

Proyecto de Tesis:

**“Procesos de renovación urbana a partir de la reconversión
de los usos del espacio público”**

CASO ESTUDIADO:

**Reinversión del antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre
Quito - Ecuador**

Autor:

Arq. Córdova Valdiviezo, Sandra Karina

Director:

Arq. Forne, Mario

Argentina 2015

Contenido

I. PROBLEMA DE INVESTIGACION	1
1. INTRODUCCION.....	1
2. DEFINICION DEL PROBLEMA	3
3. JUSTIFICACION	4
II. HIPOTESIS	5
1. DEFINICIÓN HIPÓTESIS.....	5
III. OBJETIVOS	6
1. OBJETIVO GENERAL.....	6
2. OBJETIVOS PARTICULARES	6
IV. MARCO TEORICO	7
1. SITUACIÓN ACTUAL DE QUITO	7
1.1 Antecedentes.....	7
1.2 Transformaciones territoriales y urbanas	9
1.3 Crecimiento físico y división Política.....	11
2. SITUACIÓN POBLACIONAL.....	16
2.1 Pirámide Poblacional.....	19
2.2 Hogares	21
2.3 Vivienda	23
3. RENOVACIÓN URBANA	26
3.1 Nueva valorización del suelo	29
4. LA CIUDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO	31
4.1 Dificultad en la apropiación del espacio publico.....	33
4.2 Índice Urbano verde (IVU)	36
V. MACROPROYECTOS DE DESARROLLO. ESTUDIO DE CASOS.....	41
1. PROYECTO CIUDAD PARQUE BICENTENARIO – CHILE	41
1.1 Antecedentes.....	41
1.2 Desafíos y obstáculos	43
1.3 Plan inicial Ciudad Parque Bicentenario.....	45
2. PROYECTO PUERTO MADERO – ARGENTINA	49
2.1 Antecedentes.....	49
2.2 Desafíos y obstáculos	53
2.3 Proyecto Puerto Madero	54
3. PROYECTO MALECÓN 2000 – GUAYAQUIL – ECUADOR	58
3.1 Antecedentes.....	59
3.2 Proyecto Malecón 2000.....	61
VI. PROYECTO ESPECIAL PLAN BICENTENARIO	65
1. ANTECEDENTES	66

2. PROYECTO PARQUE BICENTENARIO	68
3. PLAN ESPECIAL PARQUE BICENTENARIO.....	70
3.1 <i>Objetivo general</i>	70
3.2 <i>Objetivos particulares</i>	70
3.3 <i>Área de afectación del Plan</i>	72
3.3.1 Sistema vial	73
3.3.2 Accesos y aceras.....	76
3.4 <i>Zonificación Parque Bicentenario</i>	77
4. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS.....	79
5. USOS DE SUELO	81
VII. DISEÑO E IMPLEMENTACION.....	82
1. METODOLOGIA	82
2. INSTRUMENTOS Y GUÍAS	83
3. SELECCIÓN DEL POLIGONO	83
3.1 <i>Análisis del Polígono</i>	84
3.2 <i>Análisis del lote y su entorno</i>	86
3.3 <i>Accesibilidad</i>	89
3.4 <i>Análisis FODA</i>	91
4. PROPUESTA DEL PLAN GENERAL URBANO.....	92
4.1 <i>Conformación Modulo base</i>	94
4.2 <i>Manzana tipo</i>	95
5. PROPUESTA DEL PROYECTO ARQUITECTONICO	96
5.1 <i>Programa Arquitectónico</i>	96
5.1.1 <i>Vivienda colectiva en Torre</i>	97
5.1.2 <i>Vivienda individual en conjunto</i>	99
5.2 <i>Soluciones tipológicas</i>	100
5.2.1 TORRE 1.....	101
5.2.2 TORRE 2.....	102
5.2.3 <i>Vivienda individual colectiva</i>	103
5.3 <i>Propuesta Arquitectónica</i>	105
5.3.1 <i>Implantación General</i>	105
5.3.2 <i>Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - TORRE 1</i>	107
5.3.3 <i>Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - TORRE 2</i>	116
5.3.4 <i>Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - CASAS - TIPO A</i>	123
5.3.5 <i>Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - CASAS - TIPO B</i>	126
5.3.6 <i>Vistas y perspectivas generales</i>	128
5.4 <i>Demanda y modelo de gestión</i>	130
5.4.1 <i>Definición mercado meta</i>	130
5.4.2 <i>Caracterización clase media</i>	131
5.4.3 <i>Ingreso medio y capacidad de ahorro</i>	132
5.4.4 <i>Modelo de gestión</i>	134
5.4.5 <i>Opciones de Financiamiento</i>	135
5.6 <i>Costos del Plan</i>	138
5.6.1 <i>Costo del suelo urbano</i>	138
5.6.2 <i>Factores de incidencia</i>	138
5.6.3 <i>Costo por metro del terreno</i>	139
5.6.4 <i>Costo de incidencia del suelo</i>	140

5.6.5 Costo por metro de venta	141
5.6.6 Factibilidad	143
5.6.7 Resumen de costos	144
5.6.8 Financiamiento.....	145
5.6.9 Flujo de fondos.....	147
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	148
7. GUÍAS PERSONALES Y ANEXOS.....	149
7.1 Levantamiento fotográfico.....	149
7.2 Encuesta a profesionales.....	155
IX. DISEÑO BIBLIOGRAFICO	156
1. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA.....	156
2. REVISIÓN DOCUMENTAL.....	156
3. REVISIÓN DE ANTECEDENTES.....	157



I. PROBLEMA DE INVESTIGACION

1. INTRODUCCION

Los proyectos a gran escala de renovación urbana han pasado a ser un tema de importancia en varios países de América Latina en los últimos tiempos; esto se debe en su mayor parte a los cambios generados a partir de los procesos de globalización, los cuales nos han conducido a la introducción de nuevos enfoques en cuanto a la planificación urbana. “Al atravesar distintos períodos históricos, cada ciudad se transforma en consonancia con las especificidades y requerimientos de los sucesivos impulsos modernizadores que corresponden a esos períodos; en particular, en cada uno de los períodos relevantes de modernización capitalista, la matriz básica heredada del pasado es objeto de una metamorfosis, de la que termina emergiendo una ciudad que muestra diferencias significativas con la anterior” (DE MATTOS, 2004). Está claro que un proceso de renovación urbana a gran escala plantea diversas inquietudes y retos que nos llevan a la búsqueda de políticas que a través del planteamiento de nuevas leyes y regulaciones se oriente hacia la búsqueda de otros caminos de diseño y planificación coherentes con la realidad actual, tomando en cuenta un panorama completo de todos los puntos que intervendrán para su impulso.

Primeramente se requieren análisis de los diferentes actores a intervenir, del entorno inmediato de la zona de posible implantación y ya más preciso del polígono a elegir, del posible mercado al que debería llegar, de las diferentes opciones de financiamiento y de los costos y beneficios generados por el proyecto inmobiliario propuesto, el cual que buscara promover un nuevo polo de crecimiento urbano, que afectara no solo a la zona circundante sino que influirá para el desarrollo urbano, social y económico de toda la ciudad.

A través de un análisis de los posibles mercados, de sus necesidades y requerimientos tanto arquitectónicos, sociales o económicos se pueden ir proyectando varias opciones de planificación; ya sean de vivienda, de comercio, de recreación o de servicio, y cada una con sus características propias de diseño y distribución destinadas a satisfacer todos los aspectos mencionados anteriormente; esto nos conduce a plantearnos nuevos instrumentos de gestión y financiamiento, que se resolverá a través de un análisis comparativo entre las diferentes posibilidades ofrecidas.



En la actualidad tenemos varios casos sobre este tipo de megaproyectos de desarrollo que han dado resultados positivos en la mejora de toda una ciudad; tales son los casos de renovación de cascos históricos; la conversión de parques industriales, de áreas militares o de terrenos abandonados, aeropuertos o estaciones ferroviarias trasladadas y sin uso. Estos proyectos debido a su gran escala e importancia dentro de la ciudad pueden ser la principal causa ya sea del éxito o del fracaso del desarrollo de toda una población. Hablando específicamente de mi zona de análisis e investigación la cual pertenece al caso de traslado de un aeropuerto y a su vez la liberación de un gran espacio libre en medio de la ciudad que sin duda será un detonante para un proceso inminente de renovación urbana.

El caso de estudio está situado en Quito-Ecuador, en el sector Norte de la ciudad en donde se ubicaba el aeropuerto Mariscal Sucre desde su inauguración en 1960, el cual fue reubicado en las afueras de la ciudad en el sector de Tababela, planteando así un nuevo espacio liberado de gran escala dentro de la ciudad conduciéndonos hacia un proceso de renovación urbana que afectará no solamente a los sectores circundantes sino a toda la ciudad. Debemos tener en claro que actualmente está ya funcionando en este espacio el parque Bicentenario inaugurado el 27 de Abril del 2013, con 125 hectáreas, convirtiéndose en el proyecto más ambicioso de la ciudad, cuyo desarrollo será estratégico para una nuevo sistema de planificación en la estructura urbana actual que, a su vez, nos lleve al fortalecimiento del paisaje urbano con el entorno natural. Este proyecto de desarrollo será planteado a través del mejoramiento y adecuación de la infraestructura existente y del desarrollo de nuevos emprendimientos comerciales y residenciales que conduzcan a una reactivación de la zona, que están previstos en el plan de usos de suelo del sector (Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020 y Plan Especial Bicentenario, Ordenanza 2012).

Tenemos así ejemplos en América Latina que nos confirman la dificultad encontrada en cuanto a su ejecución y al contexto de políticas económicas debido a su gran magnitud pero de igual forma a su vez nos confirmaran los grandes beneficios obtenidos a través de su desarrollo; así podemos mencionar el caso de Puerto Madero en Buenos Aires - Argentina, el cual después de varios años desde su construcción, todavía no logra estimular nuevas transformaciones en las normas urbanas, ni la renovación de nuevas áreas a través del planteamiento de otros macro proyectos y que ha generado grandes dudas y críticas a cerca de su carácter excluyente convirtiéndose en un proyecto de elite destinado solamente a un pequeño sector privilegiado de



la población. Otro proyecto importante son el caso de la ciudad parque Bicentenario en Santiago de Chile y el caso del Malecón 2000 en la ciudad de Guayaquil - Ecuador, los cuales profundizaremos más adelante como referentes de mi investigación.

2. DEFINICION DEL PROBLEMA

Debido al rápido crecimiento poblacional del Distrito Metropolitano de Quito, se ha ido sobrepasando sus límites de implantación original, agudizando varias problemáticas urbanas ya existentes y que con el paso del tiempo ha conducido a la ocupación de terrenos ubicados en la periferia y en los valles adyacentes.

En la actualidad vivir dentro del casco central de Quito donde se concentra la mayoría de actividades económicas y financieras, se ha convertido en un privilegio destinado sólo para un pequeño porcentaje de la población, debido a la poca existencia de espacios disponibles para el desarrollo de nuevos emprendimientos urbanos, dejando como resultado una oferta limitada de vivienda y a costos muy elevados, y una deficiencia en la distribución y calidad de servicios y equipamientos, conduciéndola a un espacio saturado, altamente densificado, congestionado, desorganizado, con una visual rígida y un total olvido de sus espacios públicos y áreas verdes, conformándose así, en una estructura territorial cargada de deficiencias funcionales y ambientales. En su texto “triunfo de la ciudad”, Edward Gleaser afirma que “una estrategia para el éxito de una ciudad es concentrar a la gente dentro de ésta y no alejarla, es hacer que la amen, la disfruten y la aprovechen”.

Ante esto, la ciudad demanda la necesidad de un cambio a gran escala, que a través de un proyecto urbano impulse un proceso de renovación que nos lleve a la búsqueda de soluciones permanentes para uno de los problemas más importantes existentes en la ciudad; la falta de vivienda adecuada dentro su territorio central.

“Actualmente, la ciudad de Quito enfrenta problemas masivos de vivienda, más de un 40% de la población vive en tugurios o en asentamientos informales”¹. Ante esta situación se ha ido creando la necesidad de “reciclar” suelo para la planificación de nuevos proyectos de vivienda y su respectivo equipamiento, o a su vez, la renovación y replanteo de proyectos ya existentes. A través de este proceso de renovación urbana, se buscaría disminuir el déficit actual de Quito

¹ Gilda Farrel, Profesora de Economía de la Universidad Católica de Quito



analizado anteriormente, brindando de esta manera una mayor oferta de vivienda, con facilidades de financiamiento y que, a su vez, presenten nuevas propuestas de organización del espacio público y del espacio verde existente, en búsqueda de una reconstrucción de imagen urbana, con equipamientos y servicios adecuados, permitiendo la consolidación de proyectos residenciales planificados bajo criterios de un hábitat saludable.

El resultado final sirva de imán para atraer a futuros inversionistas que lleven a contrarrestar la declinación económica existente en la ciudad. Este nuevo modelo de desarrollo económico y social, se lo deberá buscar a través de un desarrollo integral, en el cual exista un esfuerzo en conjunto de los actores a intervenir: el Estado y la Sociedad.

3. JUSTIFICACION

En los últimos años la ciudad de Quito ha experimentado importantes intervenciones que han modificado el carácter de su configuración territorial, consolidando nuevos espacios estructurantes a través de la recuperación del espacio público con proyectos en parques, la configuración de nuevos corredores verdes, la intervención en ríos y quebradas. Y es ahora que con la presencia del parque bicentenario este proceso se puede aprovechar en su máxima plenitud no solamente con la intervención del parque y sus bordes sino en la ciudad en su totalidad.

“(…), es necesario, a través del fortalecimiento de la ciudadanía, consolidar una sólida lógica de cultura patrimonial de la ciudad que revalorice el uso de la ciudad y complemente una propuesta técnico-funcional de recuperación y ampliación de los espacios públicos”².

La importancia de esta área verde, no sólo se limita a la parte recreativa o deportiva sino que también contribuye a un proceso de integración social, del intercambio cultural y a un mejoramiento de la calidad de vida y de la salud de los habitantes; tenemos el deterioro de la ciudad sufrido en los últimos años como resultado de una serie de factores ya mencionados anteriormente y en especial en el caso puntual de estudio con la presencia del aeropuerto en medio de la ciudad, provocando grandes problemas de contaminación. Es así que con esta oportunidad creada a través de su salida y con nuevas iniciativas de diseño orientadas a

² PGDT – Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020



promover la recuperación del espacio público, el aprovechamiento de lo verde, se impulsarán mejoras significativas en los índices de calidad social y ambiental.

“Cuando en un barrio degradado o no conformado urbanamente se reconstruye -o construye- un espacio público éste actúa como un spot ejemplar, como un motor de regeneración del entorno bajo la iniciativa de los propios usuarios, incluso provocando nuevo equilibrio de la demografía a menudo alterada por la presencia de condiciones físicas deficientes y por la falta de una estructura de habitabilidad y de significación y representaciones urbanas”³

A su vez través del proceso de renovación urbana se pretende lograr una modificación en la rentabilidad de los usos del suelo; una modificación físico espacial y funcional de las áreas aledañas; y una mejora en los mecanismos de gestión pública. La gestión de este tipo de megaproyectos no puede encararse como una obra pública convencional. Se requieren instancias de negociaciones y acuerdos entre los distintos actores públicos y privados involucrados que a su vez, exige la creación de nuevas políticas a través de la implementación de nuevas ordenanzas urbanas, como veremos más adelante, existe actualmente el nuevo plan especial Bicentenario creado desde hace algunos años para lograr un resultado satisfactorio con su desarrollo, ahora que se ha convertido en una realidad se lo ha ido modificando y completando de acuerdo a nuevos requerimientos encontrados y será el documento base que me guiará para todo el proceso de planificación de mi propuesta arquitectónica final.

II. HIPOTESIS

1. DEFINICIÓN HIPÓTESIS

La reconversión de los usos del espacio público puede actuar como instrumento estructurante de una ciudad como una estrategia de renovación urbana, en las condiciones propias de su localización y de su economía.

³ Bohigas Oriol, Reconstrucción de Barcelona, pag. 18



III. OBJETIVOS

1. OBJETIVO GENERAL

Desarrollar una propuesta de ocupación urbana-arquitectónica que sea funcional y adaptable a las nuevas políticas de densificación y ocupación de suelo del sector y que a su vez responda a los requerimientos de calidad espacial de los usuarios.

2. OBJETIVOS PARTICULARES

- Promover soluciones innovadoras en la planificación de nuevos emprendimientos habitacionales que cumplan con los requerimientos de funcionalidad y bajo un criterio de integración y respeto al espacio público, creando un sistema de espacio construido y espacio libre que revitalice el intercambio y la vitalidad del sector.
- Ampliar y mejorar las condiciones de habitabilidad con el objetivo de reducir el déficit cualitativo y cuantitativo de la vivienda, procurando una vivienda digna, segura y saludable para la población y a precios adecuados para satisfacer la demanda habitacional existente mediante la venta de vivienda ordenada y planificada.
- Priorizar el espacio público sobre el espacio construido, evitando la densificación excesiva del terreno y dotándolos con todos los elementos y equipamientos urbanísticos necesarios, y así acoplar la arquitectura a este espacio de manera que funcionen conjuntamente como una unidad.
- Comprobar la factibilidad del proyecto inmobiliario propuesto, a través de un análisis real de la demanda, de los costos de suelo y de las opciones de financiamiento enfocadas a nuestro mercado meta.



IV. MARCO TEORICO

1. SITUACIÓN ACTUAL DE QUITO

1.1 Antecedentes

Durante las dos últimas décadas, Quito y su región metropolitana han experimentado significativas transformaciones urbano-espaciales, actualmente el DMQ⁴ ocupa una superficie de 4.235.20km² albergando al 15.5% de la población nacional y ocupando el 44,6% de la superficie de la provincia de Pichincha, siendo Quito la cabecera del Distrito Metropolitano de Quito, donde se concentra toda la parte administrativa de la ciudad ejercida a través del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conformado por un Concejo Metropolitano el cual está integrado por 21 concejales y es presidido por el Alcalde Metropolitano.⁵ Estas características remarcan la importancia del DMQ para la Provincia de Pichincha, tanto en términos demográficos, de superficie como de continuidad territorial. Teniendo así un área metropolitana de 38.492 hectáreas urbanas; de las cuales existen 7.932 hectáreas sin construcción, que representan el 21% de las áreas urbanas. De este total de áreas vacantes el 48% corresponden al área de la ciudad central y el 52% se encuentran en las áreas urbanas correspondientes a las parroquias rurales.

