



CAE-P

COLEGIO DE
ARQUITECTOS
DEL ECUADOR
PICHINCHA

DERECHO A LA CIUDAD

Derecho de todas las personas a acceder a suelo urbanizado para edificar su **vivienda y también a tener un ambiente saludable, un entorno equitativo y seguro, acceso a los servicios básicos, a la educación y el trabajo y disponer de sistemas de movilidad eficiente.**

PROYECTOS VINCULADOS 

Foro de la Ciudad.
Entidad Colaboradora de Proyectos.
Diálogos Participativos.



PROBLEMÁTICA

Si en los últimos 30 años Quito triplicó su población y cuadruplicó su superficie, ¿qué ocurrirá en los próximos 30 años?

El proceso dinámico que tiene la ciudad no guarda correspondencia con la forma con la que se ha planificado: se la pensó monocéntrica y **ha dejado de serlo; se la concibe compacta y la geografía lo impide, se habla de un hipercentro que abarca toda la ciudad central, cuando las actividades urbanas se han dispersado y predominan los usos de suelo mixtos en todo el territorio; se la designa como distrito metropolitano desde hace 40 años, pero se gestiona como un cantón, compuesto por un área urbana y varias parroquias rurales.**

No hay una planificación territorial propia, específica y especialmente concebida para un área metropolitana. No es solo un problema de escalas. Es un problema de calidades.

PROPUESTA

La planificación metropolitana y la planificación urbana son similares, pero no idénticas. Se debe mirar el territorio a largo **plazo, a partir de evidencias y en base a un municipio que** planifique, norme y controle el crecimiento, para que sea racional y acorde con las necesidades.

Establecer las proyecciones demográficas de la ciudad en los próximos 30 años y determinar, en función de ello y de una política **de densidades sustentables, el área que se requerirá habilitar en** ese horizonte temporal.

Determinar con exactitud las áreas de protección ecológica y **provisión de servicios ambientales en todo el Distrito Metropolitano, asignándoles los usos apropiados para evitar que los desarrolladores, formales o informales, las ocupen** indebidamente.

Procurar que en el área de expansión de Quito se estructure una **mallla integral de servicios básicos, de al menos 15 metros de ancho y en los dos sentidos, con separaciones mutuas de 1 Km, por la que pueda circular el transporte público y bajo la cual se puedan tender las redes matrices de infraestr+D3uctura.**

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Hábitat III caminabilidad. Peatón como actor principal.
Ord. Met 194 Caminabilidad como meta, considerando seguridad vial y espacio público. Priorización del espacio vial para el transporte público.
Restar espacio al auto. Recuperación de espacio público para tener aceras amplias, seguras y arborizadas.

PROBLEMÁTICA

15% de viajes son a pie; 23% en auto privado (incluido taxis), con 1,6 **de ocupación por auto, que ocupa el 80% de la vía; 2/3 partes de la** población se moviliza en transporte público metropolitano (BRT) o bus convencional (azules), no han existido mejoras en cobertura, eficiencia, horarios, seguridad, confiabilidad ni flexibilidad de trasbordos.

Los buses con 60-80 personas van atorados entre 20-30 autos, con una persona en c/u.

El Metro servirá al 18% de la población en los 23 km, no conecta los polos de atracción mayor, ni con Los Chillos o Tumbaco, no evita el ingreso de autos.

PROYECTOS VINCULADOS



Foro de la Ciudad.
Representación con voz y voto en Comisión de Movilidad
Diálogos Participativos.
Comisiones.



PROPUESTA

Ejecutar diseño urbano que garantice la seguridad para todos en cruces y circulación.

Plantearla de la mano de la política de territorio y espacio público y generar espacios de calidad para la caminabilidad.

Garantizar la accesibilidad universal, cualidad y calidad del espacio de aceras, su conexión con el transporte público y con edificaciones. La acera como herramienta clave para retejido social y económico. La movilidad como un organismo vivo con la acera (el peatón) como célula base para diseño y planificación.

Que se teja la trama vial de la ciudad con conexiones caminables a **manera de la llamada calle completa, no necesariamente** peatonalizar, sino pacificar (disminuir la velocidad-zonas 30), que **garanticen la convivencia entre automotores y movilidad activa** donde se incluye a la bicicleta.

