientos
5 Funerarias
6 Tintorerías y Lavanderías
7 Estación de servicio automotor

8 Hoteles
9 Cafeterías-Bares
10 Boticas
11 Imprentas

3.3. **Barrial:** a) **Públicos:**
1 Retén Policial
2 Bibliotecas
3 Dispensarios Médicos
4 Lavanderías
5 Correos
6 Servicios Higiénicos

b) **Privados:**
1 Estacionamientos
2 Lavanderías
3 Boticas
4 Estación de servicio automotor
5 Hoteles
6 Peluquerías y Salones de Belleza
7 Cafeterías y Bares
8 Cinemas

4. INDUSTRIAS Y ARTESANIAS

2.1. **General:** a) **Industria penada:** 1 molesta
2 no molesta

2 no molesta

Barrial: a) **Pequeña industria (o artesanía):** 1 molesta
2 no molesta

5. COMERCIO

5.1. **General:** a) **Mayoristas**
b) **Minoristas**
c) **Especial**

5.2. **Zonal:** a) **Mayoristas:**
1 Víveres
2 Almacenes generales
3 Ferreterías
4 Tejidos ropas
5 Grandes bodegas y depósitos
6 Maderas
7 Materiales de construcción
8 Materias primas
9 Combustibles

b) **Minoristas:**
1 Mercados y Supermercados
2 Abarrotes
3 Ferreterías
4 Farmacias
5 Almacenes y Bazares
6 Floristerías
7 Bares, Restaurantes
8 Alimenticios
9 Tejidos

c) **Especiales:**
1 Agencias de Compra y Venta
2 Relojerías
3 Anticuarios y Turismo
4 Fotografías
5 Alimenticio (carnes)

5.3. **Barrial:** a) **Mayoristas:**

b) **Minoristas:**
1 Carbonerías
2 Alimenticio
3 Abarrotes
4 Ferreterías
5 Librerías
6 Mercados
7 Pastelerías

8 Heladerías
9 Almacenes y Bazares
10 Tejidos

c) **Especiales:**

6. RELIGIOSO

6.1. Iglesias

6.2. Capillas

6.3. Conventos

7. EDUCACION

7.1. General:
a) Universidades
b) Institutos especializados
c) Bibliotecas
d) Museos

7.2. Zonal:
1 Colegios
2 Academias
3 Bibliotecas

7.3. Barrial:
1 Escuelas
2 Jardines
3 Bibliotecas

B. RECREACION

8.1. General:
1 Práctica y espectáculos deportivos
2 Coliseos
3 Clubes Deportivos
4 Parques
5 Plazas peatonales
6 Usos generales de actividad deportiva

8.2. **Zonal:**

1 Estadio
2 Coliseos abiertos y cerrados
3 Cines
4 Teatros
5 Plazas peatonales

8.3. **Barrial:**

1 Canchas pequeñas
2 Salones de juego
3 Cinemas
4 Jardines
5 Centro de diversión
6 Parques privados
7 Plazas peatonales y parques públicos

9. VIVIENDA

Intensidad de uso

Categorías de Vivienda		Baja	Media	Alta
	Alto	1	2	3
VALOR	Medio	4	5	6
	Bajo	7	8	9

CUADRO DE USOS DE SUELO Y EDIFICACION

Guía de usos	Zona 1	2	3	4	5	6	7
1.1.1	B	C	C	C	C	C	C
1.1.2	A	C	C	C	C	C	C
1.1.3	A	B	C	C	C	C	C
1.2.	A	B	C	C	C	C	C
1.3.1	B	B	C	C	C	C	C
1.3.2.	B	B	C	C	C	C	C
2.1.1	C	B	C	B	C	C	C
2.1.2	C	B	C	B	C	C	C
2.1.3	C	B	C	B	C	C	C
2.1.4	B	B	C	B	C	C	C
2.1.5	C	B	C	B	C	C	C
2.1.6	C	B	C	B	C	C	C
2.1.7	C	B	C	B	C	C	C
2.1.8	B	B	C	B	C	C	C
2.1.9	C	B	C	B	C	C	C
2.1.10	C	B	C	B	C	C	C
2.1.11	C	B	C	B	C	C	C
2.1.12	C	B	C	B	C	C	C
2.2.1	C	A	C	A	B	B	C
2.2.2	B	A	C	A	B	B	C
2.2.3	C	A	C	A	B	B	C
2.2.4	B	A	C	A	B	B	C
2.2.5	B	A	C	A	B	B	C
2.2.6	C	A	C	A	B	B	C
2.3.1	C	C	B	B	A	B	B

Nomenclatura

A.—Recomendado

B.—Permisible

C.—Prohibido

Zonas

1.—Gobierno

2.—Institucional

3.—Comercio

4.—Mixta

5.—Centro Barrial

6.—Vivienda

7.—Recreación área-verde

Guía de usos	Zona 1	2	3	4	5	6	7	Nomenclatura
2.3.2	C	C	B	B	A	B	B	
2.3.3	C	C	B	B	A	B	B	
3.1.a.1	C	A	B	B	B	B	C	
3.1.a.2	A	A	B	B	A	A	B	
3.1.a.3	C	C	C	B	B	B	B	
3.1.a.4	A	A	C	A	B	C	B	
3.1.a.5	B	A	C	B	B	B	C	
3.1.a.6	B	A	B	B	B	B	C	
3.1.b.1	C	B	A	A	B	C	C	
3.1.b.2	C	A	B	A	A	B	C	
3.1.b.3	C	B	A	A	A	B	C	
3.2.a.1	A	A	B	A	A	B	B	
3.2.a.2	C	B	B	B	A	B	C	
3.2.a.3	C	C	B	A	B	C	C	
3.2.a.4	C	A	A	A	B	B	C	
3.2.a.5	C	A	C	B	B	C	C	
3.2.b.1	C	A	B	A	B	C	C	
3.2.b.2	C	C	A	A	A	B	A	
3.2.b.3	C	C	C	B	A	B	C	
3.2.b.4	A	A	A	A	A	A	A	
3.2.b.5	C	C	B	A	B	C	C	
3.2.b.6	C	C	B	A	B	B	C	
3.2.b.7	C	C	C	C	B	B	C	
3.2.b.8	C	B	B	A	B	B	C	
3.2.b.9	B	B	A	A	A	B	A	
3.2.b.10	C	B	A	B	A	B	C	
3.2.b.11	C	C	B	B	B	C	C	
3.3.a.1	C	C	C	B	A	C	C	
3.3.a.2	C	B	B	B	A	B	B	
3.3.a.3	C	C	B	B	A	B	C	
3.3.a.4	C	C	C	C	A	B	C	
3.3.a.5	C	C	C	B	A	B	C	

Guía de usos	Zona 1	2	3	4	5	6	7
3.3.a.6	C	C	C	B	A	B	B
3.3.b.1	B	B	B	B	A	B	C
3.3.b.2	C	C	C	C	A	B	C
3.3.b.3	C	B	A	A	A	B	C
3.3.b.4	C	C	C	C	B	B	C
3.3.b.5	C	C	B	B	A	B	B
3.3.b.6	C	C	B	B	A	B	B
3.3.b.7	C	B	A	B	A	B	B
3.3.b.8	C	C	A	B	A	B	A
4.1.a.1	C	C	C	C	C	C	C
4.1.a.2	C	C	C	C	C	B	C
4.1.b.1	C	C	C	C	C	C	C
4.1.b.2	C	C	C	C	C	B	C
4.1.c.1	C	C	C	C	C	C	C
4.1.c.2	C	C	C	B	B	B	C
5.1.a	C	C	C	C	C	C	C
5.1.b	C	C	B	B	B	C	C
5.1.c	C	B	A	A	B	C	C
5.2.a.1	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.2	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.3	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.4	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.5	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.6	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.7	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.8	C	C	C	C	C	C	C
5.2.a.9	C	C	C	C	C	C	C
5.2.b.1	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.2	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.3	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.4	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.5	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.6	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.7	C	B	A	B	A	C	C
5.2.b.8	C	B	A	B	A	C	C

Guía de usos	Zona 1	2	3	4	5	6	7
5.2.b.9	C	B	A	B	A	C	C
5.2.c.1	C	B	A	B	A	B	C
5.2.c.2	C	B	A	B	A	B	C
5.2.c.3	C	B	A	B	A	B	C
5.2.c.4	C	B	A	B	A	B	C
5.2.c.5	C	B	A	B	A	B	C
5.3.2.	C	C	C	C	B	B	C
5.3.b.1	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.2	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.3	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.4	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.5	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.6	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.7	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.9	C	C	B	B	A	B	C
5.3.b.10	C	C	B	B	A	B	C
5.3.c	C	C	B	B	A	B	C
6.1	C	C	B	B	A	B	C
6.2	C	C	C	B	A	B	B
6.3	C	C	C	B	B	A	C
7.1.a	C	C	C	C	C	C	C
7.1.b	C	B	C	B	C	B	C
7.1.c	A	A	B	A	B	C	C
7.1.d	A	A	B	A	B	C	B
7.2.1	C	B	A	B	B	B	C
7.2.2	C	B	A	B	B	B	C
7.2.3	B	B	A	B	B	C	B
7.3.1	C	C	B	B	A	B	B
7.3.2	C	C	B	B	A	B	A
7.3.3	C	C	B	B	A	B	B
8.1.1	C	C	C	C	C	B	B
8.1.2	C	C	C	C	C	B	B
8.1.3	C	C	C	C	C	C	B