Este crecimiento urbano expansivo y sub-ocupado del territorio implica una baja densidad poblacional en las áreas urbanas, manteniendo alrededor de 11.000 hectáreas vacantes con una baja densidad de 58 hab/ha en todo el DMQ, que en el área urbana de la ciudad llega a 92 hab/ha; mientras que en las áreas urbanas de las parroquias rurales promedia entre los 28 hab/ha. Este fenómeno de subutilización del suelo se ha ido dando debido a la falta de políticas que garanticen una ocupación racional y correcta densificación del suelo; por la inexistencia de una regulación jurídica eficaz para el planeamiento y, además, por el contraproducente comportamiento del mercado del suelo (segregativo, especulativo y excluyente) que ha configurado una estructura territorial disfuncional y desequilibrada, y a la vez ha propiciado la marginalidad e informalidad urbanas, sobre todo, las periferias de la ciudad central.⁶

⁴ Distrito Metropolitano de Quito

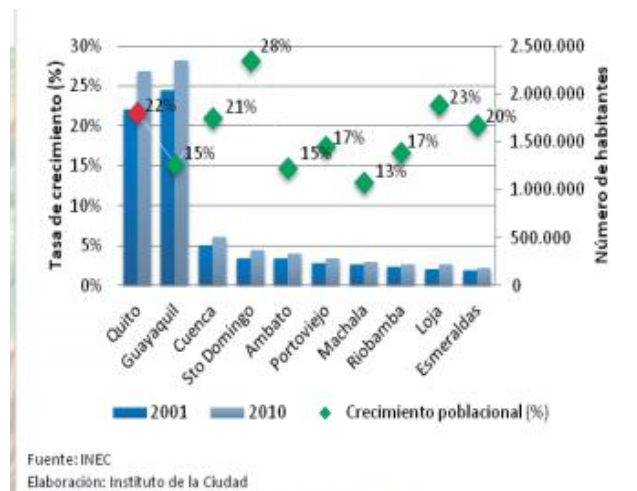
⁵ Gobierno y Administraciones Distritales Art. 7, Congreso Nacional del Ecuador, 2009

⁶ <http://repositorio.iaen.edu.ec/handle/24000/219>



Simultáneamente, en otra dimensión del proceso, el área de la ciudad también se ha expandido ampliamente como resultado de la creación del Distrito Metropolitano de Quito en 1993, como ámbito administrativo para la capital del país que ha sido a su vez un factor clave para las transformaciones urbano-espaciales. A través de la creación de una nueva Ley que establece un marco legal especial para el funcionamiento administrativo del área, otorgando mayores atribuciones a la Municipalidad tanto para el control del uso del suelo, protección ambiental, planificación y gestión del transporte, así como para la descentralización y desconcentración. De igual forma se generan cambios considerables en términos de área y población, con un decrecimiento global de la densidad de ocupación del territorio. Es así que para 1990, el área urbana definida por la Municipalidad tenía aproximadamente 19.140 hectáreas y 1'100.000 habitantes, mientras que para 1998, el Distrito Metropolitano de Quito contaba con una área de aproximadamente 422.000 hectáreas alojando así un poco más de 1'800.000 habitantes. Como consecuencia de este fenómeno de expansión y de los cambios en el uso del suelo, la Municipalidad incorpora nuevos proyectos de obras públicas tales como infraestructura vial y servicios (agua potable, electricidad, alcantarillado y teléfonos) que con el paso del tiempo han ido estimulando el desarrollo de nuevas áreas de urbanización.

Siendo Quito la segunda ciudad más grande del Ecuador, hoy en día es la ciudad con la mayor tasa de crecimiento poblacional en el país, como podemos observar en el gráfico 1, con un 22% en la tasa de crecimiento poblacional del 2001 al 2010, teniendo así un aumento de casi 300.000 habitantes entre estos años y desde el 2010 hasta la fecha un crecimiento aproximado de 400.000 habitantes, lo que sin duda refleja un



crecimiento poblacional bastante elevado que ha ido originando una serie de problemáticas y nuevos desafíos tanto dentro como en la periferia de la ciudad; este crecimiento acelerado de la tasa poblacional se debe a diferentes factores primero podemos hablar como factor básico el aumento de nacimientos en la ciudad pero a su vez como punto relevante hablamos de un alto porcentaje de migración tanto interna como externa, principalmente de la migración rural en búsqueda de nuevas y mejores oportunidades de vida lo que confirma que vivir en Quito es el



lugar de mayor preferencia para los habitantes de la provincia, brindando mejores oportunidades físicas, económicas y sociales.

1.2 Transformaciones territoriales y urbanas

Actualmente la ciudad de Quito tiene una población de 2.239.191 habitantes, con una proyección habitacional según el PGDT⁷ de 2.698.447 habitantes para el año 2020 repartidas en 1.907.138 habitantes en el área urbana actual de la ciudad de Quito; 564.420 habitantes en los valles y 155.368 habitantes en las áreas no urbanizables, lo que confirma un crecimiento urbano expansivo que paulatinamente ha ido desbordando los límites naturales de la implantación original de la ciudad, ocupando parroquias rurales ubicadas en los valles adyacentes aumentando de gran manera el crecimiento de la población en la periferia interna y la migración especialmente hacia los valles de Los Chillos, Tumbaco y Calderón, dando paso así a una peri-urbanización que ha ido generando una disminución en el crecimiento poblacional en lo que se refiere al área central de Quito. Esta forma de crecimiento ha conformado una ciudad compacta con una estructura territorial metropolitana que ha ido generando varios cambios en sus usos del suelo y en la forma de organización y funcionamiento de las actividades urbanas, producidas principalmente por la densificación y el deterioro de las centralidades existentes, que a su vez exigen suplir necesidades de nuevos estilos de vida y patrones de consumo generados.

“Se entenderá por crisis urbana a la exacerbación de la contradicción entre las relaciones de producción y la socialización de las fuerzas productivas, que se expresa al momento en que la organización territorial en todas sus manifestaciones, no pueda cumplir con la amplia gama de requerimientos impuestos por la evolución del resto de la sociedad” (CARRION F., 1984)

Como ya lo he mencionado la expansión de Quito se ha ido dando basada en diferentes factores sociales, económicos y políticos, lo que nos ha conducido a un proceso de transformación urbana y de expansión de los centros hacia las periferias trayendo consigo nuevos problemas de tránsito y contaminación convirtiendo a la ciudad en una gran mancha urbana de cemento con muy poca vegetación y espacios públicos de intercambio. “Sería mejor para el planeta (...) si las ciudades se construyen alrededor de un elevador, en lugar de que

⁷ PGDT – Plan General de Desarrollo Territorial 2000-2020



áreas dispersas se construyan alrededor de un auto es así que si una ciudad crece hacia arriba sus tentáculos no causaran el daño que si causan expandiéndose a sus alrededores”⁸.

La realidad actual es que Quito enfrenta múltiples desafíos en el desarrollo y ordenamiento territorial, ya que su crecimiento urbano se ha ido dando de forma desordenada e insostenible, convirtiéndola en una ciudad segmentada y de difícil accesibilidad, si bien es cierto que en los últimos años ha experimentado importantes intervenciones que han modificado el carácter de su estructura territorial; creando ejes de unión viales, espacios públicos articulados e impulsando un nuevo crecimiento vertical.

Podemos observar en las diferentes transformaciones urbanas sucedidas en Quito, en su gran mayoría se han ido desencadenando a través de grandes proyectos urbanos puestos en marcha a raíz de espacios públicos recuperados o nuevos espacios de intercambio y transición que con el paso del tiempo han ido transformándose en centralidades importantes de la ciudad; así tenemos el caso del parque la Carolina, el cual fue una antigua finca hasta 1935 que el Municipio decidió expropiarlo y convertirlo en parque, ubicado en el centro norte de la ciudad convirtiéndose en una de las áreas verdes más importantes de la urbe urbana y con el paso del tiempo en el corazón financiero y empresarial de la ciudad; a través de un importante proceso de transformación urbana sucedido a gran escala tanto en el ámbito residencial como en el comercial, siendo en la actualidad una de las centralidades más importantes de Quito y una de las zonas con mayor plusvalía inmobiliaria; comprobando de esta manera, la importancia de una correcta gestión y planificación del espacio público para el desarrollo social y económico de toda la ciudad.

Es por esto que a través del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial se busca definir las diferentes estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo de suelo en función de objetivos sociales, económicos, ambientales y urbanísticos; diseñar y adoptar los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y, definir los programas y proyectos que concreten estos propósitos.⁹

⁸ Ebenezer Howard, urbanista británico, fundador del movimiento ciudad-jardín

⁹ Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización 2010 (COOTAD), Artículo 297. Objetivos del ordenamiento territorial.



Hasta la fecha, se han ejecutado importantes proyectos estructurales, principalmente a través de la recuperación del espacio público, interviniendo en parques, plazas y bosques, buscando revalorizar estos espacios e incentivando su correcto uso; lastimosamente esto no ha sido suficiente para dar inicio a una verdadera transformación de carácter urbano, en donde se proyecte a la ciudad como un lugar de convivencia y encuentro, de organización social y colectiva, que satisfaga el derecho de tener un espacio en donde habitar con dignidad. Para lograr una convivencia adecuada y satisfactoria para cada uno de los ciudadanos, es necesario contemplar estas transformaciones de forma integral, a través de la implementación de estrategias de hábitat y vivienda que impliquen la mejora de servicios, espacios públicos, transporte público, equipamiento y gestión del suelo y con la participación acertada de todos los actores a intervenir en los diferentes procesos de gestión y toma de decisiones orientadas a mejorar la calidad de vida de la población.

1.3 Crecimiento físico y división Política

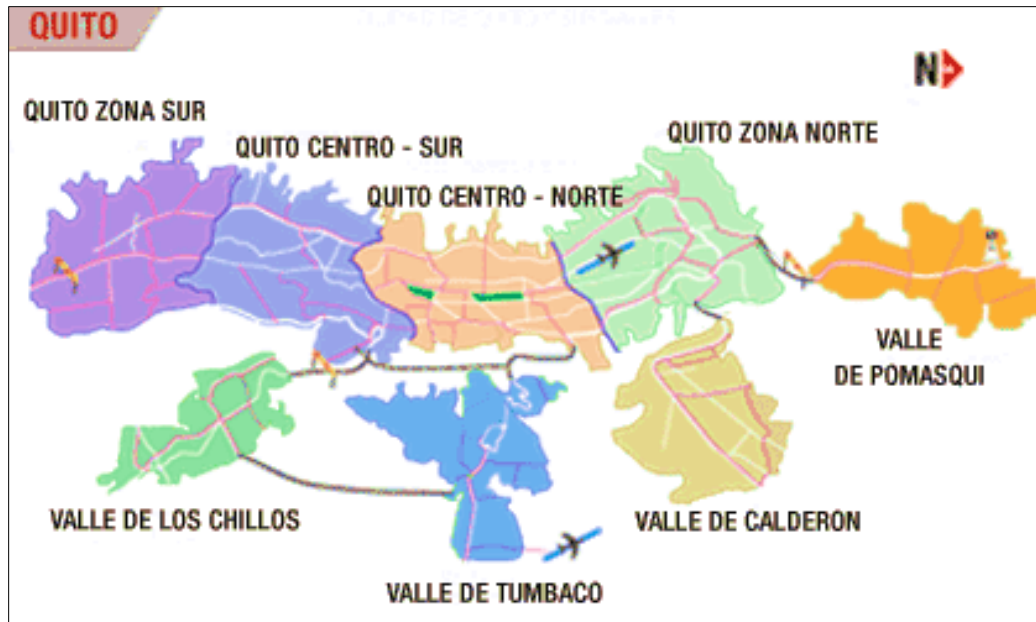
La estructura territorial de Quito está fuertemente condicionada en su forma y sentido de crecimiento por sus características geomorfológicas, rodeado por grandes montañas y valles, observamos un modelo de crecimiento lineal adaptado a su entorno montañoso pero que con el paso del tiempo se ha ido extendiendo hacia a las periferias y los valles. El DMQ cuenta con 2.239.191 habitantes en el año 2010, 1.619.146 habitantes correspondientes al área urbana y 620.045 habitantes en el área rural, se registra una disminución relativa de la población de las parroquias urbanas del 76,6% en el 2001 al 72,3% en el 2010, mientras que la población de las parroquias rurales aumentó en 4.3 puntos porcentuales¹⁰. Por consecuencia, en el 2010 menos de la mitad de los quiteños residen en el área comprendida por el antiguo Aeropuerto Mariscal Sucre (correspondiente a la Administración Zonal Eugenio Espejo). Esto evidencia una tendencia de la población a establecerse en el territorio periférico de la ciudad consolidada y los valles circundantes.

En su forma lineal de crecimiento se puede observar claramente como ha conducido a Quito a dividirse en tres grandes zonas metropolitana: zona Norte, zona Sur y zona Centro, las cuales se han ido diferenciando fuertemente con el paso de los años y cada una con sus propias características y organismos institucionales; y debido al proceso de expansión mencionado anteriormente hacia las periferias se ha ido creando una cuarta zona que rompe con la

¹⁰ INEC, datos obtenidos de los censos de población hasta el 2010

linealidad de su distribución original la cual pertenece a esta nueva zona de valles, teniendo así los Valles de los Chillos, de Tumbaco, de Calderón y de Pomasqui.

MAPA ZONAL DE QUITO



Estas zonas a su vez se subdividen en administraciones zonales creadas para descentralizar los servicios y los diferentes organismos institucionales y de esta manera poder obtener una mejor gestión y brindar un servicio más eficiente para la población. Cada una de estas administraciones está dirigida por un administrador zonal, el cual está a cargo de un Municipio zonal encargado de ejecutar las competencias de la urbe pertenecientes a la zona respectiva.

Existiendo en la actualidad 8 zonas Metropolitanas:

1. Administración Zonal **La Delicia**.
2. Administración Zonal **Calderón**.
3. Administración Zonal **Eugenio Espejo (Norte)**.
4. Administración Zonal **Manuela Sáenz (Centro)**.
5. Administración Zonal **Eloy Alfaro (Sur)**.
6. Administración Zonal **Tumbaco**.
7. Administración Zonal **Los Chillos**.
8. Administración Zonal **Quitumbe**.

ADMINISTRACIONES ZONALES DE QUITO



Para el presente trabajo nos referiremos a la zona de interés de la investigación, la Administración zonal Eugenio Espejo, correspondiente al área urbana consolidada del antiguo aeropuerto que abarca nuestra área de investigación, con una población de 370.155 habitantes que representa un 16.5% de la población total.¹¹

Es así como este proceso de expansión ha ido provocando un proceso de peri urbanización de carácter expansivo y difuso que va definiendo un modelo de crecimiento disperso que se caracteriza por una expansión incontrolada y especulativa de áreas residenciales. Ello provoca la ampliación de la llamada frontera urbana y de igual forma a una nueva tendencia de oferta inmobiliaria y conduciéndonos como ya lo mencione a una nueva redistribución de las actividades económicas y de equipamientos urbanos que se va ajustando de mejor manera a

¹¹ Plan Metropolitano de ordenamiento territorial 2012-2022



los diferentes estilos de vida de los distintos sectores, buscando de esta forma reducir la presión demográfica de la ciudad-centro y adaptándose cada vez de mejor manera a este nuevo modelo de urbanización hacia la periferia que a su vez ha ido cumpliendo con las expectativas de un nuevo mercado habitacional.

Todos estos cambios poblacionales plantean nuevos desafíos en búsqueda de la rehabilitación y mejora del tejido urbano, del aumento y mejoramiento del espacio público y de sus infraestructuras, y así, con estas nuevas inquietudes, poder generar propuestas innovadoras que satisfagan cada una de las necesidades y requerimientos que se van presentando en los diferentes estratos sociales de la población y que exigen una inmediata participación en miras a mejorar la calidad de vida de la ciudad y nuevos retos importantes para el gobierno local, el cual debe planificar, organizar y estructurar territorio, considerando estas nuevas formas de organización y de acceso a actividades claves para el funcionamiento del DMQ.

“el desarrollo urbano es, sin duda, una preocupación central para el Estado, que debe generar las condiciones para hacer atractivas las ciudades, en especial su ciudad capital”¹²

La proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales buscan a través de un *Ordenamiento territorial* asegurar un nivel adecuado de bienestar a la población, en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones, para esto se propone cumplir con diferentes objetivos planteados:

- ✓ Prevenir la victimización en el espacio público mediante la intervención en las características ambientales de los mismos y la promoción del uso y apropiación adecuados del espacio público.
- ✓ Fomentar las actitudes, prácticas y espacios saludables para potenciar la salud de la población del DMQ, prevenir las enfermedades prevalentes y vigilar y controlar los factores de riesgo que inciden en la salud de la población del DMQ.
- ✓ Promover la optimización del uso y acceso a espacios deportivos seguros, acogedores, equipados para toda la población, de acuerdo con sus necesidades y especificidades (adultos, adultos mayores, niños, niñas, mujeres, jóvenes), mediante una oferta deportiva y recreativa múltiple.

¹² Ducci, 2004:143



- ✓ Impulsar el acceso a la vivienda de interés social (VIS) y a su financiamiento, en especial para los grupos meta determinados, considerando diferentes modelos de gestión en la producción de vivienda en la búsqueda de mayores beneficios para la comunidad.
- ✓ Recuperar el uso habitacional en áreas consolidadas que se encuentren deterioradas o sub-utilizadas, que favorezca la oferta de vivienda con usos mixtos de tal forma que se garantice el acceso y la proximidad de la vivienda a servicios. Mediante esta estrategia se busca también la recuperación del uso residencial, en sectores en donde las dinámicas de servicios han desplazado a la vivienda hacia sectores periféricos.¹³

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito busca promover para el 2022 una ciudad para la vida, a través de la gestión del territorio, para que la población disponga de una movilidad universal, eficiente y sustentable, cuente con espacios públicos seguros y de calidad, acceda a equipamientos e infraestructuras que le permitan el disfrute cotidiano de la ciudad y tenga la garantía de vivir en un ambiente sano y saludable, que sea un lugar para la convivencia en paz y para la expresión de múltiples manifestaciones culturales.¹⁴

Para esta reconfiguración es necesario implementar desde la planificación y gestión territorial dos procesos complementarios: la limitación del crecimiento urbano a partir de la redefinición de las limitaciones urbanas que se sustentan en el del crecimiento de la población, en la disponibilidad de suelo urbano, en las limitaciones provenientes de los riesgos y vulnerabilidad y en el modelo de organización y distribución de la población; y, la consolidación y densificación a través de intervenciones urbanísticas, normativas que a la vez que preserven la morfología, el paisaje, la imagen urbana y la adecuada articulación con el espacio público, optimicen las asignaciones edilicias y las dotaciones de servicios. Planeamiento y gestión territorial para la generación de oferta de vivienda. Parámetros y lineamientos para planes y proyectos municipales de vivienda en función de la demanda priorizada y en concordancia con el modelo territorial PMDOT¹⁵.