Dar una inmediata reestructuración del uso de los carriles en las vías para priorizar la circulación de buses convencionales sobre la circulación privada, el uso del espacio vial debe reflejar a lo largo de la ciudad su priorización como la constitución expone como derecho colectivo.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

PROPUESTA

Reforma de rutas, frecuencias y horarios, incluso en fin de semana. **Promover la movilidad colectiva, dotar de servicio público en todas las zonas de la ciudad, generar espacios seguros de encuentro** (paradas) y liberar a Quito de la contaminación y ruido que hoy sufrimos. Carriles exclusivos para transporte público, al menos donde existen 3 carriles por lado de calle. Competir menos con el sistema metropolitano.

Garantizar el cumplimiento de ordenanzas (282-Plan de Uso y Ocupación del Suelo) sobre el respeto de la acera y el uso de frentes como espacio de convivencia y no parqueadero.

Presupuesto municipal en proyectos sostenibles -no más falsas "soluciones viales" que solo ahondan la brecha social- como **ampliación y arborización de aceras que alimenten al metro y a los corredores de movilidad masiva.**

Tratamiento preferencial y planes (DOT-Desarrollo Orientado al Transporte) para el transporte público.

Con respecto al Metro, aprovechar los buses existentes y dar mayor servicio a zonas lejanas.

MEDIO AMBIENTE

Con 423 000 Ha el DMQ dispone de una variedad de microclimas y una riqueza ecológica remarcables. En el corazón urbano no se valoran los ecosistemas y sus servicios, y la naturaleza es a menudo deteriorada y rechazada. Con una huella ecológica de 1.77 hectáreas per cápita, estamos 9% por encima de la Huella Ecológica promedio para el Ecuador.

PROBLEMÁTICA

Inundaciones y sequías dramáticas que resultan en 590ha quemadas al año.

Calidad del aire que compromete la salud de los quiteños con un índice PM10 dos veces superior a lo recomendado.

Deficiencia de espacios públicos.
Barrios sin ningún espacio verde de calidad. Arbolado urbano insuficiente frente a una radiación solar excepcional.

Pérdida de espacios naturales, 336 Ha/año. Minería con alto impacto en espacios naturales (+50% de los recursos extraídos son de origen ilegal). 97% de las aguas servidas sin tratar.

Gestión de residuos que se ha convertido en un problema crónico y un pasivo ambiental importante: 2000 Toneladas de residuos al día y solo 2% aprovechados.

Manejo arcaico de residuos de construcción sin ningún aprovechamiento. Uso masivo y sin optimizar de recursos no renovables como agua, energía, suelo y materiales. Solo en agua se consume 220 lt al día por habitante más del doble recomendado por la ONU. Sistema **agroalimentario que importa de las afueras del DMQ, poniendo en riesgo** nuestra soberanía alimentaria.

Insostenibilidad de sus construcciones, con un porcentaje alto de construcciones ilegales o en riesgo.

PROYECTOS VINCULADOS



Foro de la Ciudad.
Entidad Colaboradora de Proyectos.
Diálogos Participativos.

Representación con voz y voto en la Comisión de Ambiente



PROPUESTA

Quito se ha comprometido en acuerdos internacionales (Acuerdo de París, Nueva Agenda Urbana, Objetivos de Desarrollo Sostenible, etc.) y ha desarrollado estrategias y herramientas interesantes como la Estrategia de Resiliencia de Quito, la Visión 2040 o la Herramienta de ecoeficiencia, que se deben mantener.

Proyectos urbanísticos y de construcción que respondan a los retos actuales, aprovechando las innovaciones de la nueva economía verde, que representa una fuente masiva de creación de empleo, crecimiento económico y bienestar. El sector de la construcción y del desarrollo de la ciudad, con su alta huella ecológica, no solo representa un gran reto, también, una gran oportunidad para aplicar estrategias de transición ecológica en el DMQ con mayor ambición.

A corto plazo:

Generar un debate distrital sobre la transición ecológica del territorio que puede asociar esfuerzos y sensibilizar a la base de la población.

Agenda de acción por el desarrollo sostenible del DMQ, para proponer y conocer todas las iniciativas individuales y colectivas, públicas y privadas que pueden federarse a través del municipio y crear sinergias.