Guía de usos	Zona 1	2	3	4	5	6	7
8.1.4	C	C	C	C	C	C	A
8.1.5	A	B	B	B	B	B	A
8.1.6	C	C	C	C	B	B	B
8.2.1	C	C	C	C	B	B	A
8.2.2	C	C	C	C	B	B	A
8.2.3	C	B	A	B	A	B	B
8.2.4	C	B	A	B	A	B	B
8.2.5	B	C	B	B	A	B	A
8.3.1	C	C	C	C	B	A	A
8.3.2	C	C	B		B	B	B
8.3.3	C	C	B	B	A	B	B
8.3.4	C	C	B	B	B	B	A
8.3.5	C	C	B	B	A	B	B
8.3.6	C	C	C	C	C	B	B
8.3.7	B	B	B	B	B	A	B
9.1	C	C	C	C	C	A	C
9.2	C	C	C	A	B	A	C
9.3	C	C	B	B	B	A	C
9.4	C	C	C	C	C	A	C
9.5	C	C	C	A	B	A	C
9.6	C	C	B	B	B	A	C
9.7	C	C	C	C	C	A	C
9.8	C	C	C	A	B	A	C
9.9	C	C	B	B	B	A	C

CENTRO HISTORICO: INVENTARIO DE PLANOS

Código	Nombre del Plano
1 —	Uso de Suelo
2 —	Vivienda
3 —	Comercio

4.— Gobierno y Servicios
5.— Monumentos Históricos
6.— Fábricas y Artesanías
7.— Estado de la Construcción
8.— Altura Edificación
9.— Etapas de crecimiento de la Ciudad
10.— Estado de la calzada
11.— Densidad
12.— Pendientes de vías
13.— Circulación vehicular
14.— Uso de suelo predominante
15.— Espacios Peatonales
16.— Zonificación actual
21.— Valor del suelo
24.— Sectores por topografía
25.— Tipos de influencia
26.— Influencia monumentos
32.— Densidades
33.— Población
19.— Centros comerciales (área central)
29.— Restricciones por influencia (área Centro Histórico)
30.— Altura propuesta con relación a monumentos
31.a Zonificación (unidad central)
31.b Unidades de ordenamiento (área Centro Histórico)
34.— Vías (unidad central)
35.— Altura propuesta en metros (área Centro Histórico)
37.— Intensidad de uno (Coeficiente de ocupación) unidad central.
38.— Intensidad de uso (Coeficiente de edificación)
39.— Areas peatonales y soportales (Centro Histórico)
40.— Areas peatonales y soportales (unidad central)
36.— Recomendaciones intensidad de uso.

POBLACION

Damos a continuación, un cuadro estadístico de crecimiento poblacional a escala nacional, provincial, cantonal y de población urbana de la Ciudad de Quito, correspondiente a los censos de 1950 y 1962, junto con las tasas de crecimiento observadas durante ese período:

		1950	1962	Tasa
ECUADOR		3'202.757	4'475.957	2.8%
Pichincha	Total	386.520	587.835	3.55
	Urbano	225.655	374.308	4.31
	Rural	460.865	213.527	2.39
Cantón Quito	Total	319.227	510.286	3.99
	Urbano	209.932	354.746	4.47
	Rural	409.289	155.540	2.99
Ciudad de Quito		209.932	354.746	4.47

Fijado el horizonte del Plan a 30 años, partiendo de esta base es necesario hacer un cálculo de población a ese límite, y previamente fijar las tasas de crecimiento con las cuales se va a extrapolar.

Observamos del cuadro anterior que teniendo el País una media de 2.8, la tasa de crecimiento, se incrementó considerablemente al circunscribir el área de observación a la Provincia y luego progresivamente al cantón y a la ciudad.

Para tener un panorama completo del proceso de urbanización que es evidente, veamos lo que ocurre con otras provincias del País, y las tasas de crecimiento observadas respecto a la general y a la ciudad de Quito:

	1950		1962		Tasa	
Carchi	76.595		94.649		1.78	
Tulcán	31.586	(10.623)	38.982	(21.980)	1.77	(6.3)
Imbabura	146.893		174.039		4.43	
Ibarra	61.163	(14.031)	82.722	(35.187)	2.55	(7.95)
Cotopaxi	165.602		154.971			
Latacunga	73.379	(10.389)	77.675	(24.400)	0.47	(7.4)
Tungurahua	187.942		178.709			
Ambato	124.099	(31.312)	118.483	(53.372)		(4.6)
Chimborazo	218.130		276.668		1.99	
Riobamba	84.876	(29.830)	119.645	(61.411)	2.90	
Azuay	250.975		274.642		0.75	
Cuenca	122.434	(39.983)	143.031	(74.765)	1.31	(5.35)
Loja	216.802		285.448		2.31	
Loja	60.158	(15.399)	79.748	(30.409)	2.38	(5.84)
Esmeraldas	75.407		124.881		4.29	
Esmeraldas	54.937		79.504	(33.555)	3.13	(9.3)
Guayas	582.144		979.223		4.43	
Guayaquil (*)	331.942	(258.966)	567.895	(515.469)	4.56	(5.91)

(Población de la Ciudad)

Para tener un panorama claro del rubro poblacional, hay que adicionar al cuadro antes indicado, la población inmigrante de la provincia de Pichincha, según Provincia de residencia anterior, al igual que la población inmigrante del Cantón Quito.

(*) Las cifras entre paréntesis corresponden a poblaciones y tasas de las Ciudades.

Tendremos en consecuencia los siguientes cuadros:

Total Provincial:	135.621	100.0%
Azuay	5.704	4.2
Bolívar	4.570	3.3
Cañar	1.035	0.8
Carchi	8.920	6.6
Cotopaxi	23.275	17.2
Chimborazo	13.594	10.0
El Oro	2.674	2.0
Esmeraldas	2.721	2.0
Guayas	10.569	7.8
Imbabura	13.940	13.8
Loja	5.404	4.0
Los Ríos	2.072	1.5
Manabí	7.120	5.4
Morona Santiago	209	0.2
Napo	533	0.4
Pastaza	674	0.5
* Pichincha	4.775	3.6
Tungurahua	15.173	11.2
Zamora Chinchipe	148	0.1
Archipiélago de Colón	81	0.1
Exterior	7.030	5.3
Total Cantonal	131.555	100.0
Azuay	5.597	4.3
Bolívar	4.524	3.4
Cañar	1.021	0.8
Carchi	8.550	6.6
Cotopaxi	22.178	16.8
Chimborazo	13.316	10.2
El Oro	2.620	2.0
Esmeraldas	2.676	2.0

Guayas	10.451	8.0
Imbabura	18.654	14.2
Loja	5.340	4.1
Los Ríos	2.052	1.6
Manabí	6.994	5.3
Morona Santiago	206	0.2
Napo	516	0.4
Pastaza	653	0.5
Pichincha	4.168	3.1
Tungurahua	14.759	11.1
Zamora Chinchipe	141	0.1
Archipiélago	81	0.1
Exterior	6.948	5.2

* Migración intercantonal

De 131.555 inmigrantes, se dispone de información suficiente para descubrir el flujo migratorio.

	Años	Nº	Promedio Anual	% del Total
Entre	1958 y 1962	57.804	11.560	44.0%
	1953 y 1957	22.576	4.515	17.2%
	1948 y 1952	15.010	3.002	11.4%
	1943 y 1947	9.501	1.916	7.3%
Antes de	1943	26.594	.....	20.1%
				100.0

Del análisis de la información expuesta se pueden sacar las siguientes conclusiones:

1. Las tasas de crecimiento de la Provincia de Pichincha, Cantón y Ciudad de Quito, son bastante regulares y no

presentan desviaciones tan marcadas, como en el resto de Provincias, Ciudades y Cantones, tomados como muestra.

2. El proceso de urbanización no es tan fuerte, pues Quito, presenta la tasa de crecimiento urbano más baja de todas las observadas.

3. El crecimiento de otras regiones del País, acusa en varios casos, por lo menos a escala Provincial, disminución de la población en el período de 12 años considerado. Tal el caso de Cotopaxi y Tungurahua, y en todo caso las tasas de crecimiento provincial, son considerablemente bajas.

3. El índice de crecimiento de las ciudades del interior, en cambio tienen tasas altísimas, llegando a observarse el 9,3 en Esmeraldas, donde la población en 12 años se ha multiplicado por 2,54 en cambio que la de Quito, en el mismo tiempo se ha multiplicado por 1.68.