¹³ Código orgánico organización territorial autonomía descentralización (COOTAD), Artículo 296.- Ordenamiento territorial

¹⁴ Plan de Desarrollo 2012-2022, Distrito Metropolitano de Quito

¹⁵ Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022



2. SITUACIÓN POBLACIONAL

El Ecuador creció en un 14.60% en la última década, actualmente teniendo una población de 14.306.876 habitantes, según datos del INEC¹⁶, con una tasa de crecimiento intercensal anual del 1.52%. Dentro de las 10 ciudades más pobladas del país observamos que en las 3 primeras se encuentran las ciudades más grandes e importantes del país; Quito, Guayaquil y Cuenca, como se lo puede observar en el cuadro anexo teniendo a Guayaquil

LAS 10 CIUDADES MÁS POBLADAS DEL ECUADOR			
CIUDAD	POBLACIÓN		RELACIÓN CENSOS
	2001	2010	
Guayaquil	2.674.201	2.578.201	▲
Quito	1.579.435	1.879.235	▲
Cuenca	985.025	925.025	▼
Machala	832.564	832.564	▲
Manta	775.895	775.895	▲
Milagro	658.325	648.325	▼
Portoviejo	600.258	600.258	▲
Esmeraldas	589.210	589.210	▲
Quevedo	552.321	532.321	▼
Babahoyo	550.123	510.123	▼

como la primera ciudad más poblada del país, y a su vez es la ciudad más grande del país, seguida por Quito, como capital de la República del Ecuador, con una alta tradición histórica y variada riqueza natural, con una gran diversidad económica y social; es un centro político, administrativo, turístico, cultural y educativo, que a su vez actúa como un nodo de comunicación y enlace con el resto de provincias y ciudades.

Según el Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos (INEC) desde el año 1950, la población del DMQ se ha multiplicado siete veces hasta alcanzar 2.239.191 habitantes en el año 2010, que representa el 15.5% de la población nacional y el 86.9% de la provincia de Pichincha. Este crecimiento tiene matices en el área urbana y el área rural. Como resultado de este acelerado crecimiento urbano, la población de estas áreas se multiplicó casi por 8 veces mientras que la rural se cuadruplicó. Los procesos de migración interna tienen un importante aporte en el desigual crecimiento de estas áreas.

Entre los años 2001 y 2010 la población del DMQ se incrementó en 399.338 habitantes (21%) con un promedio de incremento del 2.17% anual. Este crecimiento muestra una marcada tendencia a la disminución; una dinámica superior del crecimiento de las parroquias periféricas respecto a la estructura urbana consolidada y una propensión al envejecimiento poblacional.

Si bien la concentración poblacional en el DMQ es el producto de un rápido crecimiento demográfico observado especialmente entre 1950 y 1982 con tasas superiores al promedio nacional, en las últimas tres décadas y producto de la disminución de las tasas de crecimiento natural y migratorio se ha evidenciado una tendencia decreciente en las que la tasa de

¹⁶ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos



crecimiento se redujo desde el 4.19% y 4.34% correspondiente al DMQ y Quito en el periodo 1974-1982 al 2.17% y 1.5% observados entre el 2001 y 2010.

Indicadores de población comparados 2001 - 2010. DMQ

INDICADOR	TOTAL DISTRITO		QUITO URBANO ⁴		QUITO RURAL ⁵	
	2010	2001	2010	2001	2010	2001
Censo						
Población	2'239.191	1'842.201	1'619.146	1'411.595	620.045	430.606
• Hombres	1'088.811	893.716	783.616	675.576	305.195	218.140
• Mujeres	1'150.380	948.485	835.530	725.128	314.850	223.357
Población proyectada al año 2011	2'305.475		1'658.809		646.666	
Población proyectada al año 2022	2'787.040		1'914.410		872.630	
Tasa de crecimiento (%) 2001-2010	2.2	2.6	1.5	2.2	4.1	4.8
Hogares Pobres (%)	12.8	22.2	11.2	19.9	17.3	30.1
Hogares en Extrema Pobreza (%)	2.3	8.2	1.7	5.9	4.1	15.3
Población pobre	360.399		236.698		123.701	
Población en extrema pobreza	71.040		39.518		31.522	

Fuente: Censos de Población y Vivienda, INEC. Elaboración: STHV-MDMQ

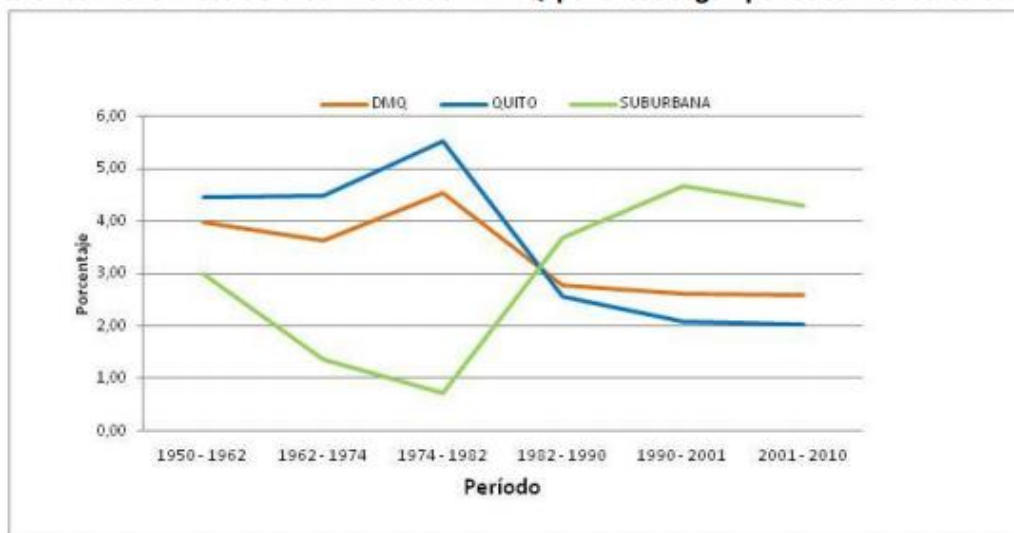
Según el Censo de Población y Vivienda del 2010, el DMQ tiene casi 400.000 habitantes más que en el 2001. Los 2'239.191 habitantes de Quito representan el 86.9% de la población de la provincia de Pichincha y el 15.5% de la población total del país. Se estima que para el año 2022, la población del DMQ será de casi 2.8 millones de habitantes en el DMQ, de los cuales el 68.7% residirá en el área urbana.

Al comparar la población del área urbana y rural entre los censos de 2001 y 2010, se registra una disminución de la proporción de población urbana del DMQ, que en el 2001 representaba el 76.6% y en el 2010 fue el 72.3%, es decir 1'619.146 habitantes, evidenciando una tendencia de la población a establecerse en las áreas en proceso de consolidación, ubicadas en los extremos norte y sur de la ciudad y en los valles de Los Chillos y Tumbaco-Cumbayá.

La tasa de crecimiento de la población total del Distrito ha seguido una tendencia decreciente a partir de 1982. Entre 1950 y 1962 la población se incrementó en un promedio anual de 3.9%, entre 1962 y 1974 disminuye al 3.6%; en el siguiente período intercensal (1974-1982) asciende a una tasa de crecimiento de 4.5% promedio anual, y a partir de este período empieza una desaceleración, al bajar notablemente a 1.8 % en promedio de los dos períodos intercensales subsiguientes (1990-2001 y 2001-2010).



TASA DE CRECIMIENTO DEL DMQ



Territorialmente, menos de la mitad de los quiteños residen en la ciudad consolidada dentro de las zonas administrativas Eloy Alfaro (Sur), Manuela Sáenz (Centro), Eugenio Espejo (Norte), frente al 53.80% que lo hacía en el año 2001. Entre 2001 y 2010, la zona Centro ha perdido población residente, las zonas Eloy Alfaro y Eugenio Espejo han experimentado incrementos muy reducidos; enfocándonos puntualmente en la zona de interés para el caso de mi investigación perteneciente a la Administración zonal Eugenio Espejo, que representa la zona Centro-Norte de la ciudad, observamos un aumento anual del 0.5% desde el 2001 al 2010, lo que constituye un número casi imperceptible para haberse dado en un período de 10 años, teniendo finalmente como cifras obtenidas por el INEC; para el 2001 una población de 352.417 y para el 2010 una población de 370.155 habitantes en el área urbana señalada.

En tanto se observa en el cuadro anexo que el mayor incremento poblacional se ha producido en las áreas en proceso de consolidación de la periferia urbana pertenecientes a Quitumbe y la Delicia y de igual forma en las áreas sub-urbanas correspondientes a los valles de Calderón, Tumbaco y Los Chillos, en donde se han asentado porcentajes importantes del incremento poblacional del DMQ en el período intercensal y se poseen dentro de las zonas con mayor demanda habitacional en la actualidad.



ADMINISTRACIÓN ZONAL	PARROQUIAS	2001		2010		2001	
		POBLACIÓN	%	POBLACIÓN	%	AUMENTO/ DISMINUCIÓN % ANUAL	VARIACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL
AREA URBANA		1.411.595	76,5%	1.619.146	72,3%	1,4%	-4,3%
1. CIUDAD CONSOLIDADA		990.456	53,8%	1.015.293	45,3%	0,3%	-8,4%
Eloy Alfaro	La Mena, Solanda, La Argelia, San Bartolo, La Ferroviaria, Chilibulo, La Magdalena, Chimbacalle	410.866	22,3%	427.621	19,1%	0,4%	-3,2%
Eugenio Espejo	Belisario Quevedo, Mariscal Sucre, Inaquito, Rumiñamba, Jijapa, Cochapamba, Concepción, Kennedy, S. Isidro del Inca	352.417	19,1%	370.155	16,5%	0,5%	-2,6%
Manuela Saenz	Puñasaí, La Libertad, Centro Histórico, Itchimbía, San Juan	227.173	12,3%	217.517	9,7%	-0,5%	-2,6%
2. PERIFERIA URBANA		421.139	22,9%	603.853	27,0%	3,4%	4,1%
La Delicia	Cotacollao, Ponceano, Comité del Pueblo, El Condado, Carcelén	216.857	11,8%	274.071	12,2%	2,3%	0,5%
Quitumbe	Guamani, Turubama, La Ecuatoriana, Quitumbe, Chillogallo	190.385	10,3%	319.857	14,3%	4,5%	3,9%
Disperso urbano	disperso	13.897	0,8%	9.925	0,4%	-4,4%	-0,3%
AREA RURAL		430.606	23,4%	603.853	27,7%	3,4%	4,3%
3. ÁREA SUBURBANA		259.496	14,1%	407.313	18,2%	4,0%	4,1%
Los Chillós	Concocto	53.137	2,9%	82.072	3,7%	3,9%	0,8%
Calderón	Calderón, Llano Chico	93.989	5,1%	162.915	7,3%	4,7%	2,2%
Tumbaco	Tumbaco, Cumbayá	59.576	3,2%	81.407	3,6%	3,0%	0,4%
Eugenio Espejo	Nayón, Zambiza	12.637	0,7%	19.652	0,9%	4,0%	0,2%
La Delicia	Pomasqui, San Antonio	40.157	2,2%	61.267	2,7%	3,8%	0,6%
4. ÁREA RURAL		171.110	9,3%	212.732	9,5%	2,2%	0,2%
Eloy Alfaro	Lloa	1.431	0,1%	1.494	0,7%	0,5%	0,6%
La Delicia	Delegación Noroccidente, Calacalí, Nono	17.354	0,9%	18.112	0,8%	0,5%	-0,1%
Eugenio Espejo	Delegación Norcentral	16.724	0,9%	16.222	0,7%	-0,3%	-0,2%
Tumbaco	Delegación Aeropuerto	71.792	3,9%	92.164	4,1%	2,5%	0,2%
Los Chillós	Amaguaña, Guangopolo, Alangasí, La Merced, Pintag	63.809	3,5%	84.740	3,8%	2,7%	0,3%
TOTAL DMQ		1' 842.201		2' 239.191			

Fuente: Censos de Población, INEC. Elaboración: STHV-MDMQ

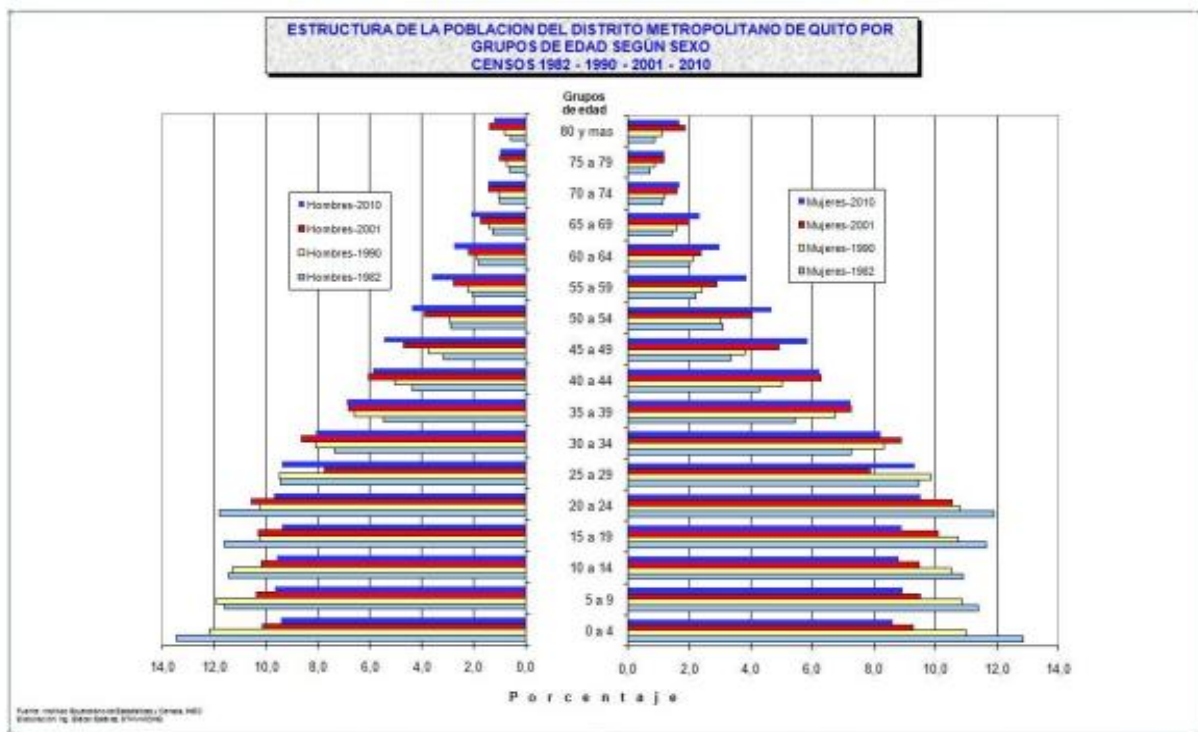
2.1 Pirámide Poblacional

Teniendo en Quito una población de 2.239.191, correspondientes a 1.088.811 hombres y 1.150.380 mujeres con una edad promedio de 29 años. Se puede evidenciar un cambio estructural en la pirámide poblacional de Quito, presentado en el Grafico, de la Pirámide Poblacional 2001 - 2010, observamos una clara tendencia hacia el envejecimiento, como se puede observar, las tasas de crecimiento de la población menor a 24 años caen en todos los estratos y para los mayores aumentan en una proporción similar; así a su vez podemos observar una disminución en la cantidad de niños y un aumento en la población de jóvenes y adultos siendo una de las principales causas como ya lo mencioné anteriormente, la migración interna. Quito recibe ciudadanos de otras ciudades del país, en búsqueda de mejores

oportunidades de trabajo y estudio, lo que significa que la mayoría de migrantes *son jóvenes y adultos* los cuales la mayoría de veces se radican y envejecen en esta ciudad.

Según las encuestas realizadas para el Censo 2010, se pudo detectar que aproximadamente un 34% de ciudadanos residentes de Quito declararon no haber nacido en la ciudad. Y como otro factor importante podemos observar el cambio actual del desempeño de la mujer en el mercado laboral conduciendo a hogares con un menor número de hijos.

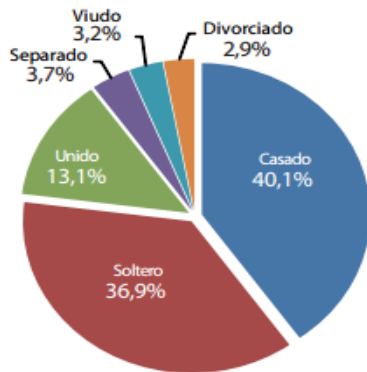
PIRAMIDE POBLACIONAL



Por otro lado, la composición o estructura de la población por sexo y grupos de edad constituye el factor demográfico básico que influye en la identificación de necesidades en la dotación de diversos bienes y la prestación de servicios esenciales. Para el año 2010, a pesar de la disminución en la fecundidad en los últimos decenios, la estructura por edad de la población del DMQ es aún eminentemente joven. El porcentaje de población joven menor a 15 y 25 años disminuye en el periodo intercensal 2001-2010 en un 1.9% y en un 4% respectivamente. De

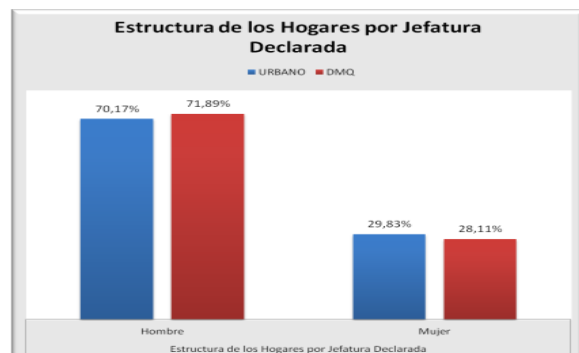
manera general, la población entre los 15 y 64 años aumentó en un 1.7%¹⁷, mientras que la población de la tercera edad (65 años y más) se mantiene casi constante.¹⁸

2.2 Hogares



En cuanto a la conformación familiar, el 40.1% de la población se encuentra *casado* y el 36% es *soltero*, información que es de gran importancia para generar nuevas propuestas habitacionales, que tengan en cuenta estas nuevas características establecidas en la conformación familiar. Los jóvenes deciden formar una familia ya en edades adultas con familias pequeñas de 1 o 2 hijos y también debido al cambio de la mujer en su papel laboral, teniendo muchas veces como

prioridad el desenvolvimiento profesional y laboral, dejando la planificación familiar como segunda prioridad, una vez obtenida la primera y en muchos casos prefiriendo el crecimiento laboral antes que la conformación de una familia. Esto se puede evidenciar teniendo los datos que el 71.89% de hogares tienen como Jefe a un hombre y el 28.11% a una mujer.¹⁹



Para 1982 el tamaño de hogar en el Distrito era del 4.62 miembros, para 1990 fue del 4.23, en el 2001 fue del 3.76 y para el 2010 es del 3.49 personas por hogar. El tamaño de hogar responde a la ubicación de la población de acuerdo a su estructura socioeconómica. Dentro de la división por administraciones zonales se considera la más alta en la zona de Quitumbe en 3.79 y la menor en nuestra zona de estudio, Eugenio Espejo con 3.12, según el censo del 2010. A nivel de las 65 parroquias que tiene el DMQ, el tamaño de hogar más alto representa a Guangopolo con 4.0 y la menor en la Mariscal Sucre con 2.6.