MEDIO AMBIENTE

PROPUESTA

Crear una base legal para la co-gestión de la ciudad donde las mismas entidades organizadas podrían gestionar la puesta en obra de las acciones en conjunto con la municipalidad.

A medio plazo:

Generar coherencia y cohesión entre ordenanzas, criterios de eficiencia medioambiental y fondo de compensación para todos: ordenanzas ligadas al urbanismo y a la arquitectura deberían incluir exigencias obligatorias de eficiencia ambiental y de compensación.

Las normas deberían acompañarse de incentivos de cambio concretos a las buenas prácticas, al diseño ecoeficiente, a la planificación sostenible y la construcción limpia.

Un plan de desarrollo sostenible del territorio (PDST): el DMQ necesita un fortalecimiento ambiental en su PMDOT poniendo en relación **todos los documentos y regulando de modo más preciso el territorio considerando sus particularidades ambientales.**

Considerar un Diagnóstico, un Plan de Acción y Prioridades, un Plan de Adaptación al Cambio Climático, un Plan de Resiliencia y de Riesgos por sector para tener información precisa para los planes locales de acción frente al cambio climático.

PROPUESTA

A largo plazo:

Generar nuevas dinámicas sostenibles en el territorio, establecidas con acciones cumplidas y efectos concretos (impacto social, ambiental y económico). Los proyectos públicos deberían ser el ejemplo y el motor de nuevas prácticas sostenibles. Por ejemplo, una movilidad pública 100% eléctrica puede ser la base de desarrollo de una industria local. Estos proyectos públicos pueden generar un territorio sostenible como un FABLAB QUITO de soluciones, motor de cambio de una ciudad netamente administrativa a una productiva de emprendedores, de competitividad y de inversión, basados en recursos manejados sosteniblemente, en un territorio gestionado como el capital natural para las siguientes generaciones y no solo como tierra para urbanizar.

ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es un vehículo de fuertes connotaciones políticas, donde coexisten armoniosamente lo diverso y lo heterogéneo de la sociedad, donde las diferencias se superan (sin ser negadas) y se incluyen en este ámbito de libre acuerdo. Son espacios donde se confirman categorías abstractas como la **democracia con su naturaleza igualitaria e inclusiva, la convivencia, la coexistencia**, donde se ejerce el derecho a la libre expresión, y donde se materializa la ideología ciudadana, su cultura, su historia y su economía.

PROYECTOS VINCULADOS



Foro de la Ciudad.

Representación con voz y voto en la Comisión de Espacio Público.

Posibilidad de ubicar parada de Bici Q en espacio público creado por el Colegio

en la esquina de la Nuñez de Vela e Ignacio San María.

Entidad Colaboradora de Proyectos.

Centro de Estudios de Arquitectura.



PROBLEMÁTICA

Los espacios públicos no son únicamente los parques, y el trabajo en espacio público no se refiere solo únicamente a su embellecimiento con arquitectura de paisaje o al diseño con vegetación, mobiliario e iluminación; que es importante, pero no esencial.

La calle es el principal espacio público de las ciudades y, junto con las plazas, son escenarios accesibles y abiertos para la negociación, la comunicación, la manifestación y el intercambio.

En varios sectores de Quito, sobre todo en el valle de Tumbaco, el papel de la calle se limita a ser el de un cordón viario, que llega hasta las garitas de condominios cerrados. Los muros de estas urbanizaciones privadas son el envolvente de las calles, aniquilando al principal espacio público de la ciudad.

PROPUESTA

Las calles deben diseñarse con la perspectiva del peatón y no del vehículo particular, y considerando la planificación de su envolvente o contenedor, es decir, las edificaciones que lo configuran (y la forma en que lo configuran), con diversidad y mixticidad de usos, diferentes tipos de usuarios que las ocupan y con la variedad de horarios en los que funcionan. Estos componentes serán los responsables de la efectiva apropiación del espacio público y por tanto de una ciudad pensada para la gente.

Hay un error al proponer como respuesta (o receta) para la reapropiación del espacio público, a la **transformación de estos espacios en “parques temáticos” destinados preeminentemente al turismo, con escenarios pintorescos (falsos) de la cultura quiteña.**

Priorizar en el plan de ordenamiento territorial las regulaciones vigentes, la construcción de un sistema de espacios públicos con diferentes escalas como la estructura fundamental de todos los otros componentes del espacio urbano.