4. Por ende se puede decir que la migración campo-ciudad es mucho más fuerte que la migración pueblo a pueblo; y en general, las ciudades que presentan tasas más altas de crecimiento, son aquellas en las que la relación de población provincial a población de la Capital Provincial, es más importante.

5. Las migraciones de la Provincia de Pichincha, son absorbidas en su casi totalidad por el Cantón Quito, y dentro de él, presumiblemente en su gran mayoría por la Ciudad de Quito, y la zona explosiva de Santo Domingo de los Colorados.

6. De los 510.286 habitantes del Cantón Quito, 131.565, son inmigrantes, es decir el 25.7% de la población.

7. Si la población de Quito aumenta anualmente en 20.360 habitantes, 11.560, corresponde a aporte migratorio y 8.800, a crecimiento vegetativo.

El problema se reduce por ende a elegir una tasa de crecimiento total de la población.

Se cuenta para ello, que el crecimiento vegetativo del Cantón Quito, es de 1.7% anual, mientras que el aporte migratorio, constituye el 2.2% anual.

La influencia que Quito ejerce sobre el resto de la República, por su rol de Ciudad Capital, como por las posibilidades de trabajo, tanto en el secundario y especialmente en el terciario, hacen pensar, que si bien se alcanzará una estabilización de la población en otros centros poblados del país, las fuentes de trabajo para la población activa no podrán en ningún caso absorber tasas de crecimiento urbano que van del 6 al 9 por ciento anual.

Se debe pensar entonces que la tendencia migratoria, que se demuestra como una curva ascendente de fuerte pendiente continuará con esta tendencia, por lo menos durante un número apreciable de años, mientras que el crecimiento vegetativo, se mantendrá sensiblemente estacionario en cuanto a tasa, como resultado de un mejoramiento de las condiciones sanitarias, una mejor proyección sobre el pueblo de la medicina socializada, etc. que tendrá sinembargo como contrapartida un control progresivo de la natalidad como resultado de la aplicación del planning familiar, cuya difusión va sensiblemente en aumento.

Por lo tanto, optamos por la siguiente hipótesis:

1. Durante 10 años, para Quito urbano, se mantendrá la última tasa observada de 4.5% anual.

2. Durante los 10 años subsiguientes, esta tasa podrá descender al 4.0%.

3. Durante los 10 años finales a que llega el horizonte del Plan, no se podrá considerar una tasa inferior al 3.6%.

A partir de una población para 1966, calculada también con 4.5% anual que arroja una población de 423.000 habitantes, el resultado de aplicación de las tasas antes mencionadas será el siguiente.

Para 1976	657.000	Habitantes
Para 1986	972.000	"
Para 1996	1'385.000	"

Esta Población se repartirá a 30 años en el perímetro de aglomeración señalado, que cubre una extensión de 7.355 Ha. arrojando una cifra de densidad bruta media para toda la Ciudad de 188 Hab/Ha.

Dicha repartición, según las cuatro unidades de ordenamiento, es la siguiente:

Zona	Ha.	Hab.	Densidad Bruta
Sur	829.6	112.000	135.0
Centro Histórico	477.0	125.105	262.0
Centro Servicios Generales	1.800.0	219.000	121.5
Norte	2.241.0	251.000	112.0

ZONAS SUR Y NORTE

Como dijimos anteriormente, las Zonas Sur y Norte han sido objeto de un estudio especial con metodología homogénea para las dos zonas. Se ha estudiado para ellas, distintos tipos de habitación, que forman una gama, que va de 30 Hab/Ha. hasta 1.200 Hab/Ha. en densidades netas, y que corresponde a una serie de tendencias observadas (para las densidades bajas) y deseables (densidades altas).

Partiendo de estos datos, se han formado a su vez, dentro de cada una de estas grandes zonas, otro sub-sistema de unidades de estudio.

Estas unidades, responden a los tipos de agrupamiento que permiten, con un número determinado de habitantes, tener los equipamientos más económicos a escala de la habitación.

Así se ha establecido:

1. **Residencia:** grupo de 90 viviendas, agrupamiento considerado el mayor para conseguir contactos primarios importantes, y una fuerte cohesión social. La residencia, carece de equipamientos construídos y las necesidades reunitivas, se satisfacen al mismo nivel de la habitación.

2. **Grupo:** conjunto de 210 viviendas, sin equipamientos construídos pero con facilidades de espacios verdes, juegos de niños, etc. Las necesidades reunitivas, se satisfacen también a escala de la vivienda.

3. **Vecindario:** agrupamiento de 720 viviendas. La base de este grupo es el equipamiento económico de unidades escolares de primero y segundo orden.

4. **Barrio:** conjunto de 3.000 viviendas, donde se dan todos los equipamientos completos, sobre todo a nivel de comercios, equipamientos sociales, reunitivos y deportivos.

Cada una de estas unidades de ordenamiento, tiene sus equipamientos propios que se consignan en el cuadro que se inserta. (*)

Fuera de estos equipamientos propios de la habitación cada zona está dotada de un centro autosuficiente, con comercio de tipo excepcional, rodeado por un anillo de habitación de alta densidad. (Habitación colectiva en pisos).

Estos centros serán además apuntalados por la descentralización administrativa e institucional. Será asiento de las sedes de profesiones liberales constituyendo así puntos focales de la actividad cívica y ciudadana, es decir, verdaderos corazones de unidad.

(*) No se publica en la presente memoria.

Las formas de habitación están consignadas a partir de un estudio de nivelación de densidades en cada una de las zonas.

El cuadro siguiente, resumen de la Ordenanza de zonificación en materia de vivienda, califica las características de suelo y construcción para llenar la gama de 30 posibilidades tipo de habitación. (*)

EL TRABAJO Y LA POBLACION ACTIVA

La población activa de 12 años o más en la Ciudad de Quito, es en el año 1962 de 119.233 habitantes. Esto equivale a pensar que cada activo, tiene a su cargo a 2,97 personas. Este cuociente aumentaría si se considera que la población activa por lo menos hasta los 18 años, está sub-empleada. Desgraciadamente no tenemos a nivel de Quito, dicha población por grupos de edad, pero si tomamos el indice cantonal, vemos que la población entre 12 y 18 años activa, representa el 16.2% de la población activa total, lo que a la escala de la Ciudad, equivaldría a 19.200 personas, es decir que los activos adultos serían aproximadamente 100.000 personas, y cada activo adulto tendría a su cargo a 3.54 personas.

Las ramas de actividad de esta población activa, están dadas en la siguiente forma para el Cantón Quito:

Sector Primario	29.8%
Sector Secundario	32.6%
Sector Terciario	32.0%
No especificado	5.6%

La población activa de la Ciudad de Quito, está dada en la siguiente forma: 119.243 activos, se distribuyen así:

(*) No se publica en la presente memoria.

Sector Primario	4.285	3.6%
Sector Secundario	46.373	38.8%
Sector Terciario	62.092	52.1%
No especificado	6.493	5.5%

Las posibilidades de modificación de esta repartición son exiguas, puesto que lo único que se puede imaginar dentro del Secundario, es una disminución del volumen de activos ocupados en la Industria de la Construcción, mediante una maquinización y tecnificación de la misma, cosa poco probable dada la dimensión del mercado. El volumen de empleo en la construcción, representa la cantidad de 11.200 activos, lo que significa un 24% del Secundario. En el Terciario, 19.100 activos, representan servicios domésticos. Este rubro, sufrirá necesariamente una modificación con el tiempo. Parcialmente se reconvertirá en terciario legítimo. Un porcentaje se mantendrá en el mismo status y el saldo se incrementará al Secundario en los rubros de industria liviana y artesanía.

Con los estudios de probabilidad efectuadas, se ha llegado a determinar los siguientes porcentajes de repartición de la Población Activa al Horizonte del Plan:

Sector Primario	4%
Sector Secundario	42%
Sector Terciario	54%

El Terciario, se mantiene preponderante, dado el rol de Capital de la ciudad de Quito, y el importante aporte al sector, dado por la burocracia.

La población activa de la ciudad representa el 33.6% de la población total. Se espera con el tiempo, poder subir este porcentaje del 38 al 40 por ciento, mediante la inmigración de personas en edad activa, y una mejor distribución de la pirámide de edades con modificación de todos los factores que inciden en su conformación.

Con estas premisas podemos calcular al Horizonte del Plan, la población activa de Quito. Siguiendo las hipótesis

adoptadas, de 1'385.000 habitantes calculados para 1996, serán activas 526.000 personas, distribuídas en la siguiente forma:

Sector Primario	21.040
Sector Secundario	220.920
Sector Terciario	284.040

El número de personas a cargo por activo se habrá bajado a 2.63.