¹⁷ En el 2001 correspondía a 64,5%, mientras que en el 2010 alcanzó el 66,2%.

¹⁸ En el 2001 representaba el 6,1% de la población, mientras que en el 2010 correspondía al 6,3%.

¹⁹ INEC – Instituto Ecuatoriano de Censos – 2010



Como se observa en el próximo cuadro en comparación con los 3 últimos censos realizados, el tamaño de hogar de la zona Eugenio Espejo ha ido disminuyendo de los 4.06 que se registraba para el 1990, para el 2010 se registraron solo 3.12 miembros por hogar.

**TAMAÑO DE HOGAR POR ZONAS
 SEGÚN CENSOS**

ZONAS	1990	2001	2010
DMQ	4,23	3,76	3,49
Quito Urbano	4,15	3,69	3,43
Suburbano	4,61	4,03	3,66
Quitumbe	4,59	4,11	3,79
Eloy Alfaro	4,23	3,74	3,49
Manuela Sáenz	3,95	3,55	3,36
Eugenio Espejo	4,06	3,47	3,12
La Delicia	4,38	3,87	3,54
Noroccidente	4,81	4,08	3,53
Norcentral	4,52	3,90	3,52
Calderón	4,61	4,04	3,70
Tumbaco	4,48	3,94	3,55
Los Chillos	4,71	4,13	3,73
Aeropuerto	4,50	3,98	3,67

Fuente: Censo de Población y Vivienda, INEC Elaboración: STHV- MDMQ

Estos cambios poblacionales tanto en el tamaño de los hogares como en lo territorial plantean nuevos desafíos y oportunidades, pero sobre todo la necesidad de generar propuestas innovadoras que satisfagan cada una de estas nuevas exigencias y requerimientos que se van presentando para cada uno de los estratos sociales de la población, y que exigen una inmediata participación de los diferentes actores para una gestión acertada, teniendo como resultado diversos beneficios de tipo social, la generación de nuevas fuentes de trabajo y educación, nuevas ofertas de servicio e infraestructura y espacios públicos de integración y recreación, que garanticen mejorar la calidad de vida de los pobladores.



2.3 Vivienda

Según el censo de 1990 en el Distrito Metropolitano de Quito existían 353.595 unidades de vivienda, de las cuales el 81% se encontraban en el área urbana y el 19% en el área rural. En el período ínter censal 1990-2001 hubo un incremento del 58 % de unidades de vivienda en todo el DMQ. Tomando en consideración cada área en este período, el número de viviendas se incrementó en 49% en el área urbana y el 101% en las parroquias rurales .En el período intercensal 2001-2010 existe un incremento del 37.29% de unidades de vivienda en el DMQ (763.719 viviendas, según el censo del 2010); en la zona urbana el número de viviendas se incrementó en el 29.83% y en el área rural en el 61.09%, lo cual no necesariamente significa un desplazamiento de la población hacia parroquias rurales sino más bien un crecimiento hacia las parroquias en proceso de consolidación, (especialmente en las zonas de Calderón, Tumbaco y los Chillos).

De acuerdo al Índice de NBI²⁰ del DMQ, las parroquias con el mayor porcentaje de pobreza en hogares (entre 48% y 76%) están principalmente al occidente (Pacto, Gualea, Nanegal, Nono, Lloa) y algunas parroquias de la delegación Norcentral (San José de Minas, Atahualpa y Puéllaro). Les siguen las parroquias orientales alrededor del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, a excepción de Puembo, así como las parroquias La Merced, Píntag, Guangopolo y Amaguaña, en donde el NBI se encuentra entre el 24% y 48%. En contraste, las parroquias urbanas y algunas parroquias en proceso de consolidación tienen un menor porcentaje de familias pobres (bajo el 24%), lo cual afirma una importante diferencia entre las áreas rurales y las urbanas, evidenciando en cierta medida la mejor atención en infraestructura y servicios que poseen estas últimas.

En cuanto al déficit cualitativo y cuantitativo de las viviendas podemos anotar que de acuerdo a la relación entre el número de hogares, número de viviendas y los hogares que no disponen de una vivienda propia y viven en arriendo se ha establecido un déficit cuantitativo de la vivienda al 2010 de aproximadamente 132.461 unidades de vivienda. De estas el 95.67% corresponden a hogares que viven en el área urbana. Al establecer la calidad de las viviendas existentes y utilizando el concepto de vivienda precaria, que corresponde a los parámetros de: techo (zinc, teja, paja o similares y otros materiales), piso (caña, tierra y otros materiales) y pared (no se

²⁰ Necesidades Básicas Insatisfechas



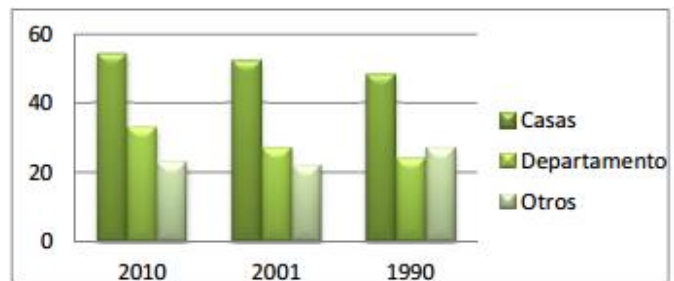
incluyen paredes de hormigón, ladrillo o bloque) se establece para el 2010 la existencia de 87.934 viviendas en situación precaria que significan 11.51% del total de viviendas del DMQ. Las viviendas precarias se encuentran mayoritariamente en el área urbana con el 65.7%, respecto al 34.3% existentes en el área rural. Del total de las viviendas precarias se consideran recuperables el 90% es decir 79.193 unidades.²¹

DEFICIT CUANTITATIVO Y CUALITATIVO DE VIVIENDA

	VIVIENDA 2010	DEFICIT CUANTITATIVO	DEFICIT CUALITATIVO		
			PRECARIA	RECUPERABLE	NO RECUPERABLE
DMQ	764.180	132.461	87.924	79.193	8.731
URBANO	550.265	126.727	57.772	53.807	3.965
RURAL	213.915	5.734	30.152	25.386	4.766

Según los datos analizados para el 2010 existían 764.180 viviendas dentro del DMQ, de las cuales 132.461 tiene déficit cuantitativo y 175.848 con déficit cualitativo, lo cual no implica la necesidad de añadir nuevas viviendas, teniendo de estos 8.731 como vivienda no recuperable y dentro de los 167.117 se registra vivienda precaria y recuperable, que a través de una intervención en cuanto a sus condiciones habitacionales podrían pasar a formar parte de las viviendas sin déficit.

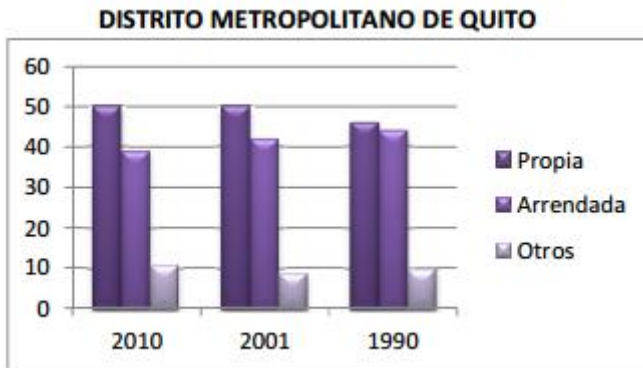
En cuanto a la tipología de mayor preferencia dentro de DMQ, la casa sigue siendo el tipo de vivienda mayoritaria en 1990 representaba el 48.4% de las viviendas, para el año 2001 el 52% y para el 2010 representa el 53.6%. Según el censo del 2010, los cuartos y las mediaguas dentro de la nomenclatura “otros” muestra una tendencia a la disminución y en cambio los departamentos una tendencia sustancial al incremento, alcanzando el 33% del total de unidades de vivienda en el DMQ, esto se da como resultado de una nueva necesidad de un crecimiento vertical, es por este motivo que actualmente en una cantidad de barrios de estratos medios y altos se está optando por reemplazar las casas existentes por edificios de altura



²¹ Encuesta Nacional 2011-2012, INEC



brindado nuevas ofertas de vivienda; Es así que hasta 1962 las casas representaban el 87% de las viviendas y para el 2010 disminuye sustancialmente al 46%.



En el DMQ se observa cambios en la tenencia de la vivienda entre los tres censos analizados como podemos observar en el grafico, que a partir del censo de 1990, el 46% de las viviendas son propias, cifra que se ha mantenido hasta el 2010, teniendo un porcentaje del 50% desde el 2001. En lo que respecta a la vivienda arrendada existe una

disminución de 3 puntos porcentuales en 9 años, del 42% en el censo 2001 al 39% para el año 2010. A partir del 2010 se da un mayor crecimiento de la oferta inmobiliaria, este fenómeno se debe a las facilidades brindadas en los últimos años para la obtención de vivienda propia a través de bonos de ayuda por parte del estado, a la oferta de créditos hipotecarios de fácil accesibilidad a través de instituciones financieras privadas y públicas; al crecimiento dado en el ámbito de la construcción, brindando diversos proyectos inmobiliarios para todos los estratos sociales, entre otros; teniendo como meta continuar con esta tendencia de disminución de arrendatarios y poder brindar la posibilidad a todos los pobladores de la ciudad de llegar eventualmente a ser propietarios. De igual forma la participación del BIESS²² en el mercado inmobiliario facilitó que la clase media pudiera acceder a una vivienda propia. Según cifras obtenidas en el 2014 colocó 1.071 millones de dólares en créditos y para este año se prevé alcanzar los 1.250 millones de dólares.²³

La demanda de Quito es diversa y se adapta a todos los niveles de ingresos, dependiendo del tipo y sector donde se ubique. Según Marketwatch, al cierre de 2013, en Quito se construían más de 19.663 unidades habitacionales, de los cuales 5.669 pertenecen al sector Centro norte de nuestro interés.

²² Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social

²³ <http://www.elcomercio.com/actualidad/credito-demanda-vivienda-barata-quito.html>



Sin duda es un buen momento el que atraviesa la actividad inmobiliaria en el Ecuador, asegurando una alta rentabilidad como resultado de la inversión en el mercado; vislumbrando la liquidez existente actualmente en el sector financiero público y privado para la concesión de créditos hipotecarios; y como un beneficio extra que se suma tenemos la importante generación de empleo para todos los estratos socio-económicos.

3. RENOVACIÓN URBANA

“cuando en un barrio degradado o no conformado se reconstruye –o construye- un espacio público este actúa como un spot ejemplar, como un motor de regeneración del entorno bajo la iniciativa de los propios usuarios, incluso provocando un nuevo equilibrio de la demografía a menudo alterada por la presencia de unas condiciones físicas deficientes y por la falta de una estructura de habitabilidad y de significación y representaciones urbanas”²⁴

Este término fue creado por el economista Miles Caelean hacia 1950 y se refiere al reordenamiento de la estructura urbana de zonas de la ciudad estratégicamente ubicadas que han perdido funcionalidad, calidad habitacional, presentan deterioro de sus actividades, o en las que se ha degradado el espacio libre o el espacio edificado.

En la actualidad los planes de renovación urbana van dirigidos a la búsqueda de una rehabilitación a gran escala, contemplando muchas veces barrios completos, como es el caso del sector del antiguo aeropuerto que se verá afectado no solo a un barrio sino a varios barrios que lo bordeaban, con esto se busca una revalorización del valor del suelo a través de una nueva propuesta de vivienda planificada, de una mejora ambiental y un mejoramiento en la calidad de vida de todos los pobladores de la zona y con todo esto a su vez impulsando a nuevas inversiones tanto públicas como privadas. Este tipo de trabajo a gran escala implica la intervención de la administración pública para todo la parte de gestión comprendida en los usos y costos de suelo de la zona a intervenir, pero también requieren de una fuerte participación del sector privado para garantizar el éxito económico y social.

Tenemos el caso de estudio de este gran espacio donde se localizaba una infraestructura de mucha importancia para la ciudad pero que a su vez conlleva fuertes influencias negativas

²⁴ Bohigas Oriol, Reconstrucción de Barcelona, pag. 18



tanto físicas, espaciales y ambientales en todo su entorno, podemos mencionar problemas de contaminación auditiva, visual, fragmentación urbana, problemas de tráfico, en términos de vivienda limitación en el crecimiento vertical, etc.; pero que al pensar en un proceso de renovación urbana trae consigo la creación de nuevas oportunidades para la ciudad y sus habitantes:

- ✓ La liberación de un gran terreno dentro del Distrito Metropolitano de Quito
- ✓ Un nuevo crecimiento vertical de las viviendas aledañas
- ✓ La creación de una gran pulmón verde para la ciudad
- ✓ Nuevos parámetros de densificación y ocupación de suelo
- ✓ Nuevas propuestas urbano-arquitectónicas

El desarrollo de este tipo de operaciones de renovación urbana en una escala integral, produce al menos tres modificaciones claves en la estructura del suelo; una modificación funcional, físico - espacial de áreas centrales estratégicas, una modificación de los mecanismos de gestión pública y un aumento sorprendente en la rentabilidad del suelo convirtiéndose en áreas estratégicas para un mercado de bienes raíces de escala internacional.

Cuando se habla de renovación urbana, estamos apuntando a una variedad de intervenciones que en conjunto con la municipalidad se puede emprender para mejorar las condiciones e intensificar el uso de una zona urbana ya existente, en la cual se podrá ubicar nueva población e impulsar el desarrollo de nuevas actividades económicas; nuestro caso de análisis como veremos más adelante resulta estratégico por su ubicación en pleno zona norte de la ciudad con una gran extensión gozando, de fácil accesibilidad y con la posibilidad de transformación urbanística y una nueva valorización del suelo, impulsando el desarrollo de nuevo proyectos arquitectónicos que acogerán nueva población y donde se podrá desarrollar nuevas actividades económicas y sociales que lo reactivaran; estas intervenciones se oponen además a la expansión indiscriminada del territorio ya que están situados dentro del perímetro urbano. Es por esto que se las suele denominar como “áreas de oportunidad”, las cuales normalmente tienen un valor de partida bajo pero pudiendo alcanzar valores realmente altos de beneficios económicos o sociales a partir de su correcta intervención.

Históricamente, los procesos de renovación urbana han exigido siempre la intervención del estado por tres razones básicas: superar el fraccionamiento del suelo privado para garantizar la



escala rentable de las operaciones; asumir los costos de las infraestructuras y acondicionamiento del suelo; y actuar en torno a los conflictos sociales derivados de la destrucción del patrimonio y/o el desplazamiento de actividades y población. Podría decirse que, en las experiencias de renovación urbana del pasado, ampliamente estudiadas, la intervención del estado ha estado dirigida a garantizar los intereses funcionales de las empresas, la rentabilidad del capital inmobiliario y regular los conflictos sociales, en aras del interés general (Castells, 1979).

Para obtener resultados exitosos en los procesos de renovación urbana es necesario desarrollar actuaciones publico-privadas e integrales que actúen en conjunto, como ya lo mencione anteriormente los actores representan un factor fundamental para su correcta concepción y desarrollo de objetivos y estrategias que abrirán todo un abanico de alternativas disponibles en materia de planeación y gestión para una transformación satisfactoria de las áreas a intervenir; su desarrollo integral se encuentra asociada a acciones coordinadas cuyo objetivo es uno mismo el de generar un equilibrio entre la nueva infraestructura propuesta y el volumen de actividades que surgirán a raíz de este, ya sean estas comerciales, residenciales o recreativas. La base para un proyecto inmobiliario exitoso va mas allá de la parte económica, se la analiza a través de los resultados obtenidos dentro de la sociedad, como influye en la rutina diaria y el impacto que genera en la población, el objetivo es q estos se conviertan en actores dinámicos, que se apropien, que vivan el espacio público; la vida no se desarrolla únicamente detrás de unas cuantas paredes construidas, a la verdadera vida se la debe sentir, compartir, se la debe vivir a plenitud.

“El punto de inflexión es: y si en lugar de pensar en esta ciudad es para coches, pensamos que es para personas, que necesita?? Modificar la infraestructura de las calles y banquetas? Hacer de estas más anchas, más amables, más caminables? Mas arboles? Porque no tenemos bancas donde sentarnos?... el espectáculo que se ve todas las tardes enfrente del edificio del Departamento central, en las escaleras, te está diciendo que la gente necesita donde sentarse, simple y sencillamente para hacer lo que se hace en una ciudad: ver pasar gente (...)”²⁵

²⁵ Centro Guía para caminantes, la Recuperación Urbana y Arquitectónica del Centro Histórico, 2007



3.1 Nueva valorización del suelo

Uno de los principales resultados obtenidos por los proyecto a gran escala es la capacidad de estos de generar un importante aumento en la rentabilidad del suelo y mas siendo el caso de la zona fuente de la investigación, que a través de la creación de un parque de escala metropolitana que además encierra gran parte de la historia de la ciudad; y que goza de una ubicación estratégica dentro de esta, es por esto que eventualmente en un proceso de renovación y desarrollo urbano-arquitectónico, un gran número de lotes pasaran a formar parte de un mercado de bienes raíces de escala nacional e internacional.

Este tipo de predios situados dentro del perímetro urbano con una alta posibilidad de transformación urbanística y valorización debido a su fácil accesibilidad y características adecuadas de infraestructura, que por un motivo u otro se han ido deteriorando, en el caso expuesto a la población le fue incomodando vivir alado de un aeropuerto el cual provocaba una serie de puntos negativos de contaminación y trafico, es por esto que en ciertas zonas se fue constituyendo en una zona industrial y de comercio. Por lo que está muy claro que con la salida del aeropuerto el precio del suelo de toda la zona afectada subirá en gran medida, teniendo como factor clave la presencia del parque bicentenario y con esto la adecuación de nuevos ejes viales que impulsaran a la planificación de nuevas propuestas arquitectónicas de vivienda y comercio.

De esta forma podemos resumir que los factores que intervienen para que un proyecto influya en el costo del suelo son:

- 1) Las inversiones en infraestructura para una afectación positiva urbana, tenemos así obras viales y redes de servicios públicos.
- 2) Nuevas políticas en el régimen de usos del suelo y densidades, para permitir diversos usos complementarios y un mayor aprovechamiento del suelo en la planificación de proyectos inmobiliarios.
- 3) La atracción de inversionistas privados, que desarrollen emprendimientos inmobiliarios de alta calidad. Los profesionales en el tema del mercado del suelo aseguran que cuando ciertos terrenos pasan de un uso a otro que es superior, y cambian las ordenanzas a favor del aprovechamiento y crecimiento ya sea horizontal o vertical de



los edificios, incrementan sus precios de manera abrupta en un tiempo relativamente corto; esto se debe a que comienzan a captar rentas de mayor magnitud y de distinta naturaleza. Estos incrementos en los valores del suelo (plusvalías urbanas) suelen manifestarse precisamente en el tiempo en el que tienen lugar los cambios urbanísticos, ya que probablemente después los incrementos siguen la tendencia general de los precios de la ciudad o la metrópolis (Jaramillo, 2003).