El espacio público como la columna vertebral que sostiene a la ciudad, y no una sumatoria de retazos residuales de las líneas de tránsito motorizado y de los proyectos de edificación, con espacios caminables, planificados y diseñados, principalmente, desde la perspectiva del peatón; diversos, que incentiven la mixticidad y variedad de usos, de usuarios y de horarios, y porosos, que promuevan el diálogo entre el espacio público y las edificaciones.

Incentivando la apropiación y vivencia de estos espacios se incrementará la cantidad de “ojos vigilantes naturales” que doten un alto grado de seguridad; construyendo un nuevo círculo virtuoso.

CENTRO HISTÓRICO Y PATRIMONIO

El Centro Histórico de Quito es un espacio de alta significación patrimonial, **donde su noción de centralidad histórica se superpone a la de centralidad urbana, por tanto es uno de los elementos básicos de la estructura territorial de toda la ciudad, es el paso obligado para conectar el norte y el sur de Quito. Es parte de la estructura policéntrica de la ciudad en la que se alberga los espacios de mayor simbolismo político, religioso y administrativo de la misma.**

PROBLEMÁTICA

En la actualidad el CHQ está confrontado a múltiples retos y contradicciones agravadas por la importante reducción de presupuesto asignada para su cuidado:

- Debilitamiento del tejido social y reducción de la población.
- **Debilitamiento de las instituciones gestoras de áreas patrimoniales.**
- Deterioro de edificaciones.
- **Desequilibrios funcionales**
- Deterioro de la calidad de aire.
- Deficitario manejo del control de la ciudad. (construcciones irregulares, basura, ruido).
- Inexistencia de políticas de incentivos para la conservación de edificaciones privadas.

PROYECTOS VINCULADOS



Museo Archivo de Arquitectura del Ecuador.
Requerimos participación con voz y voto en la Comisión y Subcomisión de Áreas Históricas



PROPUESTA

La noción de patrimonio urbano debe responder a la condición de debería conservación de valores de patrimonio e identidad pero simultáneamente preservar la calidad del medio en el que viven las personas, perder de mejorando la utilización productiva y sostenible de los espacios urbanos, sin vista su carácter dinámico y promoviendo la diversidad social y funcional.

En el manejo de la ciudad histórica confluyen los objetivos de la **conservación del patrimonio urbano con los del desarrollo social y económico.** Se debe garantizar el equilibrio en la atención de las necesidades **de las generaciones presentes y venideras y la preservación de la herencia del pasado.**

Es necesario contar con un Plan Integral del Centro Histórico, que incluya específicamente la formulación de una política general de vivienda en el CHQ, **con estrategias y proyectos para la creación de nueva vivienda y mejoramiento y reglamentaciones que controlen los incrementos del valor del suelo, evitando procesos de gentrificación que puedan provocar intervenciones urbanas.**

Implementar un proyecto integral de movilidad y espacio público en el centro histórico, vertebrado por el proyecto del Metro de Quito, priorizando la movilidad peatonal y la accesibilidad a residentes del CHQ.

Reconocer la arquitectura de calidad a lo largo del tiempo, en especial la producción del siglo XX e integrar el patrimonio moderno a la discusión de conservación en los ámbitos de gobierno local y nacional.

VULNERABILIDAD Y RIESGOS

El peligro sísmico o amenaza sísmica en la ciudad de Quito y sus alrededores es muy alta.

PROYECTOS VINCULADOS 

Foro de la Ciudad.
Centro de Estudios de Arquitectura.