LAS AREAS INDUSTRIALES

Han sido calculadas en extensión en base al número de personas ocupadas. El porcentaje de ocupación en la industria, representa el 73% del secundario. Por consiguiente tendremos una población ocupada en la industria en 1996, igual a 161.200 personas.

Tomando de los standards aceptados y comprobados para la industria existente en Quito calificada como bien establecida, la cifra de 10 m^2 por persona, obtenemos la cantidad de 1'612.000 m^2 construídos, lo que para un coeficiente de ocupación del 30% representa una toma en suelo de 5'367.000 m^2 es decir 536.7 Ha.

En la Zona Sur, se han afectado 4 sectores para el establecimiento de industria caracterizada, con las siguientes áreas:

Zona 1.	181.8 Ha.
Zona 2.	14.7 Ha.
Zona 3.	9.1 Ha.
Zona 4.	4.0 Ha.
Total	209.6 Ha.

En la Zona Norte, existen 3 sectores caracterizados con las siguientes áreas:

Zona 5.	92.2 Ha.
Zona 6.	24.0 Ha.
Zona 7.	41.7 Ha.
Total	157.9 Ha.

En esta forma, y como lo dijimos, el total de zonas industriales caracterizadas, representa una toma en suelo de 367.5 Ha. El remanente, o sea 169.2 Ha., o talvez una cifra menor como resultado de una más intensa ocupación de suelo será absorbido por el resto de la ciudad, en industria no molesta, pequeñas artesanías, talleres de manualidades, etc.

Los márgenes de zonas industriales, sobre todo en lo que dice relación con los nuevos perímetros de afectación, están equipados con áreas de vivienda a gran intensidad de uso.

Se ha previsto una reglamentación especial, para construcciones dentro de estos perímetros, al igual que para la implantación previa calificación de artesanías o industrias limitadas en sectores de la ciudad no sancionadas específicamente como áreas industriales caracterizadas.

ANALISIS DE LA VIERA MAYOR

Conscientes de uno de los fundamentales problemas de la circulación vehicular en la Ciudad, los planificadores que lo han analizado a partir del plan del Arq. Jones Odriozola, han tratado de unir dos áreas separadas por la Geografía peculiar de la ciudad: La Zona Sur, con la Zona Norte, a través del antiguo centro de Quito, y de la bien llamada garganta de San Blas. Los estudios e investigación, especialmente aquellos que se refieren al volumen de tránsito y los que se refieren a los movimientos pendulares de la población señalan en realidad, una importante circulación de tránsito del Sur hacia el Norte de la ciudad y del Norte hacia el Centro Histórico. Esta unión

se ha pensado debe ser lo menos atormentada por el tránsito secundario del C. H. Q. Las soluciones planteadas a lo largo del penoso proceso y sucesivo análisis urbano de la ciudad, a partir de 1942, van desde la remodelación de la calle Montúfar, hasta la habilitación de la vía oriental de la ciudad, pasando por soluciones de tunel, uno de los cuales perfora en una directriz paralela a la calle Montúfar y parte desde el nacimiento de la calle Paredes en el relleno del Cumandá, desemboca en la unión de las calles Riquelme y Solanda, al final este de la cale Mejía; continúa luego a cielo abierto al oeste del Coliseo de Deportes, hasta encontrar la Esmeraldas, para luego de un giro que pasa por sobre la Plaza Belmonte, une en línea recta la calle Los Ríos y desemboca finalmente en la Avenida Colombia a la altura del monumento a Bolívar. Como la ciudad ha seguido creciendo indefinidamente hacia el norte, las soluciones han seguido concomitantemente, abriéndose su compás, para unir con mayor desplazamiento y longitud el Sur con el Norte de la ciudad.

La unión occidental de la zona sur detrás de El Panecillo, prevista como área de desarrollo futuro, con la zona norte, a través de la calle Bahía de Caráquez, conecta la calle Imbabura con el relleno de El Tejar, en donde se abre la boca del tunel, que unirá la prolongación de la Av. Miraflores, para luego, por la Bomboná, pasar sobre los terrenos de la ciudad Universitaria, y luego, atravesar Pambachupa, tomar la diagonal que sería la prolongación de la Atahualpa en el círculo de tránsito de la Av. América, a la altura del Colegio San Gabriel. Es fácil colegir que esta vía cumple con funciones de vía de circunvalación de tránsito semirápido y con cierta vocación de penetración; constituye una vía de alivio de presión del tránsito que incide sobre el C. H. Q., a más de ser una vía semirápida de unión entre dos zonas importantes de la ciudad. Analizando los primeros intentos tendientes a completar los pilares de esta escalera que constituye la estructura vial de Quito, regresamos a la unión oriental entre sur y norte y sus cinco soluciones posibles.

Análisis de las premisas:

La circulación sur-norte en las horas de mayor congestión; es decir a la hora de ingreso al trabajo en las industrias, oficinas, almacenes, etc., es una realidad inobjetable, a partir de la terminal del ferrocarril, en todo su recorrido hacia el norte, con casi la totalidad de vehículos que ingresan a la plaza de Santo Domingo, pasa con mayor incremento de vehículos del Centro Histórico de Quito, hacia la zona de vivienda de comercio y de industrias del norte de la ciudad. El esquema de volúmenes de tránsito así lo indica, tanto para vehículos pesados, como y con mayor razón, para los vehículos livianos (ver planos de volúmenes).

La solución con esta premisa de diseño, está dada, como indicamos antes, por las cinco soluciones planteadas. El calificar una de las soluciones como la más aconsejada, lleva consigo un proceso de análisis de variables, siempre en mayor número de factores previsibles; en consecuencia lo aconsejable parece, analizar el problema desde el siguiente punto de vista: hemos visto que de las soluciones, dos participan del C. H. Q. y el resto están más o menos alejadas del mismo, hasta la más extrema llamada vía oriental. Entre estos dos polos la solución pareceria estar en el término medio, si es que no se analiza un factor que hasta aquí aparece como desconocido: necesitaría el tránsito vehicular sur norte tocar el C. H. Q.? Por el muestreo que se encuentra graficado en el plano de movimientos pendulares, una proporción relativamente pequeña de vehículos, tiene como destino el C. H. Q. La gran mayoría pasa hacia el norte de la ciudad, deteniéndose sucesivamente hasta agotarse desde San Blas, La Alameda, El Ejido, hasta la zona norte propiamente dicha. La ausencia relativa de vehículos particulares de propietarios que trabajan en C. H. Q y que vienen del sur de la ciudad, es un hecho estadísticamente real, demostrando tanto por el muestreo de movimientos pendulares como el muestreo de volúmenes de tránsito. (Ver solución del tunel Recoleta-Riquelme) y solución San Blas.

La organización de tránsito colectivo en el sentido sur norte, al momento actual, está orientada hacia el tránsito continuo por el C. H. Q., sin involucrar las áreas anteriores del

mismo; es decir que debe establecerse la diferencia entre el transporte colectivo, que debe tener acceso al C. H. Q. y el que no lo es, que debe tener una vía sin contacto directo con él, y pasar hacia el norte de la ciudad. Para este tránsito se necesita una vía que no sea tan extrema y dificultosa como lo es actualmente la vía oriental, pero que tenga tránsito a velocidad media y en forma continua hacia el norte. Si tomamos en cuenta que la vía oriental, tendrá vocación de tránsito pesado, el escogitamiento queda reducido a la remodelación de la calle Montúfar y a uno de los túneles. Este es el planteamiento que comprende dos factibilidades ya enunciadas.

Con la vía occidental descrita anteriormente, se completan los dos parantes de esta escalera de la red vial de Quito. Los peldaños, para continuar con la comparación lo constituyen ya, la serie de vías de todo orden que atravesando la ciudad de este a oeste o viceversa, unen estas dos líneas extremas de la ciudad y conforman la red general. Esta deberá complementarse con la red estudiada y que corresponde a las nuevas unidades de desarrollo.

TRANSITO NORTE CENTRO

Se ha denominado este flujo, Norte-Centro y no, Norte-Sur, porque el segundo aparece de mucha menor importancia que el primero. Así lo demuestra, como en el caso anterior, el conteo vehicular en las vías que acceden al C. H. Q. y la incidencia de la maraña de vectores origen-destino sobre el mismo centro.

El impacto del volumen en la calle Guayaquil en sentido norte-sur a la altura de la plaza del Teatro, es en el momento actual y en el caso más desfavorable, de mil vehículos hora, repartidos en dos fajas fundamentales; es decir, que, estrictamente el volumen dado por el muestreo, es fácilmente soportable por la actual estructura vial, a una velocidad de 30 km., por hora y en un solo sentido.

La Avenida América, en el sentido norte-sur, tiene un volumen constante de vehículos que impacta con cierto incremento entre Vargas y Matovelle y Vargas y Caldas al sitio de embotellamiento en la Venezuela y Carchi. Este volumen que es el resultado de la afluencia de vehículos sobre la Av. América y Vargas, desde el nuevo Colegio San Gabriel, hasta la intersección con la Carchi, proveniente de una zona de vivienda importante de la ciudad, debe tener un escape menos conflictivo que el que ahora tiene, al impactar el C. H. Q. Esto es un problema que se lo ha resuelto en forma relativamente económica y cuya descripción lo haremos en adelante.