A través de la generación de nuevos proyectos planificados dentro de una propuesta urbana integral con diferentes usos complementarios ya sea comerciales, administrativos, residenciales, culturales o recreativos, se creara un entorno construido destinado a atender a una nueva demanda generada, que exigirá una diversidad de ofertas, opciones y facilidades de pago y financiamiento, impulsando un explosión inmobiliaria que activara la economía de todo el país. Desde este ángulo, puede decirse que unos de los principales objetivos de este tipo de mega proyectos es crear escenarios apropiados en los cuales las inversores puedan encontrar infraestructura, medios de transporte, equipamientos y servicios que les permitan funcionar a escala internacional, regional y nacional. De igual forma debe brindar un confort y calidad de imagen urbana, que garantice un espacio propicio y digno, para las empresas inmobiliarias, constructoras y sobre todo para los usuarios.

Es por esto que sin duda a través de un proceso de intervención urbana dentro de nuestro caso específico se espera un aumento en la plusvalía y en el valor del suelo, lo que sin duda nos conducirá a una reactivación del mercado inmobiliario, que ha sido olvidado por muchos años dentro de esta zona, teniendo como resultado arquitectura muy antigua sin mayor cambio o inversión a través el paso del tiempo; con la ejecución de nuevas propuestas modernas y actuales que impulsen un cambio general en todo el sector, se espera apuntar a los sectores financieros, comerciales y residenciales eliminando de la zona al sector industrial, y así de esta manera ir ampliando nuestro mercado de demanda.

Como veremos más adelante en nuestro análisis de casos referenciales en la mayoría ha existido un conflicto de intereses personales y políticos, que los han llevado casi al fracaso, el objetivo debe ser un interés global en ya que el desarrollo de la ciudad supone beneficios comunes; mas allá de cualquier beneficio económico, más allá de crear y promocionar la imagen del proyecto; lo importante es lograr legitimidad social mediante la combinación de

actores públicos y privados, es necesaria una gestión pública activa, la venta o arrendamiento de suelo urbano, la compensación por inversión privada directa, la regulación y hasta la recuperación pública de los costos y los incrementos inmerecidos del valor del suelo. De igual forma es de vital importancia un análisis de los costos económicos y financieros, así como los costos de oportunidad, pudiendo ser analizados a través de una pre-factibilidad que nos revelara el escenario a darse con la ejecución del proyecto.

Muchas veces se habla de grandes proyectos urbanos siendo motorizados y modelados por el egoísmo de los intereses personales de empresas inmobiliarias y de constructoras, sin olvidarnos también de los intereses del sector público, que se van agravando a razón de que éste comienza a orientarse por una lógica de rentabilidad privada. Por otro lado, aparecen a su vez los intereses sociales de los sectores amenazados o desplazados por la gentrificación que muchas veces son los principales oponentes ante la ejecución de este tipo de grandes intervenciones.

Es así que solamente a través de una correcta gestión y un diagnostico previo de los actores a intervenir y de los costos a emplearse; y teniendo ya una demanda en espera, se puede garantizar el éxito de un proyecto inmobiliario.

“Si bien la planificación del desarrollo es una tarea del estado y de los Gobiernos autónomos descentralizados, es también una responsabilidad compartida con los ciudadanos que tienen el derecho de participar en su formulación”²⁶.

4. LA CIUDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO



²⁶ Consejo Metropolitano de Planificación



“...Un espacio vivido y percibido por el hombre, aquel apropiado para su cuerpo, para sus sentidos. El barrio, la plaza y la calle son espacios hechos para recorrerlo, para caminar y que dan contenido a lo cotidiano y significativo a través del uso” (JEAN-ROBERT PITTE).

A través del proceso de globalización y de un desarrollo tecnológico y urbanístico de la ciudad se ha producido cambios en la concepción y correcto uso de los espacios públicos, su deterioro está asociado a una falta de apropiación del espacio, muchas veces siendo considerados como espacios sobrantes sin uso ni función, es así que en la teoría del urbanismo operacional y de la especulación inmobiliaria se lo define como un espacio residual que queda después de una construcción pero desde hace algún tiempo que el tema de sustentabilidad y medio ambiente ha ido tomando fuerza, este pensamiento ha ido cambiando y se ha ido reconociendo la importancia de estos espacios para la ciudad, no solamente como espacios de descanso y recreación sino como un espacio de relación e intercambio.

“El espacio público es una forma de representación de la colectividad, es un espacio donde la alteridad se manifiesta y posibilita el encuentro, potencia el contacto social, genera identidad, por tanto es un espacio histórico, un espacio que tiene historia”.²⁷

Si bien es cierto que en la ciudad de Quito existen un importante número de espacios destinados a la recreación y al deporte; su importancia dentro del desenvolvimiento de todo un pueblo ha sido subestimada, convirtiéndolos en lugares olvidados y sin infraestructura, es por esto que se contempla la necesidad de articular todos estos equipamientos a través de una red de espacios públicos comunicantes, de fácil accesibilidad, además de dotarlos de la calidad adecuada. Durante las últimas décadas se han realizado múltiples esfuerzos dirigidos a la dotación de espacio público y su recuperación a través del mejoramiento de su infraestructura, de crear espacios culturales de intercambio, de la presentación de diferentes actividades, de manera que se cree un sentimiento de apropiación hacia estos espacios. No obstante, la estructura de la ciudad requiere reforzarse en función de sus espacios públicos abiertos con intervenciones que integren la arquitectura, las actividades y el paisaje, enfatizando especialmente en el sistema vial como parte del espacio.

²⁷ CARRION, Fernando, El espacio público punto de partida para la Alteidad, Quito, FLACSO



Uno de los principales objetivos para obtener un resultado exitoso en la reactivación del espacio público es atraer la atención de inversionistas privados nacionales e internacionales, esto se lograra a través de un apoyo estatal al capital privado para la revitalización de la ciudad, a través del desarrollo de nuevas propuestas arquitectónicas; en búsqueda de propuestas innovadoras que incluyan al espacio público dentro de su planificación, conformando un sistema funcional entre el espacio público-privado; generando espacios comunes en el cual se puedan complementar; para esto es necesario la necesidad de creación de nuevas políticas de regeneración urbana a través de un nuevo régimen político urbano, en el cual los intereses públicos y privados se amalgaman para definir las decisiones de gobierno (Cuenya, 2004). Es solamente de esta manera que podrá contrarrestar la declinación económica existente en la ciudad, trabajando en equipo empresas públicas y privadas, conformando sociedades mixtas que trabajen en conjunto; colocando los intereses particulares a un lado en búsqueda de un interés universal que afecte a toda la ciudad; el de brindar mejores espacios, ya sean abiertos y construidos, bajo parámetros de sustentabilidad y respeto al espacio público y al entorno.

4.1 Dificultad en la apropiación del espacio publico

“Los vínculos que las personas establecen con los espacios han sido objeto de análisis desde múltiples perspectivas. El apego al lugar, la identidad del lugar, la identidad social urbana del espacio simbólico urbano son algunos de los principales conceptos con que se abordan procesos que dan cuenta de la interacción de las personas con los entornos y sus principales efectos (...)”²⁸. La gestión del espacio urbano y la participación de la sociedad en su revitalización puede estar vinculada a este sentimiento de identidad y pertenecía a los espacios, de ahí nace este fin colectivo de una sociedad en particular en buscar su beneficio y cuidado; es así que se genera un sentimiento de apropiación que nace de las experiencias cotidianas vividas y de las emociones que con estas se derivan.

Entendiendo el verdadero significado del espacio público dentro del comportamiento humano y del desarrollo social de una ciudad se puede realmente entender la importancia de dicho espacio dentro de un proyecto de renovación urbana que busca reactivar y rehabilitar varias zonas a partir este gran espacio verde cargado de historia y memorias de toda una población.

²⁸ Moranta Vidal Tomeu, Urrutia Pol Enric, Anuário de psicologia, Barcelona



Es así que el Municipio a través de la creación del Plan Especial Bicentenario; desarrollado a raíz de la salida del aeropuerto del centro de la ciudad, ha planteado una serie de proyectos urbanos y arquitectónicos pensados exclusivamente para los sectores comprendidos en el polígono de transformación urbanística planteado, con intervenciones viales, de espacio público y verde y a través de diferentes propuestas de cambio en las ordenanzas existentes hasta ahora para esa zona; la finalidad de este nuevo plan es el de generar el proceso de renovación urbana en base al entorno del parque Bicentenario, buscando rehabilitar los barrios aledaños y la revitalización de las zonas olvidadas; el resultado final será el de conformar una nueva centralidad dentro de Quito, que sin lugar a dudas se dará a largo plazo; para esto se busca contemplar una serie de temas de impacto dentro de una ciudad: temas de transporte y movilidad, el tema educativo, cultural, comercial, y como consecuencia influir sobre el tema de vivienda, provocando un aumento en la plusvalía y con esto atrayendo a la inversión de proyectos inmobiliarios.

A su vez se plantea la ejecución de proyectos de readecuación de varios parques lineales, la consolidación de ejes verdes longitudinales y transversales y áreas verdes en de la ciudad, la revitalización de plazas en especial en el centro histórico a través de proyectos sociales y culturales; generando una interconexión y complementariedad con los equipamientos urbanos y de espacio público, de tal forma que contribuyan, al mismo tiempo, al desarrollo urbano ordenado y al control del uso del espacio público y áreas verdes, a través de propuestas y actividades deportivas, sociales y culturales. Es así que el Municipio del DMQ ha estado planteando, desde hace algunos años, una diversidad de planes a futuro para incentivar el uso adecuado del espacio público y a través de un sentimiento de pertenencia e identidad fortalecer la puesta en valor de lo público dentro de un ámbito colectivo y universal que cree un sentimiento de apropiación e incentive a su correcto uso y cuidado.

El Municipio a través de estos nuevos proyectos busca jerarquizar al Parque Bicentenario y sus alrededores, estimulando la importancia de este espacio para la ciudad y así poder revalorizar el espacio público como un elemento indispensable para el desarrollo de la población que complementario a una propuesta funcional busque mantener una visión cultural, patrimonial y ambiental de la ciudad, que fortalezca la ciudadanía y los una a través de un sentimiento de identidad y apropiación hacia los espacios, sean estos públicos o privados, impulsados por



nuevas propuestas espaciales y formas de construcción, fundamentadas en el derecho de los quiteños a una ciudad que garantice mejores condiciones de habitabilidad.

Para esto el Gobierno a través del PGDT se ha planteado los siguientes objetivos en cuanto a la percepción y al uso del espacio público:

- Concebir el espacio público como sistema compuesto por espacios de permanencia; plazas, plazoletas; y de transición; vías, andenes, caminarias, escalinatas, puentes, lo que obliga a ampliar la noción de los sistemas viales más allá de sus funciones de movilidad y tráfico, e incorporar las fachadas y cubiertas de los edificios que lo enmarcan en la planificación y diseño del mismo.
- Concebir el espacio público como sistema de nodos y conexiones en red, con énfasis en criterios de escala, continuidad y conectividad, para aprovechar su capacidad de estructurar el territorio y de soportar modalidades de movilidad no motorizada.
- Reconocer la función simbólica del espacio público en los procesos de consolidación de la identidad local y del sentido de pertenencia de los usuarios.

Estos objetivos servirán de base para las nuevas propuestas a desarrollarse dentro del Plan Bicentenario, ya que estas deberán ser planteadas en torno a este gran espacio público que espera ser revitalizado por su nuevo entorno construido.

Como veremos más adelante se prevé lograr este detonante inmobiliario a través del desarrollo de obras de gran envergadura para la ciudad, la construcción del nuevo campus para uno de los colegios más tradicionales y antiguos de Quito, el Colegio Benalcázar (tema que en la actualidad se está reconsiderando y planteando en su lugar implantar una nueva institución educativa), el funcionamiento del centro de convenciones de escala internacional y como obra de mayor importancia, la ejecución de la estación principal del nuevo Metro de Quito, donde a su vez se plantea una estación multimodal en la cual se incorporara también la terminal de la ecovía (actualmente ubicada en la Av. Rio Coca), como base fundamental para una nueva estructura de movilidad dentro de la ciudad, a través del cual se busca obtener un eje conector principal de transporte público masivo que se relacione de manera directa con las estaciones de transporte público ya existentes creando un Sistema Integrado de Transporte Público que optimice la conectividad entre las centralidades más importantes de la ciudad.

ESTACION METRO DE QUITO



ESTACION ECOVIA RIO COCA

4.2 Índice Urbano verde (IVU)

Entendiendo como concepto de Índice Verde Urbano (IVU) a “la cantidad de áreas verdes urbanas en donde predomina la vegetación y elementos naturales del entorno, manejado (directamente o indirectamente) por entes públicos como (municipios, gobiernos provisionales, regionales o del Estado) existentes dentro del territorio, dividido para el numero de habitantes de las zonas urbanas”.²⁹

De acuerdo a la OMS³⁰ la cantidad de espacios verdes sugerida debería estar entre 9 y 15m² por persona, la realidad es que Quito se encuentra dentro de este parámetro como veremos más adelante, mas a pesar de cumplir con el índice requerido no es el suficiente para brindar una atmósfera natural y de sustentabilidad a los habitantes, ni mucho menos para llegar a convertirse en la ciudad verde propuesta por el Municipio.

²⁹ www.ecuadorencifras.go.ec

³⁰ Organización Mundial de Salud

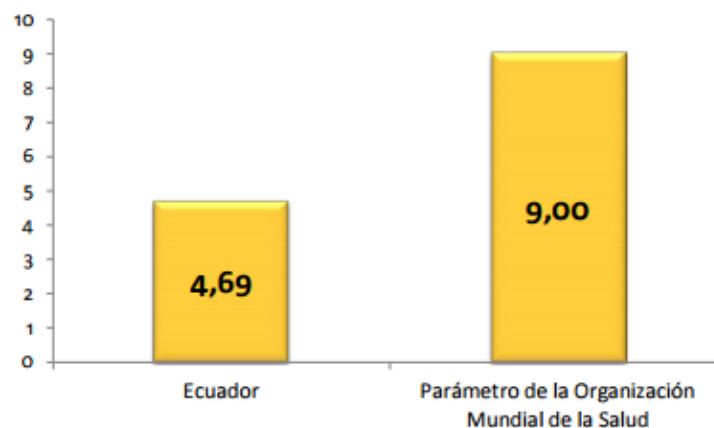


Para este fin se han buscado diferentes estrategias a través de la presentación de diferentes proyectos presentados en la agenda Ambiental del DMQ, en la cual se propone:

- Conservar los bosques y remanentes de vegetación natural que se encuentran en los parques metropolitanos.
- Promover la creación de nuevos parques metropolitanos y áreas verdes urbanas.
- Crear y consolidar una red de corredores verdes urbanos, a través de la arborización del trazado vial y la conexión de remanentes de ecosistemas naturales.
- Promover la implementación de terrazas verdes y proyectos de agricultura urbana.³¹

A partir de un estudio de la cartografía vigente en el archivo del INEC, a través de la cual se ha realizado un análisis cuantitativo teniendo como base las superficies de parques y plazas existentes; se ha realizado un cálculo en búsqueda de obtener un total de áreas verdes, pero considerando solamente a la población residente en sectores urbanos de los diferentes cantones y ciudades; teniendo como resultado, un IVU en el Ecuador de 4.69%, el cual representa un déficit de espacios verdes del 4.31% de acuerdo a los parámetros requeridos por la OMS.³²

IVU ECUADOR



En un análisis de datos más puntual realizado por el INEC en las diversas provincias y cantones del país, obtenemos como resultado que solamente 10 cantones del país cumplen con el porcentaje requerido, en el grafico a continuación observamos la realidad actual de los

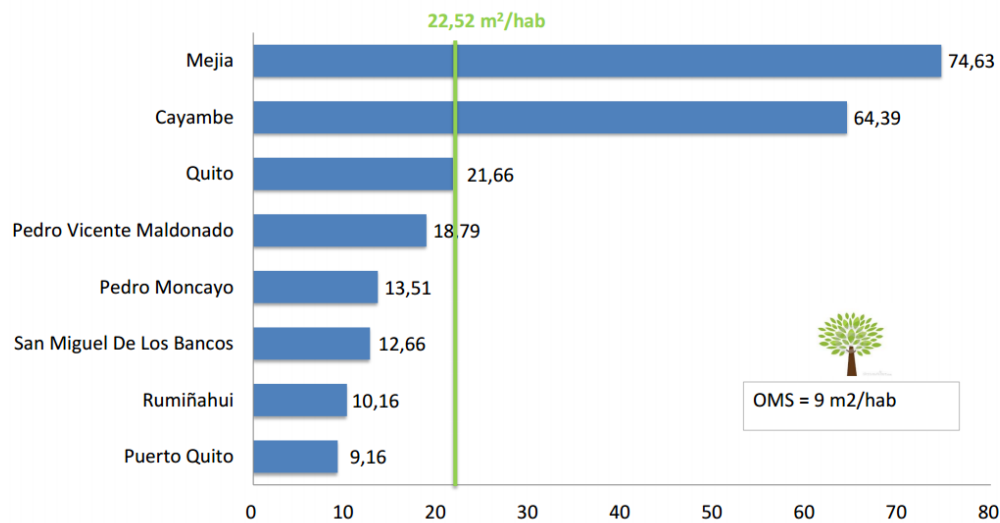
³¹ Agenda Ambiental Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2001-2016

³² INEC- censo de población y vivienda, 2010



cantones con un mayor Índice Verde Urbano, teniendo al cantón Quito como el tercero con un valor de 22.52m² por habitante; muy distante de los dos cantones arriba con un valor final sobre los 60m² por habitante; la realidad en este dato es que en el cantón Quito existen varias parroquias periféricas con baja densificación, tenemos el caso de los Valles aledaños, que hace algunos años estaban completamente despoblados; es ahora que en los últimos años se han ido desarrollando de gran manera, con un crecimiento constante de la demanda habitacional, y el motivo es justamente en la búsqueda de la población de un entorno más natural y tranquilo.

INDICE URBANO VERDE



La realidad es que la importancia de las áreas verdes dentro de una ciudad es fundamental, ya que contribuye directamente al mejoramiento de la calidad de vida y de la salud de los habitantes, además de facilitar la práctica de deportes, la recreación, y la integración social, disminuir el impacto producido por los niveles excesivos de alta densificación, eliminación de polvo, reducción de ruido, enriquecimiento de la biodiversidad y protección del suelo. Este criterio ha sido recogido por la municipalidad en la expedición de la Ordenanza No. 213, que regula el patrimonio natural y la calidad ambiental del DMQ.