PROBLEMÁTICA

Muchísimas edificaciones de la ciudad de Quito son vulnerables ante sismos medianos y fuertes, debido a varias razones, entre otras:

Alto porcentaje de vivienda informal, diseñada y construida sin la intervención de profesionales de la construcción. Alto porcentaje de viviendas construido antes de la década de los 70, es de **mampostería simple, de adobe, ladrillo o bloque, no aceptada por ningún código sísmico (conforman barrios de alta densidad poblacional: Centro Histórico, la Mariscal, la Floresta, Manuel Larrea, América, San Juan, Villaflora)**. Desde hace 5 años, el **diseño estructural es revisado en Quito, como parte de un proceso de aprobación municipal**, miles de edificios anteriores fueron **construidos sin la revisión del diseño estructural**. Miles de edificios **han sido construidos sin una revisión técnica de la construcción, con énfasis en los detalles constructivos sismo resistentes, como parte de un proceso habitual en busca de la seguridad sísmica**. El sismo de abril del 2016 demostró que los sistemas constructivos de pórticos, **con mamposterías de bloque o ladrillo, que son los más usados en Quito, no son los mejores, las graves afectaciones de varias escuelas cercanas al sismo, indican que algo similar puede suceder también en Quito**, pues los diseños son similares.

PROPUESTA

Las normas de la construcción se han ido actualizando y estas deben ser aplicadas por profesionales dedicados a la industria de la construcción que deben mantenerse a la vanguardia en sus conocimientos y prácticas.

Las estructuras existentes tienen el riesgo de colapsar en un sismo de mediana o gran magnitud, el reforzamiento de las edificaciones se vuelve fundamental en las políticas de planificación local y nacional, para disminuir la vulnerabilidad.

Construir edificaciones con alto grado de sensibilidad ante **cualquier desastre o eventualidad se vuelve imperioso para la ciudad.**

Emprender un plan de reforzamiento general por fases, priorizando hospitales, escuelas y demás edificaciones esenciales, sin dejar de lado las viviendas.

PLANIFICACIÓN, CATASTRO Y CONTROL

La planificación urbana y el control deben ser parte esencial e ineludible de la agenda política de la Alcaldía. Quito ha crecido aceleradamente y carente de una visión integral. La necesidad de planificar el desarrollo de la ciudad ha sido subestimada y el control del uso y ocupación del suelo es insuficiente. Esto ha **resultado en la evidente falta de capacidad para gestionar el suelo, que es el recurso más importante de la ciudad.**

PROBLEMÁTICA

La débil institucionalidad, la inadecuada gestión de la información y la dispersión de las diferentes agencias municipales impiden que el Municipio cuente con las herramientas necesarias para planificar con objetivos claros y con políticas de desarrollo efectivas.

Los mercados de suelo, formales e informales, son los que marcan y definen el desarrollo urbano de la ciudad, lo que, en muchos casos, transfiere altos costos sociales, como la inequidad espacial, y económicos, como las largas distancias a recorrer y el tráfico vehicular que hacen que la ciudad sea menos productiva.

PROYECTOS VINCULADOS



Foro de la Ciudad.

Requiere revisión de sistemas informáticos.

Levantamiento de Catastros como Entidad Colaboradora

puede realizar los TRDs para una consultoría - Talleres de trabajo

Entidad Colaboradora de Proyectos.



PROPUESTA

La Visión Quito 2040 y su nuevo modelo de ciudad, recoge el sentir de muchos habitantes de la ciudad y pretende posicionarse como la carta de navegación a mediano plazo, que supere las transiciones políticas, al proponer líneas de acción para avanzar en la construcción de una mejor ciudad.

Las iniciativas de captura de plusvalía, como la resolución de Ecoeficiencia y los Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos Especiales, PUAES, buscan incrementar la sostenibilidad financiera del desarrollo urbano, asociada a determinados objetivos de planificación.

Sin embargo, estas iniciativas abordan únicamente el sector inmobiliario formal, y no existen otras que se enfoquen en el mercado de suelo informal, a pesar de que se estima que representa el 65% de la oferta inmobiliaria de la ciudad. lo que representa un gran reto y una gran oportunidad para resolver muchos problemas relacionados.

Urgencia de contar con un catastro actualizado, que permita tener una base de tributación territorial equitativa.

- Planificación y control

Fortalecer la capacidad municipal para orientar el desarrollo del Distrito Metropolitano y formular instrumentos de planificación, robusteciendo al mismo tiempo su competencia de control de las actuaciones de los diversos actores en el territorio para que estén en acuerdo con las previsiones de la planificación.

PLANIFICACIÓN, CATASTRO Y CONTROL

PROPUESTA

Evaluar las herramientas de captura de plusvalía actuales, e identificar otras, articulando los objetivos de desarrollo, considerando que abordan únicamente al sector inmobiliario formal, y que no existen otras que se enfoquen en el mercado de suelo informal, a pesar de que éste último representa un alto porcentaje de la oferta inmobiliaria.