El conteo vehicular para el C. H. Q., como aparece dibujado en el gráfico de síntesis es de término o destino. Este volumen hay necesidad de canalizarlo en los círculos de tránsito de sistema rotativo que analizaremos posteriormente y que completan el estudio y solución del tránsito en el área intersticial del C. H. Q.

CIRCUNVALACION EN EL CENTRO HISTORICO DE QUITO

El impacto del volumen de vehículos que viene de la Avenida América y pasa a la calle Venezuela, está estimado, en el sitio de impacto, en 580 veh/hora, livianos y pesados; para incrementarse entre las calles Carchi y Esmeraldas en 915 veh/hora; de éstos, la mitad se funde en el C. H. Q. y solamente salen hacia el sur 420 veh/h. (los datos de volumen se refieren a muestreos en horas de punta.

Es necesario tomar en cuenta las siguientes consideraciones, que nos facilitarán el diagnóstico del problema en esta área de la ciudad: en primer lugar, el cambio de dirección para tomar la calle Venezuela es el diente de "La Basílica", luego de haber recorrido todo el trayecto de la calle Vargas, y

absorber un volumen de 580 veh/h. en una vía que tiene solamente una faja fundamental de capacidad, con inconveniencias que hay necesidad de relievarlas para poder resolverlas. Este volumen, necesita una salida continua e ininterrumpida, con el menor número de interferencias, con embestidas de vías en ángulo recto, semáforos o cualquier otro tipo de interrupción. Este flujo continuo que viene con velocidad inicial de 50 y 60 k/h. deberá disminuir paulatinamente en velocidad hasta lograr una velocidad de 20 a 30 k/h. en la intersección de la calle Matovelle; para luego reducirse a 15 k/h. en el propio C. H. Q. El planteamiento que permite este ingreso al C. H. Q. es como sigue:

La Av. América se unirá a la calle Guayaquil, con una vía elevada entre las calles Manabí y Olmedo, con una circulación única de Norte a Sur a partir de la calle Manabí y con capacidad de fajas fundamentales que absorban 580 o 915 Veh/h., que necesariamente circularán sobre esta vía.

En segundo lugar anotamos que el volumen de 915 y 830 veh/h., como está graficado en el C. H. Q. significa que el tránsito en dirección Norte-Centro se funde y se dispersa entre las calles Esmeraldas y Chile y hacia todos los costados del C. H. Q.

Círculos de Tránsito en el C. H. Q.—Los círculos de tránsito, pretenden lograr los siguientes beneficios, indispensables para resguardar el área señalada como de Centro Histórico:

1.—Tránsito Rotativo que evita embotellamiento.
2.—Continuidad de flujo.
3.—Area peatonal en el centro mismo de comercio y de actividad comunal.

Descripción.—Círculo interno: Rodea un área de gran intensidad de uso comercial y envuelve al parque de La Independencia; con una distancia de tráfico peatonal igual a una cuadra en todos los sentidos. El área quedará limitada por el Norte con la calle Mejía, por el Sur con la calle Sucre, por el Este con la Guayaquil y por el Oeste por la calle Benalcázar;

el sentido del tránsito en este perímetro que envuelve el núcleo elemental, será de izquierda a derecha, en el sentido de las agujas del reloj, con el objeto de recibir el impacto del tránsito de la calle Vargas en el sentido Norte-Sur y sacarlo en forma tangente a este primer círculo, por sobre la Guayaquil, hasta la Av. 24 de Mayo, y, por ésta al Sur de la Ciudad.

El segundo círculo que envuelve al anterior, tiene una dirección de tránsito de sentido contrario al que acabamos de analizar, está limitado por el norte en la calle Olmedo, por el sur por la calle Bolívar, por el este con la calle Flores y por el oeste con la calle Cuenca. Tiene pues circulación de tránsito en sentido contrario a las agujas del reloj, absorbe a diferentes niveles, la esquina de Guayaquil y Olmedo, el tránsito que viene por la Guayaquil, 10 de Agosto y Av. Colombia en sentido Norte-Sur y lo hace subir por la calle Olmedo, pasando bajo la García Moreno, tomaría la Cuenca y siempre de izquierda a derecha, bajaría por la Bolívar, para, atravesando Santo Domingo, tomar la Flores hasta cerrar el círculo menciondo. Este círculo y el anterior tendrán que estar vinculados al gran círculo de tránsito que lo constituyen en principio: la calle Imbabura, la Av. 24 de Mayo, la calle Flores, etc. Estos círculos de tránsito pretenden envolver la circulación de vehículos que las muestras de volumen han indicado que se lo debe hacer. Es indispensable insistir en que, este tipo de solución crea paralelamente al flujo continuo de tránsito un ambiente comunal al rededor de la Plaza Mayor, hoy Plaza de La Independencia, indispensable para el desenvolvimiento de la vida ciudadana, al menos la que se relaciona con esta parte céntrica de la Ciudad. Igual tratamiento se pretende para la Plaza de Santo Domingo, con circulación vehicular únicamente en su perímetro.

Estas proposiciones, darán lugar a estudios parciales de cada problema que se vaya presentando, como sería en este caso la remodelación de las plazas de La Independencia y Santo Domingo, con sus ingresos y egresos, posibles silos de vehículos, playas de estacionamiento, paradas de buses, circulación peatonal subterránea, etc.

SILOS DE VEHICULOS

El gráfico de movimientos pendulares y la huella de volúmenes de tránsito que inciden el C. H. Q., nos dan la pauta para la ubicación de playas de estacionamiento, silos de vehículos, etc. Siguiendo con la metodología de análisis de los Capítulos anteriores, analizamos el problema bajo los siguientes aspectos:

La ocupación congestiva de las calles del C. H. Q. por vehículos estacionados a lo largo de ellas, nos dan idea del problema que constituyen los vehículos que necesitan albergue al margen de las vías de circulación.

Es lógico, que lo aconsejado por la economía, son las playas de estacionamiento a cielo abierto y a nivel de las vías de acceso. Sin embargo, para el centro de Quito, en el cual la ocupación del suelo es intensa y el valor del terreno es el más alto de la ciudad, lo aconsejado tendrá que ser necesariamente la compensación del alto valor del suelo, con un alto coeficiente de ocupación; probablemente con varios niveles de estacionamiento, y que por esta causa se ha dado en llamarlos, silos de vehículos.

Existe un frente de calles orientadas en sentido Norte Sur que reciben el impacto de corrientes de tránsito que viene del Norte de la ciudad. Sobre estas franja, tendrán que ubicarse necesariamente los silos de vehículos y las playas de estacionamiento, para ofrecer un inmediato albergue a los que vienen del Norte de la ciudad y que son los que forman el mayor volumen; y concomitantemente facilitar el ingreso de los propietarios de vehículos que regresan al lugar de sus residentes.

La capacidad y la cantidad de vehículos que se ensilarán, es un problema que se resolverá en el Capítulo Nº 2 del estudio de Tránsito. Hasta el momento se han sentado algunas premisas y se ha diagnosticado el problema. No se debería incurrir al abocar la solución final, en el grave error de resolverlo parcial-

mente; sin tomar en cuenta dos factores fundamentales del mismo, que necesitan ser sopesados: 1º La proyección a 25 años, que triplica automáticamente el número de vehículos a ensilarse y 2º La atracción poderosa que ejercen un conjunto de silos y estacionamientos, sobre el volumen de tránsito; inconveniente este último, ya que las estructuras viales sobre las cuales va a pasar, han permanecido estáticas y sin remodelación alguna; y que por esta causa no absorberán los volúmenes-dato del futuro.

Factores generales a tomarse en cuenta:

Número de vehículos, dato actual
" " " " futuro
" " " estacionados actualmente en las calles
" " " que comporta la descentralización burocrática y comercial.

La red general se organiza, en el estado actual, presionada sobre el molde topográfico que constituyen los accidentes geográficoss a los costados de un eje, que pasando por la sima de El Panecillo une la Y, en Iñaquito, y se prolonga hacia el Norte y hacia el Sur de la Ciudad. La imposición del cuadro geográfico de la ciudad de Quito, marca una solución única de circulación vehicular y que ha permanecido intacta a lo largo de más o menos 200 años, sin ninguna variante estructural de consideración en la infraestructura vial, que no sea el crecimiento natural que ofrecía y ofrece el valle formado por el Ichimbía, San Juan, Pambachupa, Monteserrín, El Inca, etc., de extenderse hacia sitios más amplios y más planos en el norte.