Sin embargo, debido a las dinámicas de producción y uso del espacio público a las que me he referido anteriormente, se evidencia un déficit en el cumplimiento general de la norma; y a pesar de que Quito cumple con el índice sugerido, se encuentra una distribución inequitativa en toda la ciudad, como se demuestra en el cuadro siguiente:



REQUERIMIENTO DE AREAS VERDES

ZONA ADMINISTRATIVA	POBLACIÓN PROYECTADA AL 2010	REQUERIMIENTO ÁREAS VERDES (NORMA OMS 9m ² /hab) en Ha	ÁRES VERDES EXISTENTES (Ha)	DÉFICIT (Ha)	% CUMPLIMIENTO NORMA OMS
Quitumbe	295.528,00	265,98	182,92	-83,06	68,8%
Eloy Alfaro	465.979,00	419,38	210,72	-208,66	50,2%
Manuela Sáenz	230.311,00	207,28	310,03	102,75	149,6%
Eugenio Espejo	417.392,00	375,65	376,64	0,99	100,3%
La Delicia	356.060,00	320,45	361,31	40,86	112,7%
Calderón	139.536,00	125,58	90,9	-34,68	72,4%
Tumbaco	180.080,00	162,07	126,48	-35,59	78,0%
Los Chillos	154.305,00	138,87	168,22	29,35	121,1%
Total	2.239.191,00	2015,27	1827	-188,05	90,7%

Fuente: Secretaría de Territorio y Vivienda, 2010

En el cuadro anexo podemos observar los requerimientos de las áreas verdes para las diferentes zonas administrativas de la ciudad, es así que tenemos que las zonas Eloy Alfaro, Quitumbe y Calderón, no superan con los requerimientos necesarios, con un déficit de hasta el 50% del cumplimiento de la norma, dándonos como resultado un déficit total de 188.05. Con respecto a la zona de investigación perteneciente a la Administración Zonal Eugenio Espejo, según los datos obtenidos hasta el 2010 apenas superaba con la dotación necesaria de áreas verdes requeridas, en un 0.99, este dato seguramente habrá cambiado con la presencia del parque bicentenario y los proyectos de recuperación de áreas verdes ejecutados en estos últimos años; pero el objetivo final no es solamente el de disminuir este déficit sino que el de generar espacios verdes adecuados, planificados, con la infraestructura y mobiliario necesaria para su correcto uso; de manera que a través de su presencia se cree una nueva forma de desarrollo urbano integrando; complementando el espacio público con el espacio construido.

“Si bien es cierto que el hombre tiene la necesidad de una vivienda en buenas condiciones pero esto no implica necesariamente referirse a simplemente la parte física de esta sino estamos hablando de la búsqueda de un alma que lo conduzca a una relación sensible con el exterior, con todas las oportunidades de contacto humano, simpatía y comprensión, cooperación y tolerancia. Por lo tanto apropiación es entendida como un mecanismo básico del desarrollo humano por que la persona se “apropia” de la experiencia generalizada del ser humano, lo que se concreta en los significados de la “realidad”; en otras palabras la apropiación del espacio es una forma de entender la generación de los vínculos de los lugares, lo que facilita



comportamientos ecológicamente responsables y la implicación y la participación en el propio entorno, donde a través de la acción sobre el entorno, las personas, los grupos y las colectividades transforman el espacio, dejando en él su huella, es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente”.³³

El Municipio del DMQ a través del Plan de desarrollo 2012 - 2022 busca identificar las líneas de intervención municipal en el territorio para superar progresivamente las disparidades que persisten en el Distrito y que continúan limitando la capacidad de brindar a sus habitantes acceso a salud, a la vivienda, la educación, la vialidad, establece la actual orientación municipal de priorizar la recuperación del espacio público como lugar de encuentro, de seguridad, de convivencia pacífica y solidaria. En este plan se plasma la visión del desarrollo del nuevo Quito del buen vivir, sus grandes proyectos para los próximos 10 años; la profunda renovación urbanística a través de la salida del aeropuerto del hiper-centro, la incorporación de corredores verdes y nuevos parques distritales pasando por la proyección de nuevas infraestructuras y equipamientos.³⁴

A través de la salida del aeropuerto del centro de Quito, y de la creación del Parque Bicentenario, el Estado tiene una gran responsabilidad de enfocar esta oportunidad a corregir las carencias actuales existentes tanto urbanas como ambientales; que nos han ido alejando de ser esa ciudad tan anhelada por todos los quiteños; está claro que es un trabajo en conjunto entre todos los ciudadanos, las empresas públicas y privadas, que solo trabajando de manera integral buscando satisfacer intereses comunes que beneficien a toda la comunidad, lograremos hacer de nuestra ciudad un mejor lugar para habitar y que lo pasaremos para las futuras generaciones.

³³ Vidal, T, Pol, E, 2005

³⁴ Dr. Augusto Barrera, ex Alcalde Metropolitano de Quito

V. MACROPROYECTOS DE DESARROLLO. ESTUDIO DE CASOS

1. PROYECTO CIUDAD PARQUE BICENTENARIO – CHILE

Datos importantes:



País: Chile

Región: Región Metropolitana

Municipio: Comuna de Cerillos

Área de actuación: El proyecto involucra un área total de 250 hectáreas

Año de Inicio:

- a) Concurso de ideas; 2001
- b) Elaboración Plan Maestro; 2004-2005
- c) Cambio uso de suelo; 2006
- D) Inicio construcciones; 2006

Año de Fin: Aproximadamente 2026

Organismo Responsable: Gobierno de Chile

Inversión:

- a) U\$ 100 millones: inversión pública proyectada
- b) U\$ 1.000 millones; inversión privada proyectada

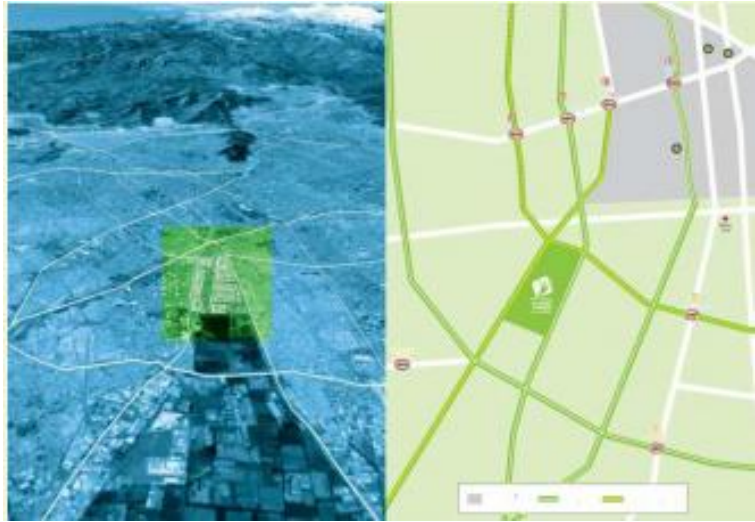
Objetivos:

- ✓ Lograr mejores estándares de espacio público
- ✓ Insertar criterios de sustentabilidad ambiental en el desarrollo de los barrios y de las viviendas
- ✓ Evitar la segregación residencial a través de la inclusión de viviendas sociales que se desarrollen a partir de una tipología de comunidades de diversos ingresos.
- ✓ Transformar el sector en un polo de desarrollo económico, social y ambiental

1.1 Antecedentes

El proyecto nace ante la desocupación del antiguo aeródromo en la Comuna de Cerrillos como uno de los proyectos estrella para la celebración del Bicentenario de Chile, en el año 2001, se realizó un concurso internacional de ideas para el desarrollo de un nuevo proyecto urbano a desarrollarse en este gran vacío urbano que por varios años había fragmentado la ciudad de Santiago, el cual inicialmente había funcionado como el Aeropuerto de la ciudad, implantado en

un terreno de 245 hectáreas donado al Estado chileno en 1928 por el filántropo estadounidense Daniel Guggenheim, en 1967 fue reemplazado por el actual Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, funcionando desde ese entonces como aeródromo hasta el 8 de febrero de 2006, cuando fue



clausurado para dar paso al proyecto Ciudad Parque Bicentenario. Implantado en un entorno con características de una periferia marginal, de carácter industrial, con concentración de pobreza y contaminación y pocas oportunidades de desarrollo pero a su vez con una ubicación privilegiada dentro de la ciudad hacia una visión futura que brinde la posibilidad de generar un desarrollo urbano que conduzca a un proceso de renovación en todo el sector.



A lo largo de su ejecución el proyecto sufrió múltiples complicaciones, atravesando por una cantidad de cambio y modificaciones del proyecto inicial y en su camino generando una cantidad de dudas y cuestionamientos acerca de sus verdaderos objetivos y las consecuencias que este desencadenaría. Teniendo primeramente dudas acerca del uso de suelo permitido, ya que inicialmente el sector no permitiría el uso de vivienda lo que generó graves presiones sobre

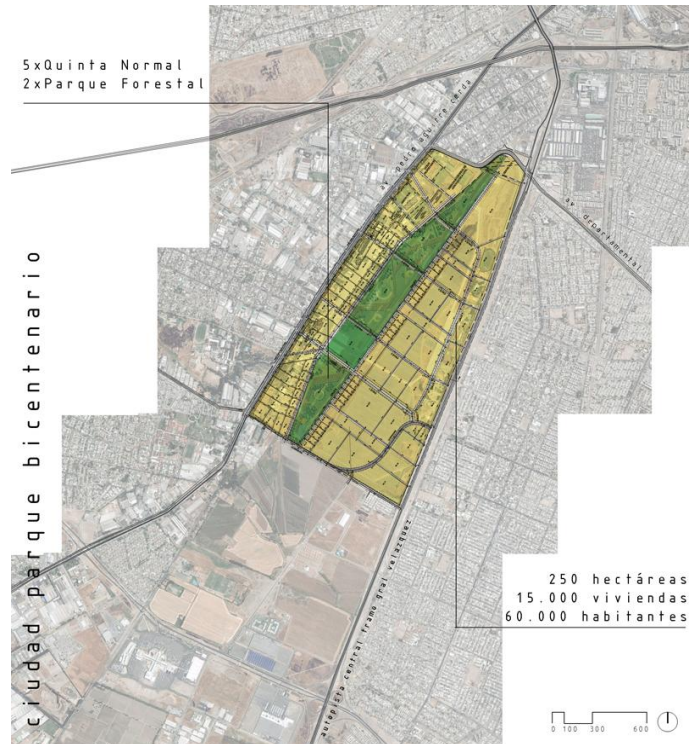


el gobierno acerca de las políticas existentes, lo cual fue conduciendo a un nuevo planteamiento sobre un cambio de uso del suelo, lo cual provoco problemas en cuanto al impacto ambiental al no cumplir con las exigencias ambientales requeridas ya que se consideraba que existía en el sector un gran problema de contaminación del terreno, causados por los 70 años de uso como aeropuerto de la ciudad, que habrían contaminado a Cerrillos con hidrocarburos y plomo, elementos que pondrían en peligro la salud de la población. Para poder continuar con este proceso se exigió un estudio ambiental que descartará el peligro para la vida humana, el cual se omitió. Lo que llevo a declarar nulo el cambio de uso de suelo retrasando aun más su ejecución, entre presiones y gestiones poco claras, lo cierto fue que se cumplan o no se cumplan las exigencias ambientales, el gobierno pasó por alto sus propias leyes, con motivos claros de celebrar el Bicentenario con una importante obra realizada, y celebro la inauguración de su primera etapa en el 2010; en la cual se entrego el parque, la infraestructura vial y los primeros 10 conjuntos de viviendas.

1.2 Desafíos y obstáculos

El gran desafío del proyecto el de complementar inversión pública con privada, de manera que a través de la inversión privada se logre financiar las obras publicas las cuales incluyen el parque, plazas, calles y equipamiento; en cuanto a las inversiones privadas se enfoca en viviendas, comercio y oficinas apuntando a nuevo desarrollo de calidad urbana, integración social y sustentabilidad ambiental. Por otro lado el proyecto representaba grandes dudas por parte de las inmobiliarias, ya que para ganar una licitación era necesario incorporar innovaciones en el área de sustentabilidad que implicaban costos bastantes elevados, además que al ser los predios licitados muy pequeños, la rentabilidad no sería lo esperado para suplir este costo, incluso se preveía un futuro mejor dejando la gestión a manos de privados. Respecto al resto del terreno las alternativas que se barajan son múltiples. Estas van desde ampliar el parque urbano al resto del paño hasta continuar con la idea original de convertir el sector en una mini ciudad de escala barrial. Incluso, se está estudiando la posibilidad de reinstalar el aeródromo ante la necesidad de contar con una alternativa aérea al aeropuerto Arturo Merino Benítez; en base a las repetidas dificultades que han tenido las autoridades en la gestión y ejecución del plan determinan que al presente el proyecto no se vea materializado y en la actualidad, la realidad era que ya existen predios licitados a inversionistas privados pero sin poseer aun el permiso para ser construidos, simplemente a la espera de una posible solución con el paso del tiempo.

Lo cierto es que se ha puesto en duda la posibilidad de tener un terreno de 250 hectáreas localizadas céntricamente en Santiago, en un terreno desaprovechado en forma de parque, mientras que, en el mismo terreno podrían habitar unas 60 mil personas, cerca de sus lugares de trabajo evitando largos traslados y mejorando su calidad de vida y sustentabilidad de la ciudad. Lastimosamente con el paso del tiempo el proyecto se fue diluyendo tras modificaciones y dificultades en la ejecución; uno de los principales problemas fue la disminución de áreas verdes lo cual fue eliminando la concepción inicial de convertirlo en un



gran ventilador natural que reactive la vida de toda una ciudad, otro punto de incertidumbre fue la visualización de barrios integrados en armonía a su entorno natural, planificados en unidades de altura media a alta y que en realidad fuera dando paso a estructuras barriales extendidas de baja densidad totalmente desligadas a las ideas iniciales.



Esto nos lleva a encarar una realidad a cerca de los países latinoamericanos y su capacidad actual para el desarrollarlo de ese tipo de megaproyectos que requieren de una gran inversión

económica y de la actuación de varios actores entre públicos y privados, poniendo en claro una deficiencia en la capacidad de gestión, de organización y de administración del sistema del Estado y de la necesidad de un cambio en el planteamiento de las políticas urbanas existentes, dejando en claro que hace falta analizar y renovar las leyes y entidades del estado relacionadas con el desarrollo de la ciudad.

1.3 Plan inicial Ciudad Parque Bicentenario



La idea original del Parque Bicentenario era generar un proyecto urbano de envergadura en la comuna de Cerrillos, en el cual se pretendía construir un modelo medioambiental integrado a la urbe con alta densidad poblacional. El proyecto estaba previsto para ser ejecutado en 20 años y contemplaba la construcción de 15.000 viviendas, grandes áreas verdes, equipamiento para educación, salud, cultural y entretenimiento y diferentes servicios asociados a un nivel barrial, siempre bajo un criterio de sustentabilidad que representara un punto de partida para el cambio en la forma actual de hacer ciudad.

El plan comprendía un desarrollo urbano a gran escala alrededor del parque con la planificación de viviendas, colegios, supermercados, espacios culturales y de entretenimiento, locales comerciales, la planificación del Centro Cívico Comunal que albergaría al nuevo edificio de la Municipalidad de Cerrillos, diversos servicios públicos y privados, equipamiento policial y de bomberos.

Para la parte de viviendas se plantea la construcción de más de 15.000 viviendas, pensando albergar a una población total aproximada de 60.000 personas, estas viviendas se desarrollarían en casas y edificios de departamentos de mediana y gran altura, que tendrían un costo desde 600 a 3.000\$.



Los barrios se organizarían en torno a las calles principales que se conectarán a las vías estructurantes del entorno inmediato y en tres de sus lados quedan rodeados de parques, los que están limitados por calles locales que se ajustan con la estructura urbana del entorno. La estructura de lo edificado al interior de los barrios corresponde a bloques orientados con su fachada más larga al norte, de modo de optimizar la radiación solar, estos están distanciados según los conos de sombra proyectados el día más desfavorable para optimizar la captación solar al tiempo de dejar espacios de sombra en verano y soleados en invierno. Dispuestos entre barrios y parques se encuentran áreas arborizadas como un contraste espacial de la propuesta, estas cumplirían con funciones ecológicas para disminuir el caldeoamiento de la masa urbana así como generar reciclaje de desperdicios orgánicos.

Desde su inicio, el proyecto fue perdiendo lógica con un plan maestro frustrado y llevado a su final a través de diversas dificultades en la coordinación de los actores públicos que

supuestamente darían forma a la planificada “parque ciudad”, cuyo objetivo original era el de crear una ciudad ecológica y funcional, que sirviera como punto integrador de la ciudad.



La realidad actual es que la idea inicial de convertir a la Ciudad Parque Bicentenario en el ícono del urbanismo sustentable en Santiago se encuentra en duda. La iniciativa que pretendía ser un modelo de cómo hacer ciudad, minimizando los impactos ambientales con la estrategia de recomponer el deteriorado tejido de la ciudad se inició en el 2001 y hoy ya más de una década de incertidumbre está paralizado y se encuentra a la espera de un informe que determinará su destino final.

Lo cierto es que a pesar de haber sido contemplado como un proyecto de gran importancia para la ciudad vislumbrado a satisfacer las necesidades y requerimientos de toda una población, planteando nuevas soluciones de vivienda en búsqueda de una ciudad heterogénea y sustentable, este encaminándose hacia un posible fracaso gracias a la constante readecuación del plan en miras de satisfacer los intereses particulares de cada uno de los actores; resaltando la falta de solidez y coherencia en el proceso, lo cual fue poniendo en duda su futuro éxito y desacreditándolo; alejando de esta manera cualquier intento por atraer a una inversión privada. Los empresarios y las constructoras interesados en el inicio se han ido alejando ante un proyecto incierto cuyos riesgos son demasiado altos y que genera a la larga más dudas que certezas.

De allí la importancia de generar alianzas público-privadas que nos lleve a conciliar intereses desde el mismo diseño hasta la gestión de un megaproyecto de esta envergadura en búsqueda de una anhelada sustentabilidad económica y ambiental contemplando un mejor futuro para las nuevas generaciones por venir.