•Catastro

Actualizar la información catastral, establecer sistemas de mantenimiento permanente y convertir esta información en parte de las herramientas de planificación, como herramienta clave para la gestión del suelo.

Diseñar y aplicar metodologías y sistemas de valoración que permitan establecer avalúos sustentados en la realidad del mercado inmobiliario y aplicar las cargas impositivas correspondientes de manera justa y equitativa.

Generar aplicaciones para el uso multifinalitario del catastro, de tal modo que se convierta en la herramienta clave para la gestión del suelo.

BARRIOS INFORMALES

En el territorio del DMQ existen diferentes formas y procesos de urbanización y construcción. Algunos de estos procesos son a veces llamados informales.

“La producción social del hábitat”, tiene que ver con cómo la gente soluciona sus necesidades de hábitat y vivienda, en contraposición a un desarrollo, que, aunque sea formal, no logra producir alternativas de vivienda, asequibles y con buena ubicación para sectores económicos bajos o medios.

A nivel municipal, el acuerdo sobre la “informalidad” es claro, y producto de ello son los programas sostenidos de regularización de barrios, iniciada por el mismo interés de las asociaciones barriales y facilitada por la misma institución municipal.

PROBLEMÁTICA

Estos asentamientos están habitados tanto por sus propietarios, como por arrendatarios. Según la encuesta de alquileres del 2013, realizada por el INEC, un 49% de la vivienda en la ciudad de Quito **están habitadas por arrendatarios, ubicados por toda la ciudad, y de los cuales un 60% de ellos no tiene interés en comprar una casa.** Eso **nos dice mucho de las dinámicas habitacionales y familiares en la ciudad.**

Para las preguntas que voy a realizar, tenemos dos niveles de análisis:

el primero la escala barrial, el cual es un proceso colectivo y segundo la edificación, que ocurre como un esfuerzo familiar y privado.

Sobre la escala barrial, en Quito por un lado vemos la proliferación de subdivisión informal de suelo en el borde urbano-rural, y también en zonas susceptibles a riesgos mitigables y otros no mitigables. Por otro lado, muchos barrios ya han sido regularizados y hoy en día las familias cuentan con escrituras de sus terrenos o están en proceso de obtenerlas, sin embargo persisten algunas necesidades y obligaciones tanto del barrio, como del municipio, todas establecidas en sus ordenanzas de regularización.

PROYECTOS VINCULADOS



Foro de la Ciudad.

Ordenanza de Reconocimiento de Construcción

Existente en proceso de Aprobación

Entidad Colaboradora de Proyectos.

Proyecto de reforzamiento estructural.

Centro de Estudios de Arquitectura.



PROPUESTA

Abordar la falta de información sobre las formas de habitar existentes en la ciudad.

Necesidad de continuar el trabajo de mejoramiento integral de barrios como un ejercicio de equidad territorial. Hay zonas de Quito que tienen todo, y otras a las cuales les falta calidad de hábitat: servicios básicos, seguridad frente a riesgos naturales, en algunos casos amplificadas por el cambio climático, o calidad en el sistema de espacio público.

Programas de desarrollo de vivienda nueva para la venta, asequible para familias de bajos recursos económicos, como vivienda municipal o en colaboración con la empresa privada. Este desarrollo debe ocurrir en zonas **donde ya se concentran los servicios en la ciudad, a la vez que se aprovechen los predios municipales subutilizados.**

Fortalecer el conocimiento sobre las condiciones de los barrios recientemente regularizados, tener el título de propiedad no soluciona todos los problemas. Articular investigación aplicada para solventar esos vacíos y focalizar la política pública. El gran desafío sigue siendo la calidad y seguridad de lo edificado. **Se requiere que el municipio diseñe e implemente mecanismos adecuados para impulsar programas de rehabilitación y mejoramiento de lo existente, que además facilite la gestión de un reforzamiento estructural de la edificación informalmente construida.**

PROPUESTAS

CAE - P

MEJORAMIENTO DE BARRIOS PROGRAMAS VIVIENDA

A través de la Unidad de Gestión del Arquitecto del Barrio
Necesidad de planificación de vivienda asequible

PROBLEMÁTICA

El 60% de las viviendas del Distrito Metropolitano de Quito se han construido informalmente, de tal forma contamos con viviendas inseguras en caso de desastres naturales.