Todas las soluciones urbanísticas planteadas a partir de 1942, han seguido, como no podía ser en otra forma, a lo largo de este gran eje que toma la sima del valle. Ilustra este criterio, la posición sucesiva que ha adoptado lo que podría llamarse un Centro Cívico Comunal de la ciudad, desde épocas coloniales hasta nuestros días; la Plaza de Armas, hoy Plaza de

La Independencia, entre el parque de La Alameda y El Ejido, el sitio ocupado por el Palacio Legislativo, el Palacio Judicial y la Contraloría, y posteriormente los terrenos detrás del sitio que ocupa actualmente el Colegio E. Alfaro. Seguramente habrá una nueva descentralización en el futuro, que ocupará los terrenos de la Y en Iñaquito; y así sucesivamente, siempre más al norte. Esto nos ilustra el problema de crecimiento, hasta aquí, natural de la ciudad y concomitantemente el crecimiento de la alargada red de tránsito que sigue invariablemente el eje longitudinal de la misma.

Es indudable que un planteamiento que patrocina este crecimiento indefinido, especialmente hacia el norte de la Ciudad complicará, alargará, y encarecerá el valor del transporte hacia los subcentros, a lo largo de este eje longitudinal; recargando y presionando las vías o la vía que siga las direcciones de éste.

Cualquier posible solución al problema del tránsito, tiene que contar con la siguiente política de Planificación:

1.—Habrá que destrozar este eje único al que concurre todo el flujo de tránsito vehicular, y por el que se realizan los itinerarios de los movimientos pendulares de la población, especialmente dedicada a la actividad terciaria.

2.—Simultáneamente tiene que llevarse a la realidad, la descentralización mesurada y precisamente medida, en términos de número de vehículos de la población terciaria. La descentralización comprende el desplazamiento tinoso de oficinas públicas y privadas y de un cierto tipo de comercio, hacia sitios en que no constituyen nuevos focos de congestión y embotellamiento de vehículos que a ellos accedan.

3.—El servicio colectivo, constituye como está planteado en el momento actual, un acierto en lo que se refiere a los "orígenes" de zonas de vivienda, porque sirve desde puntos estratégicos de éstas, hacia los "destinos" en las zonas de trabajo. Menos preciso resulta el planteamiento en los destinos

de estas líneas de tranporte colectivo, dándose el caso de que muchas de estas líneas llegan a las playas de estacionamiento sin ningún pasajero. Catastrófico, resulta en realidad el itinerario que llevan estas líneas a lo largo de su recorrido, pues todas, de las catorce que son, pasan por dos vías del centro de la ciudad (ver plano adjunto), ésta entorpece en forma exagerada el flujo normal a una velocidad constante de 20 a 30 km. por hora que debería ser la ideal en el Centro Histórico de Quito (C. H. Q.). Tanto entorpece, que según muestreos realizados por el Departamento de Planificación Municipal, el análisis de "delais" (dilaciones de tránsito), va desde 65 km. por hora de promedio en vías con tramos de 4 cuadras, hasta 5-8 km. por hora en tramos de 1 y 2 cuadras, cuando no se estanca totalmente en los embotellamientos de los sitios señalados en planos.

La solución es obvia, al tratar de organizar el comercio menor: almacenes, joyerías, bares, librerías, etc., sobre vías en lo posible de tráfico peatonal, y organizar la accesibilidad tanto vehicular como peatonal, hacia los Bancos y oficinas del Gobierno Estatal; diferenciando la Circulación de paso del transporte colectivo, del paso del transporte privado y diferenciando el Transporte privado y colectivo que va a su destino.

EL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

El transporte colectivo, deberá ser circular y tangente al círculo de tránsito que envolverá el Centro Histórico, tanto hacia el norte como hacia el sur de la Ciudad. De acuerdo a las necesidades derivadas de la descentralización de la población terciaria, 3 o 4 líneas de vehículos, saldrán con sus orígenes de las zonas de vivienda en el norte de la Ciudad, tocarán el círculo de tránsito interno del C. H. Q. y regresarán a sus orígenes. Igual planteamiento llevarán las líneas con origen en el sur de la Ciudad. Las líneas señaladas para tránsito sur-norte y viceversa, deberán tocar tangencialmente el círculo de que

se habla sin interferir con el transporte privado sur-norte y viceversa y al privado que tenga como destino el Centro Histórico de la Ciudad.

Una solución de modificación del actual sistema imperante, y para ser puesta inmediatamente en vigencia, fué objeto de especial estudio y podrá ser consultada. Dicho estudio fué preparado por un técnico del Departamento, para la Comisión Nacional de tránsito. Es un estudio integral del problema de transportación colectiva, con estudio de costos, recorridos, número de unidades, rentabilidad, organización de empresas, administración y explotación de las mismas.

LOS EQUIPAMIENTOS DE SERVICIO GENERAL A ESCALA REGIONAL Y NACIONAL

Para la localización de esta serie de equipamientos, se ha aplicado criterios de análisis de la más avanzada técnica, para poder lograr una calificación exacta, matemáticamente demostrada en base al sistema de ponderación. Los resultados obtenidos fueron en muchos casos sorprendentes, pero de una precisión y confiabilidad absolutas, aportando por consiguiente, tranquilidad al evaluador y posteriormente al diseñador, para poder abocar el resto del problema, en función de estos resultados que se consideran básicos e inamovibles.

EL CENTRO DE GOBIERNO NACIONAL

La estructura administrativa del estado ecuatoriano, se asienta sobre tres poderes: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Los dos últimos tienen sus sedes construídas, en un área en desarrollo y que necesita ser vitalizada y complementada. El problema que se planteó es la construcción del Poder

ejecutivo que engloba en la actualidad 10 ministerios. De este a su vez dependen una serie de entes autónomos, semi-autónomos y servicios descentralizados que también necesitan una ubicación adecuada.

Teniendo en cuenta que se trata precisamente de un equipamiento a escala nacional en este caso, se eligieron para análisis 9 ubicaciones posibles, algunas incluso fuera del perímetro de aglomeración de la ciudad. En el análisis especial de este tema, se podrá ver el resultado del estudio de ponderales, que determinó como más apta para los efectos la Zona 1, ubicada en la Pradera con una nota media ponderal de 7.5. Las otras posibilidades y ponderales fueron las siguientes:

1.	Pradera	7.5
2.	El Ejido	6.21
3.	Avenida Patria	5.14
4.	Ichimbía	4.65
5.	Mariana de Jesús	4.43
6.	Batán	5.80
7.	Cumbayá	3.77
8.	Villa Flora	4.15
9.	Centro Histórico	4.26

En el estudio especializado correspondiente a Centro de Gobierno, se podrán encontrar datos suplementarios respecto a ocupación, costos, entidades englobadas etc.

En este Capítulo nos proponemos solamente realizar una síntesis y el enfoque con el cual fué analizado el problema.

El Centro del Ejecutivo nacional, se ubicará pues en La Pradera, en terrenos ocupados hoy en su mayor extensión por el Colegio Militar Eloy Alfaro, el que por necesidades de orden pedagógico, y por no poder extender su área de ocupación actual se ve en la necesidad de trasladarse al Valle, donde gozará de todas las comodidades para poder cumplir a cabalidad sus objetivos. El área total ocupada por el Centro, es de 30.7 Ha. cuya tenencia actual es la siguiente:

Propiedad del Gobierno Central	184.060 m².
Propiedad de Particulares	46.770 m².
Propiedad Municipal	45.000 m².
Propiedad de la Caja del Seguro	31.555 m².

En la ocupación propuesta, la división del suelo es la siguiente en términos aproximados:

Edificios oficiales	16 Ha.
Programa edificado complementario	7 Ha.
Area de reserva	5 Ha.
Programa Círculo Militar	2 Ha.

De aquí se deduce que el Centro de Gobierno, no será un programa especializado absolutamente. Se prevé en efecto una serie de actividades complementarias, que mantengan al centro con vida durante las horas en que no se encuentran en funcionamiento las dependencias de gobierno. Contará con Centro Comercial de primer orden. Centros reunitivos, cine-teatro, Hogar de Jóvenes, Parroquia, Restaurantes y las instalaciones del Círculo Militar, que abarcan Comisariato, Hotel, Salones de Conferencias, Piscina cubierta, etc.

Igualmente se ha previsto una apreciable cantidad de área destinada a oficinas particulares, cuya labor tiene estrecha relación con las gestiones administrativas.

Cuenta el centro con un diseño especial de viería en tres anillos tangentes y circulación en un solo sentido, con ingreso siempre por la Av. Amazonas y salidas perimetrales hacia las Diagonales República y Eloy Alfaro.

Para llegar a la determinación de las áreas necesarias para la función pública, se procedió a un muestreo de entidades públicas bien alejadas, con lo que se sacó la cifra ideal de ocupación de 12 m². por empleado.

La población burocrática se extrapoló con las tasas de crecimiento observadas en distintas dependencias públicas

llegándose a determinar una cifra de 13.418 burócratas en el horizonte del Plan. El área construída será entonces de 161.180 m². Estas cifras deben entenderse relativamente ya que la función ejecutiva nacional no ha terminado de estructurarse y frecuentemente se crean Ministerios y transforman otros con cambios o circunscripciones nuevas de cometidos y competencias.