De esta manera, el principal avance del proyecto hasta ahora ha estado ligado a las obras públicas iniciales; el Parque Central de 50 hectáreas y una infraestructura Vial y de Servicios. A partir del año 2009, se inicio la primera etapa de desarrollo de viviendas y equipamientos públicos.³⁵³⁶



³⁵ Congreso Nacional, LA ciudad viva como UBS
(http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/04_experiencias/Chile/parquebicentenario/007_7_Chile_Parque_Bicentenario.pdf)

³⁶ El Parque Bicentenario en Santiago de Chile
(<http://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/298/230>)

2. PROYECTO PUERTO MADERO – ARGENTINA



País: Argentina

Región: Centro de Buenos Aires

Área de actuación: El proyecto involucra un área total de 170 hectáreas

Contexto histórico:

a) Concurso de ideas; 1991

b) Primera etapa; 1994

c) Inauguración Puente de la mujer; 2001

Organismo Responsable: la Corporación Puerto Madero

Inversión:

a) U\$ 1.000 millones; inversión del Estado proyectada

Objetivos:

- ✓ Recuperar un área del abandono y del deterioro, aprovechando la relación ciudad-río incorporándolas a través de áreas públicas para la recreación y el esparcimiento.
- ✓ Convertir el área a renovar en un centro de terciario avanzado, mejorando a su vez las zonas aledañas al proyecto.
- ✓ Crear un sentimiento de pertenencia de los habitantes a través del desenvolvimiento de diversas actividades: oficinas públicas y privadas, servicios comerciales y culturales, residencia y espacios de recreación y ocio

2.1 Antecedentes

A fines del siglo XIX se decidió brindar a la Ciudad una infraestructura portuaria adecuada, lo que dio origen a un importante debate en la sociedad porteña en torno a dos proyectos: el del ingeniero Luis A. Huergo y el de Eduardo Madero. La propuesta de Madero, que preveía la ubicación del puerto en las inmediaciones de la Plaza de Mayo, fue aprobada por el Congreso de la Nación en 1882. Las obras se inauguraron en 1897. Debido al deterioro de las instalaciones, entre 1911 y 1930 se construyó el Puerto Nuevo en reemplazo del proyectado por Madero, que quedó abandonado durante más de cincuenta años. Así, Puerto Madero entró en una decadencia de varias décadas, convirtiéndose en una de las zonas más deterioradas de la ciudad, con sus depósitos abandonados y enormes terrenos baldíos que nunca llegaron a edificarse. Hubo muchas propuestas para reactivarlo o transformarlo para nuevas funciones

pero ninguna llegó a realizarse. En 1989 se resolvió rescatar la vieja zona portuaria para integrar la Ciudad al Río, el 15 de noviembre de este año, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el Ministerio del Interior y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires firmaron el acta de constitución de una sociedad anónima denominada "Corporación Antiguo Puerto Madero", los gobiernos de la Nación y de la ciudad participaron como socios igualitarios, teniendo como objetivo la urbanización y recuperación de las 170 hectáreas del lugar.

Es así como en 1991 bajo el asesoramiento del ayuntamiento de Barcelona a través de diversos estudios sobre un plan de reciclaje del lugar, se convoca a un concurso nacional de ideas, de donde surgió el "master plan" para el nuevo barrio, del cual surgieron dos ganadores cuyas propuestas se fusionaron a fines de 2002.



La primera etapa de revitalización de Puerto Madero comenzó en 1994, con el reciclaje de los depósitos con fachada de ladrillo en el lado este de los diques, en los cuales se formó un polo gastronómico de varias cuadras de extensión que se puso rápidamente de moda y fue un éxito. En los pisos superiores de los *docks*, se instalaron oficinas y departamentos tipo loft. A partir de 1997, la renovación comenzó del otro lado de los diques: se abrieron numerosas calles, boulevares y avenidas, nombradas posteriormente con nombres de mujeres latinoamericanas de reconocida trayectoria, la construcción de plazas y parques, se instalaron monumentos y fuentes y se restauró la infraestructura histórica existente, como el paseo de la Costanera Sur y

los parques antiguos diseñados en la década de 1920, etc. A pesar de que el proyecto en su inicio tuvo muchas dudas e incertidumbre acerca de su éxito, su posterior desarrollo demostró que hasta las estimaciones más optimistas resultaron ser modestas. El barrio se fue convirtiendo en un centro de gran expansión comercial, con la incorporación de oficinas y negocios, de desarrollo residencial a través de proyectos de viviendas familiares a gran escala y de diversos proyectos culturales y recreativos, generándose además un nuevo recorrido turístico con una historia e identidad propia del sector.



Si bien durante 1998 y 2002 que Argentina enfrentó una difícil crisis económica muchas obras de gran envergadura para el barrio fueron suspendidas, pero a partir de la recuperación de esta al final de la crisis se dio un nuevo impulso. Con el paso del tiempo numerosas empresas nacionales e internacionales fueron instalándose en el barrio, junto con varios restaurantes, clubes nocturnos, la Universidad Católica Argentina y a su vez la construcción de numerosas torres residenciales de gran categoría. En octubre de 1999, la transformación del barrio hacia el entretenimiento sumó un elemento de peso, al inaugurarse el Casino Puerto Madero, instalado sobre dos barcos anclados; primer casino de la historia de Buenos Aires, ya que el juego de apuestas estuvo históricamente prohibido en el territorio porteño.



Su localización privilegiada frente al centro histórico de Buenos Aires, le concedió la ventaja de redefinir la silueta de la ciudad y reconquistar una nueva aproximación al río. Es así como el proyecto, desplegado en 170 hectáreas de diques, edificios abandonados, antiguos depósitos de mercaderías, espacios abiertos sin uso y vialidad en desuso, ha transformado esa realidad en poco más de 10 años en un conjunto de edificios corporativos, de viviendas, de oficinas, museos, galerías de arte, universitarios, multicines, bancos, instalaciones gastronómicas, comerciales y un club náutico, constituyéndose en uno de los programas más importantes de la ciudad por el nivel de sus inversiones; una de las más destacadas características de esta iniciativa se refiere a su innovadora forma de gestión y financiamiento que permitió transformar el obsoleto sector del antiguo puerto en un área de gran desarrollo urbanístico en un lapso de tiempo relativamente corto.

Es por todo esto que actualmente es considerado el desarrollo urbano de mayor importancia realizado en Argentina y, tomando en cuenta su modalidad de gestión e impacto concreto, también lo es de Latinoamérica.





2.2 Desafíos y obstáculos

En la actualidad se habla de algunos componentes que cuestionan fuertemente el modelo Puerto Madero: su carácter elitista, en el cual sus tierras y edificios públicos considerados como patrimonio de la ciudadanía han sido adjudicados a un reducido grupo de promotores inmobiliarios, inversores y usuarios de muy altos ingresos; provocando a su vez que la plusvalía captada por el sector público haya sido para el mismo sitio, con lo cual las inversiones públicas terminaron beneficiando principalmente a los usuarios del mismo barrio y así reforzando su carácter de zona socio espacial privilegiada a diferenciación de otros barrios de la ciudad y como una de las dudas más importantes tenemos que el organismo a cargo de ejecutar el modelo actúa como una empresa privada que administra bienes públicos sin rendir adecuadas cuentas a los entes que deben salvaguardar el interés público general.

A su vez surgen problemáticas de carácter urbano como es la creación de un nuevo nudo de tránsito, la escasez de transporte público y la imposibilidad de acceder al río, también se habla de la escasa superficie destinada a espacios verdes, de acuerdo al Arquitecto Julio Keselman "Deberían incorporarse a Puerto Madero las 300 hectáreas de la Reserva Ecológica, convirtiéndolas en un gran parque público, con un diseño nuevo de costa para que la gente pueda pasear y recorrerla a pie o en un medio de transporte no contaminante como un trencito eléctrico. Sin acceso de coches", y a su vez surge el cuestionamiento por el temor de que la especulación inmobiliaria afecte el proyecto original y finalmente se cambien los usos permitidos en los predios de manera que se cree una sobreocupación del área. "Hay que tener cuidado con la especulación inmobiliaria: presiento que podrían cambiarse los usos de predios vendidos, por ejemplo, en lugar de viviendas, cines, generando una densificación indeseable en la zona"³⁷.

"Si la rentabilidad privada da la correcta medida de la razonabilidad social de una inversión, Puerto Madero fue extremadamente útil para el país, tanto que ahora empieza a extenderse del otro lado del canal. Pero en algún punto estos proyectos comienzan a sobrarle a la economía, y los economistas pasan entonces a considerarlos despectivamente como una "burbuja". Ni los restaurantes, ni los lofts, ni las decoradas oficinas ni la fauna ejecutiva que se mueve por allí remedian el diagnóstico cuando las ganancias se mudan de barrio"³⁸.

³⁷ Arquitecto Julio Keselman

³⁸ Nudler, Julio. La expresión del modelo

2.3 Proyecto Puerto Madero



El plan, básicamente, consiste en una franja de edificación ubicada entre los diques y grandes parques hacia el río. Los bulevares, trazados en correspondencia con los ejes de acceso al área, conectan toda la zona con el resto de la ciudad.

El diseño de las infraestructuras consideró la provisión de todos los servicios necesarios para el desarrollo de las actividades previstas en Puerto Madero, una vez ejecutados todos los edificios y el equipamiento urbano, de manera que todos los frentes parcelarios dispongan de acometidas directas a las redes de servicio.



- | | | |
|-----------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1. Puente de la mujer | 5. Parque Mujeres Argentinas | 10. La Porteña |
| 2. Hilton Hotel | 6. Torres Le Parc | 11. Parque Micaela Bastidas |
| 3. Plaza Holanda | 7- Viviendas El Faro | 12. Anfiteatro |
| 4. Repsol-YPF | 8- El Porteño Building | 13. Museo de Calcos |
| | 9. Faena Hotel + Universe | 14. Espigón Plus Ultra |

En compensación de los espacios edificables, el Plan contemplaba la construcción de dos grandes parques hacia el este de los diques dos y tres, creando una amplia área de esparcimiento que se vincularía con el sector de Costanera Sur, revitalizando toda la franja

costera. La intención de impulsar la recuperación del espacio público para la ciudad quedaba marcada además, por los amplios paseos peatonales diseñados sobre ambos bordes de la línea de los diques, así como por los boulevares y las numerosas plazoletas planificadas para el área.

Se diseñó un sistema vial suficiente para el conjunto de actividades y usos propuestos. La estructura interna se resolvió con un recorrido perimetral, un eje axial paralelo a la estructura de los diques y una malla interior perpendicular a los espejos de agua y al paseo ribereño.

Las avenidas que atraviesan los diques se establecieron como amplios corredores visuales y de conexión con la cuadrícula urbana existente, configurándose como las puertas de acceso a Puerto Madero. La obra principal consistió en la apertura y la pavimentación de la red vial compuesta por boulevares, avenidas y calles con sus cordones cunetas de hormigón y sus correspondientes bajadas para accesos vehiculares y rampas para discapacitados.

La realidad es que durante la construcción de Puerto Madero no hubo ningún tipo de conflicto de intereses entre los sectores públicos y privados, en primer lugar porque hubo una fusión de intereses entre el sector público y los intereses privados corporativos, obteniendo una propuesta urbanística factible tanto para la ecuación económica del estado como para los sectores privados; a su vez su materialización no desencadenó un conflicto social ya que en el área de renovación no había población localizada que requiriera de un desalojo masivo y como punto clave para su funcionamiento tan acertado fue que los intereses del municipio y los del gobierno nacional se articularon fácilmente con la creación de la Corporación Puerto Madero, un organismo mixto concebido como una Sociedad Anónima, propiedad por partes iguales del Estado Nacional y de la municipalidad de Buenos Aires, en el cual la nación aportaba con el suelo y el municipio con la elaboración del Plan Maestro y la capacidad de valorizar el suelo que le otorgaba su capacidad sobre la normativa urbana.





Aún sin disponer de las cifras oficiales, se sabe que la venta de suelo fiscal urbanizado exigió fuertes inversiones públicas en infraestructura, las que resultaron fundamentales para atraer las inversiones privadas. Cabe destacar, que la transformación de Puerto Madero partió de la iniciativa pública pero contó con el aporte casi excluyente de la inversión privada; ahora se puede hablar que la inversión privada ha alcanzado en 5 años los 2000 millones de pesos. Además la Corporación tomó a su cargo el mantenimiento y equipamiento de los espacios públicos: calles, plazas, iluminación, semaforización y espacios verdes; de tal forma que una vez vendido el suelo y construido los inmuebles decidió invertir en la aldea Costanera Sur, fuera de su jurisdicción, ante el planteamiento de que no podía existir un espacio degradado junto a este gran espacio exclusivo de la ciudad. A estas inversiones hay que agregar el costo de sostenimiento de la propia Corporación; los sueldos y honorarios de sus empleados, así como los gastos de funcionamiento de sus exclusivas oficinas en el propio Puerto Madero.

Considerando el balance comparativo real de superficies de un 70% públicas y un 30% privadas, si bien es cierto todavía persisten algunos problemas típicos de las centralidades como la alta concentración de tránsito, los problemas de inseguridad, etc. En contraste a esto se puede mencionar la ausencia de barreras físicas o condicionamientos excluyentes para algún sector de la población, la renovación visual ante la creación de nuevos escenarios urbanos (uno de los principales la apertura visual al Río de la Plata), la potencial violencia asociada a los contrastes socio-espaciales que impone esta nueva geografía en la ciudad pre existente, no solamente está controlada por cuerpos de seguridad, sino que está totalmente silenciada y así todas las transformaciones que se han ido detonando a través de su desarrollo.

La realidad es que la planificación y construcción de Puerto Madero es considerada como un verdadero éxito ya que se alcanzó los objetivos propuestos y se ha encontrado una solución adecuada para varias problemáticas encontradas revitalizando un espacio olvidado y desatendido con un mejoramiento integral en su parte física, ambiental y económica que no influye solo en beneficio de la ciudad de Buenos Aires sino en todo el país, es verdad que existen muchas dudas al respecto de su éxito alegando la presencia de varias problemáticas actuales existentes pero la realidad es que no se puede esperar que un solo proyecto sea el encargado de resolver todos los problemas que aquejan a una ciudad.



En la actualidad Puerto Madero se concibe como un símbolo de la ciudad, reconocido nacional e internacionalmente por el que circulan aproximadamente entre 30 y 35mil personas durante los fines de semana.; cuyo éxito radica en las cifras redondas del negocio inmobiliario, en que todos los terrenos fueron vendidos en un tiempo corto creando la necesidad de seguir ampliándose y abriendo las puertas a mas inversionistas, de tal forma que actualmente la superficie construida ha alcanzado los 550.000 metros cuadrados, con una población en continuo aumento y cuya renovación urbana continúa atrayendo inversiones millonarias a pesar de la actual crisis financiera internacional existente en el país.^{39 40}



³⁹ Proyecto Puerto Madero (http://www.corporacionpuertomadero.com/proyecto_esp.php)

⁴⁰ http://www.plataformaurbana.cl/copp/albums/userpics/10020/urb3-2_2004-puerto%20madero.pdf

3. PROYECTO MALECÓN 2000 – GUAYAQUIL – ECUADOR



País: Ecuador

Región: Costa

Área de actuación: 17.37 hectáreas

Contexto histórico:

- a) Elaboración anteproyecto inicial; 1996
- b) Inauguración primera etapa; 1999
- c) Inauguración Centro comercial Malecón, concreción nuevas etapas; 2000
- d) Entrega total Malecón 2000; 2002

Organismo Responsable: Ayuntamiento de Guayaquil

Equipo de Proyecto: Fundación Malecón 2000

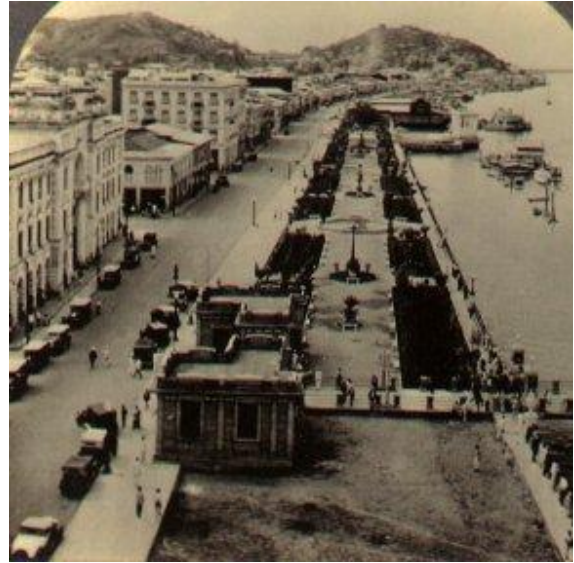
Inversión: USD100.000.000

Objetivos:

- ✓ Rescatar el centro comercial y bancario deteriorado de la ciudad que rompa con las desigualdades sociales y funcione como un eje integrador en el cual se realice una convivencia armónica e igualitaria.
- ✓ Atraer la inversión inmobiliaria propiciando a un uso de suelo residencial aumentando la densidad en el sector pero bajo nuevos criterios de sustentabilidad.
- ✓ Revalorizar el patrimonio histórico a través de la recuperación de sus espacios y monumentos fortaleciendo la identidad de la zona a través de la creación de espacios públicos multifuncionales donde se desarrollen actividades de cultura, ocio y entretenimiento.
- ✓ Incrementar las áreas públicas y zonas verdes de la ciudad y de esta forma impulsar a una renovación del medio ambiente urbano, trabajando en una descontaminación visual y ambiental de la ciudad.

3.1 Antecedentes:

En la década de los 60, el traslado de los principales actividades portuarias del Malecón y su centro urbano al nuevo puerto al sur de la ciudad y la falta de planificación urbanística conduciendo al desinterés como zona residencial limitándose a la construcción de comercios de alta densidad y oficinas fueron fundamentales para que se dé un proceso de degeneración del sector, convirtiéndose en una zona abandonada en horas de la noche y muy insegura. Con el paso del tiempo este deterioro comenzó a hacerse evidente también en el medio ambiente urbano, con un río contaminado, espacios abandonados debilitando cualquier sentimiento de apropiación e identidad del lugar.





Es por esto que en el 1996, la Banca privada invita a la Universidad Oxford de Inglaterra a participar en la elaboración del anteproyecto urbanístico a desarrollarse en el del antiguo Malecón Simón Bolívar, junto al río Guayas, ubicado en el centro de la ciudad, el proyecto a llamarse Malecón 2000. La propuesta es presentada y acogida por el entonces Alcalde, Ing. León Febres Cordero y en enero de 1997 se constituye la Fundación Malecón 2000, entidad de derecho privado conformada por las instituciones públicas y privadas más representativas de la ciudad, con la finalidad de planificar, desarrollar, construir y gerenciar su ejecución. Esta entidad sería presidida por el Alcalde de Guayaquil. “El centro estaba muriendo, entonces nuestro objetivo fue detener este fenómeno mediante un proceso novedoso en el país, la regeneración urbana” (equipo de profesionales, Guayaquil, Ecuador).

El Malecón 2000 tuvo como finalidad desde el principio de su concepción, la revalorización del casco comercial de la ciudad de Guayaquil, creando espacios que propiciaran la regeneración urbana a través de un complejo con espacios para exposiciones, ferias, restaurantes, bares, locales comerciales, juegos infantiles, plataformas de observación, grandes monumentos de la historia de Guayaquil, el reconocido hemicycle de la Rotonda, áreas de deportes, jardines, museos, el primer cine IMAX de Sudamérica, así como muelles, desde donde se puede abordar embarcaciones para realizar paseos diurnos y nocturnos por el río Guayas y miradores entre otras atracciones, es cierto que a primera vista se puede observar su atractivo formal y la agradable experiencia que ofrece al recorrerlo a través de sus espacios de ocio, sus hermosos jardines pero lo que realmente busca el proyecto Malecón es el de construir un capital social que le permita exportar una nueva imagen de la ciudad, más segura y renovada a través de esta armoniosa consolidación de una serie de barrios, plazas y monumento que conformen un hito de gran importancia que no solo visible solamente para los guayaquileños sino para el resto del mundo.