Adicionalmente los barrios no se consolidan ni cuentan con un espacio público de calidad sin arborización ni calidad espacial. Uno de los problemas es la falta de control

Se requiere de oferta de vivienda asequible que deje de expulsar a la gran mayoría de ciudadanos a la zona periurbana por temas de costos elevados en la vivienda existente.

No hay una política de vivienda
Ordenanza 260 necesita revisión y actualización

CONCURSOS

Importancia de involucrar al diseñador y los usuarios en las mejores propuestas de arquitectura, espacio público y urbanismo; garantizando que, a través de la democratización del diseño y la cantidad de proyectos estudiando el mismo tema, la ciudad y los usuarios obtengan la mejor propuesta en corto tiempo.

PROBLEMÁTICA

Falta de leyes que faciliten la implementación de los concursos, pero sobre todo falta voluntad de los gestores de la ciudad.

PROPUESTA

Arquitectos de barrio - mejoras urbano arquitectónicas y reforzamiento estructural.

Financiamiento:

1. Exigir fondos estatales
2. Búsqueda de créditos internacionales
3. Acceder a fondos concursables

Conformar una unidad ejecutora público privada - entidad colaboradora que apruebe las edificaciones existentes.

Vincular a la Academia en los Proyectos de Reforzamiento de Incorporar un año de estudios similar a la rural de medicina en los estudios de Arquitectura, como parte del pènsum de vinculación de las Universidades.

Planificar programas de vivienda asequible en la zona del hipercentro de la ciudad. Aprovechar la posible captura de plusvalía con diversas herramientas de desarrollo para ser soporte de los programas de vivienda. Lograr que estos desarrollos sean ejemplares en la planificación de espacio público, caminabilidad y arborización

PROPUESTA

Es importante tener la voluntad del Alcalde de la ciudad y de un equipo de técnicos con una clara visión de lo que debe ser la ciudad, para que, en conjunto con el CAE, se trabaje por la generación de proyectos concursables que posibiliten obtener las mejores propuestas por profesionales que están en permanente actualización y generación de ideas frescas. El CAE, conjuntamente con el MDMQ podrá generar los términos y condiciones, así como la búsqueda de las mayores necesidades que requiere la ciudad.

Realizar un proyecto piloto de MOVILIDAD - ESPACIO PÚBLICO - METRO, a través de varios mecanismos que tiene el CAE P.

PLAN ÁRBOL

Devolver el arbolado urbano a la ciudad para bajar los índices de radiación sobre el peatón, hacer una ciudad caminable y volverla a atractiva nuevamente.



PROBLEMÁTICA

Incumplimiento de normativas existentes que prohíben la utilización del frente de lote en zona comercial como parqueaderos. Este descontrol ha permitido la tala indiscriminada del árbol urbano para crear parqueaderos.

En al menos un 90% de los casos existentes, son prohibidos.

Esta misma situación ha impedido la implementación adecuada de ciclovías.

Imposibilidad de caminar de manera segura, ya que entran autos a la acera a cada momento.

PROPUESTA

Incorporar en la Norma de Arquitectura y Urbanismo la siembra de árboles para obtener la certificación otorgada por la Entidad Colaboradora.

Necesidad de conscientización ciudadana del error cometido como sociedad al dejar pasar por alto y por tanto tiempo esta normativa. Moratoria para que en 6 meses se realicen los cambios respectivos para que la ciudad vuelva a ser segura al caminar y disponer de espacio para replantar árboles.

Existe un manual de espacio público que puede aportar.

Piloto sobre recuperación de espacio público y siembra de árboles que deriva en una posibilidad de pacificación de la movilidad.

Arq. Pablo Moreira

Presidente

Núñez de Vela N35-204 e Ignacio San María
CP. S170515 • Quito- Ecuador
Telf: (593 2) 24 33 047/ (593 2) 24 33 048
www.cae.org.ec • inforcae@cae.org.ec
presidencia@cae.org.ec - 0998324500