La toma en suelo se calculó con coeficiente de ocupación del 30.5% y coeficiente de utilización de 240%. Los parqueamientos, con 1 park (20 m².) por cada 50 m² de oficinas. Con estas bases se obtuvieron los siguientes totales:

Parqueamiento	67.090 m².
No edificable	28.230 m².
Ocupado	12.695 m².
Vías	4.060 m².
Total	112.075 m². (área especializada)

Al ritmo de crecimiento de la Ciudad, el área de La Pradera asegura la no saturación del suelo hasta un plazo de 38 años.

Los detalles rubro a rubro de cada uno de los Ministerios se podrá consultar en el cuadro que se acompaña. En el estudio especial, aludido anteriormente se podrá así mismo constatar los detalles de planificación, plan masa, programa complementario, facilidades de circulación peatonal, etc.

TERMINAL AEREA

El actual aereopuerto Mariscal Sucre, a pesar de su relativamente reciente equipamiento de pistas, señalización, edificio terminal y demás instalaciones, se revela ya en el momento como no completamente apto para cumplir sus funciones. El tráfico internacional se dificulta, ya sea por las condiciones inherentes al microclima de Quito, ya sea por la

bondad relativa de las instalaciones. El área de aereopuerto se encuentra ya prácticamente rodeada de vivienda, molestándose mutuamente estos dos tipos de uso: la vivienda por su proximidad, dificulta el aproche de grandes aparatos, y el tráfico aéreo, crea condiciones de ruido, polvo, etc. para el habitat, como también una inseguridad en potencia por posibles siniestros en decolaje y aterrizaje, de aviones. A esto se suma la superposición de funciones de aereopuerto civil y militar, con uso común de pistas, cosa que tampoco se considera deseable.

Por todo lo dicho se han estudiado cuatro posibilidades de reubicación del aereopuerto, con un análisis especial que se encontrará en el estudio correspondiente.

Se han elegido en dicho estudio, 16 ponderales distribuídas en tres grupos que representan los aspectos físico, social y económico.

Este análisis nos ha llevado a las siguientes conclusiones:

1. Se puede conservar el aereopuerto actual: la pista y un área adicional hacia el oriente, paralela a aquella y con un límite norte y sur, coincidentes con la iniciación y terminación de la pista actual.

2. Este aereopuerto tendrá el carácter exclusivamente de doméstico, pues la relación vivienda, terminal, destino, es completamente adecuada.

3. El aereopuerto internacional, se ubicará de acuerdo al estudio, en la gran planicie marginal a la población de Calderón, que se extiende hacia el noroeste de Quito. El diseño de pista, equipamiento y la afectación del área inmediata de influencia de la nueva terminal, serán motivos de un estudio particularizado que desborda en ciertos aspectos la competencia municipal.

4. La terminal militar, participaría también, probablemente, de esa misma área, con derecho a uso de pistas e instalaciones especializadas, según el régimen actual.

LAS TERMINALES TERRESTRES DE TRANSPORTE RUTERO

Los sitios o playas terminales de transporte rural, están situadas en el estado actual sobre una franja resultante de las manchas de aglomeración humana más densa de la ciudad y que corresponden a la población que tiene muy pocos vehículos de propiedad para auto desplazamiento. Estos dos factores: densidad de población y ausencia de vehículos particulares en propiedad, nos darán la pauta para la ubicación de nuevas terminales de transporte por ruta. La Av. 24 de Mayo, El Tejar, Santo Domingo, el relleno del Cumandá, señalan los sitios de terminales de buses que van hacia el occidente y el sur, y los sitios alrededor de la Plaza Belmonte, y sobre la calle Manuel Larrea, son puntos terminales de buses que van hacia el norte.

Dentro de las premisas de diseño entra en juego un tercer factor: la experiencia dada por la autorregulación de ubicación de terminales y la necesidad de dos terminales como mínimo para servir al transporte rural e interprovincial.

La necesidad de dos terminales, una al norte y otra al sur, aparece como la solución ideal que evita la incomodidad y el estipendio del valor de transporte desde zonas alejadas de la ciudad hasta el centro geográfico de la misma, donde estaría situada la terminal única. En el caso de llegada a Quito desde fuera de su perímetro no se podría obligar al pasajero que vive en la periferia de la Ciudad, llegar hasta la terminal central, para luego retornar, con costo adicional de transporte hasta el sitio de su residencia.

La proliferación de terminales de transporte interprovincial, en el actual estado de Quito, se debe indudablemente a la falta de un sitio amplio, que albergue decenas de unidades de transporte en sitios determinados de la ciudad.

El problema del estado actual se circunscribe a estos cuatro aspectos:

1. El desconocimiento por parte del público de la terminal indicada para trasladarse a un sitio dado.

2. El desperdicio de tiempo y dinero en largos viajes hasta el sitio terminal.

3. La multiplicación de servicios y equipamiento necesarios para cada una de las terminales.

4. El enquistamiento de áreas de terreno necesarias para albergar una terminal, que en nuestro medio se vuelven antihigiénicas y de mal aspecto.

Caso de una terminal:

Si consideramos un área de crecimiento de densidad aceptable, hasta la Plaza Benalcázar en el norte de la Ciudad, el sitio de la terminal única debería estar necesariamente, sobre un área que ocupe el centro de gravedad o centro geográfico de la ciudad y sobre una franja situada entre el área ocupada por los hospitales Militar y Eugenio Espejo. No sería muy cómodo llevar un pasajero desde la Ciudadela Ferroviaria, por ejemplo hasta esta terminal, a un costo de transportación de vector a, con un gasto de tiempo t, para luego transportarlo hasta un pueblo al sur de la ciudad, muchas veces situados a distancias no mayores de 2t. Además esta relación de transportación interurbana y extraurbana, mientras más se acerca a la unidad, va siendo cada vez, concomitantemente menos económica para la transportación adicional dentro del perímetro urbano. La conclusión a que se llega, luego del análisis efectuado, es la necesidad impostergable de dos terminales: una para el Sur y otra para el Norte de la Ciudad. Los sitios señalados se han marcado de acuerdo a factores determinantes dados por el estudio especializado que se ha hecho al respecto y que puede ser consultado.

Los factores que han intervenido en este estudio, han sido los siguientes:

1. La incidencia del factor densidad de población, actual y futura prevista.

2. Accesibilidad económica desde las zonas de vivienda.

3. Equidistancia en la longitud de recorrido desde las zonas de vivienda a las terminales, por lo menos en términos de distancia-tiempo.

4. Areas disponibles y fácilmente ocupadas para las dos terminales. Para el Sur, se ha señalado el área del relleno de la Quebrada Marín, y para la terminal norte, dos áreas factibles: la del relleno adyacente a la zona de los dos puentes, y la otra hacia el norte, en caso de sobredensificación de esa zona, que sustituiría a la anterior. Las dos terminales estarán interconectadas por vías especiales sin interferir el tránsito del Centro Histórico de Quito.

El estudio así realizado, fué comprobado mediante una encuesta de transporte interprovincial colectivo de pasajeros, para constatar el estado actual del problema, y adoptar medidas para una solución de inmediata puesta en obra. La encuesta se realizó en 10 días y fueron encuestados unos 5.000 pasajeros, en todas las líneas de transporte cantonal, provincial y nacional.

Los resultados de esta encuesta, confirmaron las hipótesis del estudio general: en efecto, el mayor volumen transportado, proviene de zonas de escasos recursos, notoriamente del centro-sur de la Ciudad.

Se tipificaron en esta segunda metodología 27 zonas, a las mismas que se afectó con un vector proporcional al número de pasajeros transportados provenientes de ellas. El centro gravitacional de estos sectores, dió por resultado, la ubicación ideal de la terminal para las actuales condiciones de la ciudad, en terrenos muy próximos a la Plaza Marín, con un ligero desplazamiento norte no mayor de 150 metros.

Paralelamente se ha efectuado estudios especiales de determinación de programa, abastecimiento de combustibles

(Especial colaboración de Anglo Ecuadorian Oilfields Ltd.) etc., para determinar con la mayor exactitud, la toma en suelo óptima para llenar el programa, la misma que se estima en aproximadamente dos hectáreas.

La terminal estará sometida a un régimen especial de funcionamiento, diferente del que actualmente se estila.

El proyecto de ubicación de terminales resulta además apuntalado por el sistema perimetral de vieria mayor, ya que la primera instalación se construiría sobre el relleno de la Quebrada Marín, lugar de salida del túnel oriental que unirá la Calle Maldonado con la Plaza Marín, para seguir, con la Av. Oriental hasta San Blas.

REAFIRMACION DE EQUIPAMIENTOS VARIOS

Los estudios realizados, permiten, por lo demás, reafirmar la implantación de una serie de equipamientos, como el hospitalario, el educacional y otros que ya sea por su buena ubicación, o por el costo muy elevado de trasplante y por contar con inversiones recientes, no pueden ser tocados. El Centro de Servicios Generales, es la sede de estas implantaciones. Se ha procurado en estos casos apuntalar la ocupación de suelos con una vieria importante para el fácil acceso del usuario.

Otra serie no nombrada de aspectos es directamente detectable en planos. Tal por ejemplo el caso del Comercio, de la Zona Bancaria y Financiera, etc.

En lo tocante a Comercio se ha tratado de encauzar tendencias, sobre todo en el Centro Histórico, en función y perfecto acuerdo con la vieria proyectada. Este procedimiento evitará tener la nebulosa en áreas tan importantes y caracterizadas como la nombrada, o la prolongación lineal sin límites, como la de la 10 de Agosto o la Avenida de La Prensa,

4. por último la formación espontánea e incontrolada, como en la Av. Amazonas.

Dos Ordenanzas estudiadas son concomitantes con el problema de comercios: la primera que establece la limitación de los parqueamientos a vías de segundo orden, pues los diseños urbanos se están desvirtuando al convertir las vías de tránsito rápido en parqueaderos y entorpecer el movimiento de vehículos. Por otra parte es también necesidad urgente una limitación del uso del espacio público destinado a propaganda. La proliferación de rótulos luminosos o no, sobre todo en el Centro Histórico es escandalosa. El Departamento ha estudiado estas limitaciones, lo mismo que diseños de rótulos con limitación de ocupación, dimensiones, materiales etc., para ser aplicada de inmediato sobre todo en el Casco Antiguo de Quito.

LA OPERATIVIDAD DEL PLAN:

RECOMENDACIONES FINALES

El proyecto de Plan Director de Urbanismo de Quito, es el resultado de cuarenta meses de trabajo de la División de Planificación, en un esfuerzo casi ininterrumpido por dotar a Quito y a los Ejecutivos Municipales, de un instrumento orientador de su política, de una guía segura de acción, y permitir, una línea de realizaciones coordinadas hacia un fin deseable.

Por lo tanto, llegado este momento, el Plan debe ponerse en marcha: debe volverse operativo, de otra manera, todo el trabajo realizado se revelará como inútil. Las inversiones que la Ciudad ha hecho para este estudio serán infructuosas.

Quito es una ciudad, aún hoy, carente de tradición en materia de Planificación. La explicación es simple. En la ciudad y en el País, no ha habido ejemplos fructuosos de la puesta en obra de un instrumento como el que proponemos. En la

Ciudad, existen grupos de presión: su influencia se hace sentir inmediatamente que sus intereses se ven tocados y a veces ligeramente amenazados. La propiedad es un derecho poderoso que en nuestro medio, no conoce limitación. La facultad de disponer libre y arbitrariamente de un bien, no ha sido aún sustituida por el concepto de propiedad en función social. El interés de la comunidad, es un concepto de barricada, sin aplicación práctica.

El Instrumento que ponemos en consideración de la Comuna, es un plan fuertemente restrictivo. No puede ser menos, si se piensa que sin la adopción de medidas radicales de ordenamiento, no se logrará corregir, los resultados de una política de laissez faire mantenida desde hace decenas de años.

La lección del pasado debe servir de algo: Quito tuvo su primer Plan Director en 1944, hace casi 25 años. En la época era una de las pocas ciudades americanas que disponían de un estudio de esa naturaleza. El Plan Jones era un instrumento bueno, bueno para la época, tuvo errores subsecuentes a las condiciones pésimas de trabajo, a la falta de disponibilidad estadística, de recursos técnicos del medio, de recursos económicos del Municipio. Quito no fuera el caos de hoy si el Plan Jones se hubiera mantenido. El Plan fué en cambio pisoteado, manoseado, tergiversado, despedazado. La oposición al Plan Jones fué grande. Una estrechez mental sin límites lo echó a perder; talvez entonces Quito no merecía tener un Plan Director, no estaba preparada la Ciudad, para un tipo de vida mejor que el Plan proponía.

La parte más difícil entonces, en el ordenamiento de la Ciudad, empieza en este momento.

El Plan Director de Urbanismo de Quito, no puede convertirse en un elemento decorativo, tiene que ser puesto en obra.

Esta puesta en obra supone una serie de acciones coordinadas, que deben emprenderse sin pérdida de tiempo.

Supone en primer lugar el conocimiento del Plan, ante todo por parte de técnicos, ejecutivos y empresas municipales, luego a nivel de la administración y entidades importantes, cuya gestión puede ser decisiva para su puesta en marcha. Posteriormente, la población: el usuario tiene que conocerlo. Para lograr esto hay que emprender en una labor sistemática de propaganda a todo nivel y por todo medio. El Plan tiene que ser editado, reproducido a varios niveles de detalle. Su memoria explicativa, tiene que ser entendida a cualquier nivel, y por lo tanto debe ser susceptible de redacciones modificadas al alcance del técnico, del hombre común, del político, de la prensa etc.

Los proyectos contenidos en el Plan deben ser luego puestos en forma de programa para que la Dirección de Obras Municipales, pueda llevarlos a cabo orgánicamente y siguiendo un plan de prioridades por programa, y etapas dentro de cada programa, de tal suerte de invertir los limitados recursos comunales en obras genuinas puntales de desarrollo y guías para la inversión privada. Los programas de obras deben ser inamovibles y deben ser cumplidos, ceñidos estrictamente al plan.

La puesta en obra de esta propuesta, supone inversiones millonarias. Estas inversiones deben hacerse en 30 años. Los planes de urbanismo requieren largos plazos, aún en países de estructura económica infinitamente superior al nuestro. El Urbanismo no se hace en una administración municipal, sino en labor coordinada de años. La sujeción de los Concejos Municipales a esta guía es la mejor contribución que pueden hacer a su Ciudad.

Dentro de la esfera municipal, esto supone un ajuste preciso de los mecanismos burocráticos y administrativos a la nueva tarea que desde hoy se les impone. Supone también en el funcionario municipal un cambio de mentalidad y el convencimiento de que con su colaboración se está construyendo algo importante. Supone así mismo, dentro de este proceso de adaptación la recreación de una serie de organismos

que antes existieron y que son fundamentales. Tal por ejemplo, la Caja de Urbanizaciones, debe existir un organismo financiero de las acciones del Plan Director. En la actualidad todo esfuerzo coordinado se pierde en el fondo común del Departamento Financiero. La Caja de Urbanizaciones debe ser un organismo ágil y actuando en paralelo con la división de Planificación. Su intervención es imprescindible para que puedan cumplirse en el menor tiempo las posibilidades de operación sancionadas por la Ley de Régimen Municipal: expropiaciones, remembración parcelaria, tenencia de bienes municipales destinados a canje, bases de equipamiento, etc. Deberá estar capitalizada para poder subvencionar todos los programas de obras de valor no recuperable, facilitará los fondos necesarios para el cumplimiento de los programas anuales de Obras Públicas, etc. Su presencia inmediata puede ser calificada de necesidad de primer orden.

Posteriormente cabe pensar que la ciudad se hace con el concurso de la gestión oficial en un pequeño porcentaje, pero sobre todo con el concurso del particular. En determinados casos es necesario coordinar estos dos esfuerzos en un tipo de asociación aún no existente en nuestro medio pero de eficacia probada en otros países. Nos referimos a las sociedades de economía mixta, ya sea Municipio - Estado, Municipio-Particular, etc. Su acción conjunta es importante sobre todo en determinados rubros, como el de equipamientos, y sobre todo de aquellos comercialmente explotables, tales como comercios, cines, teatros, centros de recreación, centros turísticos, hoteles, etc. El Municipio está en la imposibilidad absoluta de equipar convenientemente toda la Ciudad. Su acción se limita en el mayor de los casos a la provisión del suelo, pero no tiene recursos para llegar a la construcción de los equipamientos mismos. Las **Sociedades de economía mixta**, facilitarían estos cometidos, que subsidiariamente proporcionarían ingresos al Municipio, para seguir emprendiendo en una serie de obras en cadena y en proceso creciente, con beneficio inmediato para la comuna.

Es deseable también, el diálogo institucional que lleve a una acción coordinada del Gobierno Municipal y del Poder Central en sus diferentes esferas y competencias. La falta de esta coordinación lleva muy frecuentemente a la oposición de intereses, superposición de competencias y a la negatividad o por lo menos falta de rendimiento en las acciones. Esta acción coordinada, se debería también extender hacia las instituciones privadas, organismos financieros y bancarios, con miras al restablecimiento del Municipio como entidad solvente y económicamente importante.

Una última exhortación sobre la responsabilidad del edil, y la confianza del Departamento Técnico y su División de Planificación en los hombres delegados para administrar la comuna, a fin de que política y técnica unidas, elemento esencial de la planificación, produzcan el rendimiento más alto en relación a los esfuerzos invertidos.