Las formas regeneradas del Malecón 2000, se construyeron desde un punto de vista unificador entre la materialidad del proyecto y el tejido social que lo determina, espacio que por mucho tiempo ocupó un vacío no resuelto en los estudios urbanos de la ciudad y ahora enfrenta su resolución bajo esta tendencia de renovación urbana a través de una intervención integral a gran escala. Es por esto que este tipo de megaproyectos urbanos acarrear profundas contradicciones primeramente ante la necesidad de introducir un nuevo pensamiento proyectual crítico para la producción de las ciudades, a través del debilitamiento ante la acción

pública frente a la creación de políticas privatizadoras y en la regularización de intervenciones localizadas en ausencia de una propuesta integral para la ciudad.

Es por esto que constituye una de las más grandes obras emprendidas por la ciudad y considerada modelo a nivel mundial, además de haber sido declarado 'espacio público saludable' por la Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS). El proyecto revela el modo en que el espacio público induce a grandes transformaciones sociales y como de estas depende el éxito de los proyectos. En la actualidad el Malecón 2000 recibe la visita de turistas nacionales e



internacionales que admiran y disfrutan de la seguridad y belleza que confiere uno de los lugares más visitados de la ciudad con un aproximado de 95 millones de visitas desde la inauguración de la primera etapa en octubre de 1999. Marca un antes y un después en la configuración de la ciudad, en el imaginario de la ciudadanía y en la gestión urbana.

3.2 Proyecto Malecón 2000

El Malecón 2000 nace ante la necesidad de recuperar el Centro comercial y bancario de la ciudad de Guayaquil frente a la presencia de un espacio de gran importancia y jerarquía en la ciudad pero en una situación de abandono y desuso; fortaleciendo este centro urbano como un polo de desarrollo de usos mixtos y reafirmando la diversidad e integridad de funciones, espacios y usos como un eje integrador que actúe como detonador hacia la regeneración urbana en diversas zonas de la ciudad articuladas unas a otras a través de estos espacios creados; a su vez se busca la revalorización del patrimonio histórico, la recuperación de los espacios naturales y de los monumentos existentes, el aprovechamiento del río y su paisaje natural, es por esto que el proyecto se desarrolla como una serie de circuitos constituidos a lo

largo de la orilla del Río Guayas en el cual el visitante puede realizar una variedad de actividades.



Está dividido en diferentes sectores integrando un circuito turístico, un circuito patrimonial y un circuito ambiental en los cuales se revelan una variedad de símbolos históricos con monumentos de gran importancia para la ciudad, de igual forma se busca resaltar la naturaleza y el paisaje romántico natural que proporciona el río Guayas, cada uno de estos con un colorido contrastante diferente que representa la diversidad de banderas del Ecuador y a través del cual se conforman diversos espacios que conjugan una arquitectura moderna con una mixtura de actividades: áreas de ejercicios, hermosos jardines, zonas de relax y áreas para actividades náuticas en el río; todo esto ha permitido a los ciudadano apropiarse de los espacios creando un sentido de pertenencia que lo han conducido a cuidarlo y respetarlo. Este importante parque urbano le devuelve a la ciudad su relación perdida con el Río Guayas y se constituye en el percutor del proceso de regeneración urbana del centro.

La relación entre las transformaciones físicas y los beneficios son evidentes, este proyecto ha atraído una gran cantidad de inversiones e interés inmobiliario aumentando notablemente el valor de los predios aledaños al mismo, lo que ha conducido a un proceso de renovación urbana de todo el sector, incrementando el valor y atracción de este suelo recuperado atrayendo nuevos residentes hacia esta gran centralidad, a su vez se busca impulsar el uso de estos espacios públicos, anteriormente abandonados y en desuso, con la adecuación correcta

implementando equipamiento de primera y presentando actividades de interés para todos los sectores sociales de manera que se pueda incentivar a la participación colectiva de todos los ciudadanos y no limitándose solamente a los habitantes del sector.



Para esto, es fundamental hacer partícipe a la ciudadanía en las transformaciones que están ocurriendo en su entorno. En esta línea, su proyecto Manejo Integral de Desechos (MID), capacita y genera conciencia sobre la importancia de la clasificación, recolección y proceso de los residuos, a estudiantes y otros ciudadanos. La participación es un eje fundamental para trascender los límites de la intervención y generar cambios sociales estructurales que permitan extender sus beneficios a zonas con menos acceso a la ciudad privilegiada.⁴¹



⁴¹ Como hacer ciudad: El malecón de Guayaquil (<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/02/06/como-hacer-ciudad-el-malecon-de-guayaquil/>)



En la actualidad el Malecón 2000 es considerado como un pilar histórico, con un registro desde su construcción hasta la fecha de más de 98 millones de visitantes entre turistas lugareños, del país y del mundo. Este proyecto fue el punto de partida de todo un proceso de expansión y regeneración de toda la ciudad, respondiendo a una arquitectura de pertenencia a su lugar, a su cultura y a su gente, preservando su patrimonio y su medio ambiente, a pesar de ser una sociedad con marcadas desigualdades encuentra en el proceso de regeneración urbana el ámbito propicio para una convivencia armónica e integradora.

Es así q ha alcanzado sus metas a corto plazo exitosamente, y ha sido el instrumento impulsor de los objetivos trazados en una estrategia integral para recuperar diferentes segmentos urbanos de baja funcionalidad y progresivo deterioro, pero favorablemente susceptibles de recuperación y reconstrucción de su tejido urbano y de su articulación con los grande y medianos proyectos ejecutados o proyectados a futuro, así tenemos grandes proyectos desencadenados a raíz del Malecón 2000 como lo son la recuperación del cerro Santa Ana y del malecón del Salado.⁴²⁴³



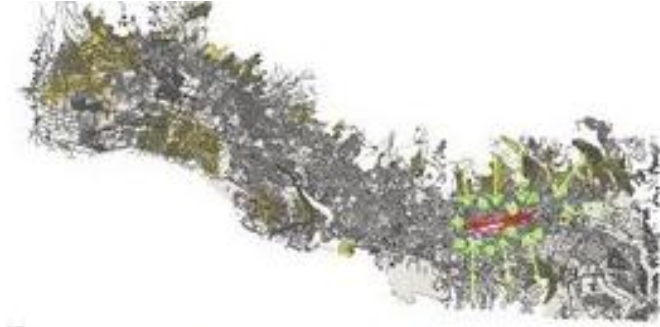
⁴² Congreso NAcional la ciudad viva como URBS

(http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/04_experiencias/Ecuador/guayaquil/9706_Ecuador_Regeneracixn_Urbana_Guayaquil.pdf)

⁴³ Fundacion MAlecon 2000(<http://www.malecon2000.org/web/historia/>)



VI. PROYECTO ESPECIAL PLAN BICENTENARIO



2013 (todavía en construcción primera etapa)

Organismo Responsable: Municipio de Quito

Inversión: Primera fase: 90 millones de dólares – parque, centro de convenciones y vías

País: Ecuador

Ciudad: Quito

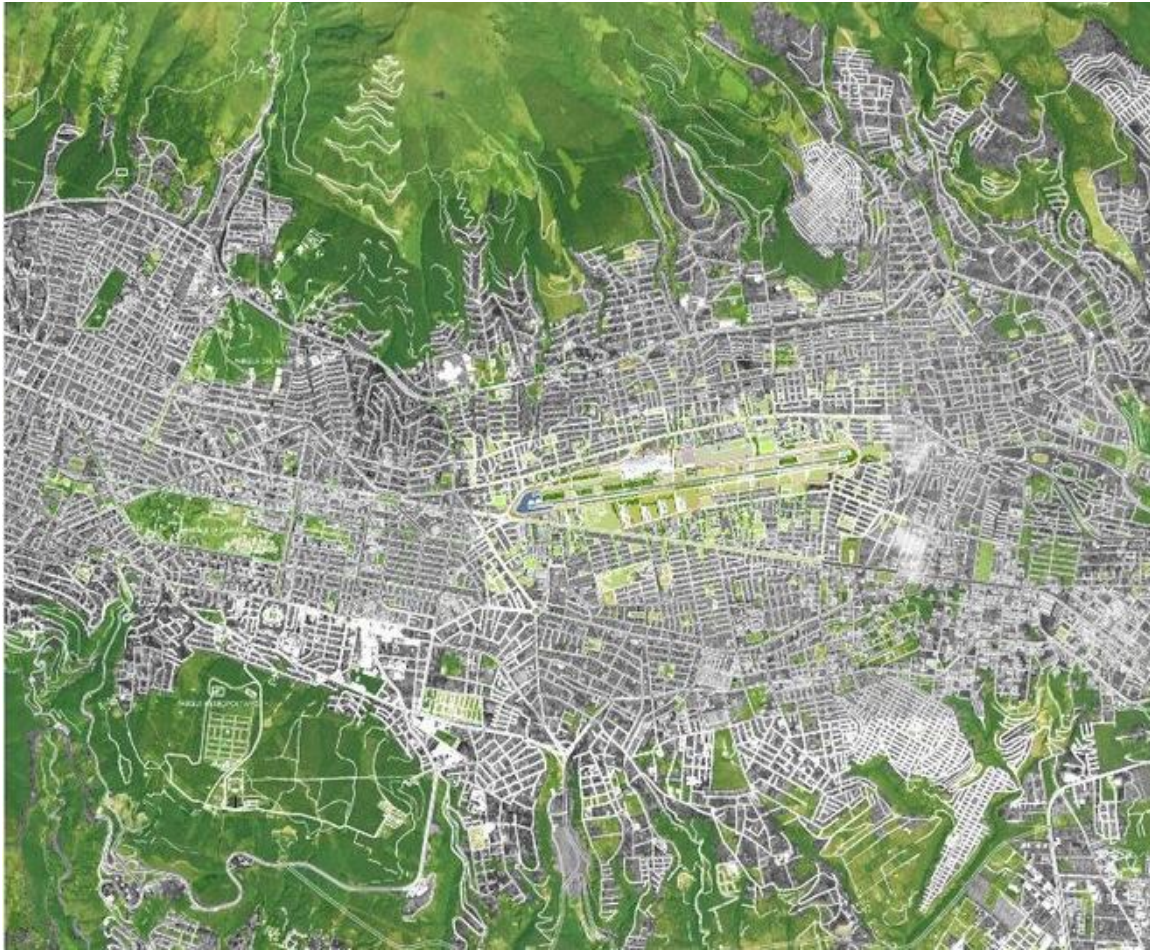
Área de actuación: 1.067,70 hectáreas

Contexto histórico:

- a) Concurso Internacional Parque del Lago; 2008
- b) Inauguración Parque; 27 de Abril del

Objetivos:

- ✓ Rescatar el centro comercial y bancario deteriorado de la ciudad que rompa con las desigualdades sociales y funcione como un eje integrador en el cual se realice una convivencia armónica e igualitaria.
- ✓ Atraer la inversión inmobiliaria propiciando a un uso de suelo residencial aumentando la densidad en el sector pero bajo nuevos criterios de sustentabilidad.
- ✓ Revalorizar el patrimonio histórico a través de la recuperación de sus espacios y monumentos fortaleciendo la identidad de la zona a través de la creación de espacios públicos multifuncionales donde se desarrollen actividades de cultura, ocio y entretenimiento.
- ✓ Incrementar las áreas públicas y zonas verdes de la ciudad y de esta forma impulsar a una renovación del medio ambiente urbano, trabajando en una descontaminación visual y ambiental de la ciudad.



1. ANTECEDENTES

El proyecto Parque Bicentenario nace de la decisión del gobierno local de trasladar el aeropuerto Mariscal Sucre a las afueras de la ciudad, el cual comenzó su funcionamiento el 5 de agosto de 1960 y terminó sus funciones después de 53 años, el 19 de febrero de 2013, y el 20 de febrero del 2013 empezó sus funciones en la nueva terminal aérea ubicada en Tababela en las afueras de la ciudad. Con esto un nuevo reto aparecía q hacer con este gran espacio liberado??. Según las ordenanzas aprobada en el 2005 se determinaba que ante la salida del aeropuerto de la ciudad los terrenos serian destinados a la creación de un parque y un centro de convenciones. Es así que en el 2008 se hace un concurso internacional para la planificación del en ese entonces denominado “Parque del Lago”, del cual genero 196 propuestas de 25 países, teniendo como ganador al arquitecto ganador Ernesto Bilbao, quien contemplo un proyecto con extensas áreas verdes y bosques, “será un espacio ecológico con una estrategia de flexibilidad” esperando que el desarrollo del parque este integrado con la participación

ciudadana. En el camino de su construcción el proyecto Parque del Lago inicial sufrió grandes cambios buscando adaptarse a nuevas necesidades requeridas por el DMQ, una de las más importantes la incorporación de la estación principal del nuevo metro de Quito, llegando a inaugurar su primera etapa el 27 de Abril del 2013 con el nuevo nombre de Parque Bicentenario.

Proyecto Parque del Lago



La realidad es que el tener al aeropuerto en medio de la ciudad ha ido acumulando con el paso de los años un sin número de problemas, además de los graves accidentes aéreos contados a lo largo de su existencia; tenemos problemas de contaminación ambiental, auditiva, visual, problemas de tráfico, en la parte de vivienda ha creado problemas de densificación excesiva en el coeficientes de ocupación de suelo, ya que debido al cono de aproximación del aeropuerto existió una limitación en el crecimiento vertical en los barrios circundantes y cercanos a este; lo que lo ha llevado a convertirse en un gran vacío urbano dentro de la ciudad que de cierta forma ha condicionado su crecimiento y la ha ido fragmentando.

Es por esto que ante la salida de esta gran infraestructura de gran importancia para la ciudad pero a su vez con fuertes influencias negativas en todo su entorno tanto físicas, espaciales como ambientales, se abren un abanico de oportunidades a través de la consolidación de un parque que actúe como un gran pulmón verde dentro de la ciudad y a su vez marque el desarrollo de una nueva centralidad de escala metropolitana, que funcione como detonante para un proceso de renovación urbana trayendo consigo nuevas oportunidades de vivienda, nuevos comercios, nuevas inversiones y, llevándola a un nuevo desarrollo planificado en miras

de una ciudad integrada, sustentable que mejore la calidad de vida no solo para los sectores colindantes sino de toda la ciudad.⁴⁴⁴⁵



2. Proyecto Parque Bicentenario

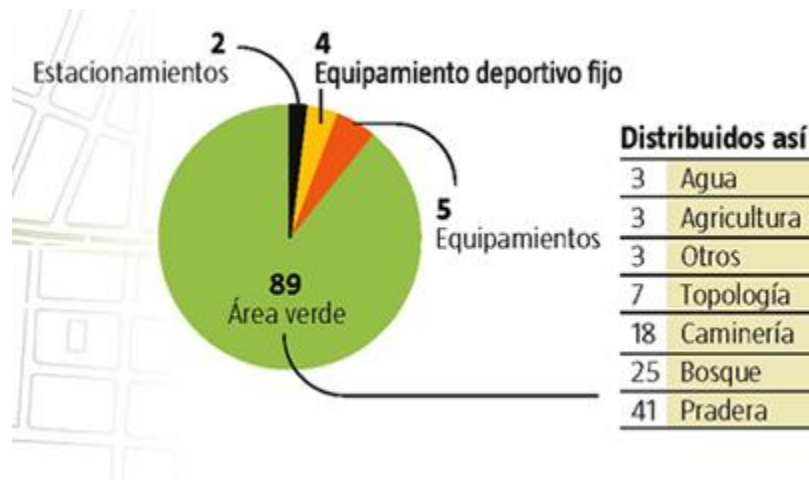


⁴⁴ Parque del Lago (<http://www.clave.com.ec/index.php?idSeccion=102>)

⁴⁵ Parque Bicentenario (<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1139421>)

El parque consta de 217.90 ha divididas de la siguiente forma:

- ❖ En la cabecera sur, 6.63ha destinadas para el funcionamiento de la estación multimodal del metro donde a su vez se trasladara la estación de transferencia del Trolebús funcionando actualmente en otro sector de la ciudad.
- ❖ En la cabecera norte, 5.26 ha para la Unidad Educativa Municipal Eugenio Espejo que será una nueva institución del siglo XXI, propuesta para 2.400 alumnos.
- ❖ 11,40 para el Centro Metropolitano de Convenciones de Quito. Se instalará en la antigua infraestructura del terminal de pasajeros del aeropuerto, una arena de espectáculos que tendrá capacidad para 30.000 o 50.000 personas.
- ❖ 114.00 ha para áreas verdes, recreación y deporte; dentro de esta área se planifica el desarrollo del Circo Social, que será concebido como un paseo de interpretación histórica, un acuario que contendrá especies de la cuenca del río Amazonas, así como humedales con sus respectivas quebradas y espejos de agua; también se construirán ciclovías de hasta 40 kilómetros y espacios separados para aquellos que trotan o caminan, se instalará un polideportivo, canchas, equipamiento de servicios incluyendo equipamiento para bomberos y policías.⁴⁶



El parque en su primera fase costara alrededor de 90 millones, la cual incluye el centro de convenciones con un modelo publico/privado con un costo de 35 millones y las vías de 15 millones. Se espera que reciba aproximadamente unos 100.000 usuarios por semana.

⁴⁶ Medio millón de personas se beneficiaran con el Paque Bicentenario (http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/medio_millon_de_personas_se_beneficiaran_con_el_parque_de_la_ciudad--7041)



Dentro del Plan Especial Bicentenario se especifica los usos de suelo permitidos dentro del parque, incorporando usos complementarios, tenemos así:

- Equipamientos de servicios sociales: recreativos y deportes, educación y cultura
- Equipamientos de servicios públicos: seguridad y transporte
- Equipamiento de interés general

Permitiendo la implantación de actividades afines, complementarias que no interfieran con el funcionamiento del parque, con un informe previo del órgano responsable del territorio, hábitat y vivienda del DMQ.⁴⁷

3. PLAN ESPECIAL PARQUE BICENTENARIO

El Plan contempla como nuevas políticas de cambio y mejoramiento para las nuevas propuestas de desarrollo urbano:

- Intensificación de usos y ocupación del suelo
- Consolidación de un hábitat sustentable y de calidad
- Rehabilitación y generación de nuevos espacios públicos y áreas verdes
- Consolidar los sistemas públicos de soporte: vías, redes y servicios
- Mezcla de diversos usos y actividades
- Promoción de una oferta diversa de vivienda

3.1 Objetivo general

Generar cambios en la estructura de la ciudad impulsando a una ciudad compacta y poli-céntrica, física y socialmente diversa; funcional y ambientalmente sustentable.

3.2 Objetivos particulares

- Normar y regular la transformación del terreno del antiguo aeropuerto en un parque de escala metropolitana.
- Generar las condiciones para la adecuada intensificación y ocupación del suelo y de esta forma revertir la degradación de áreas urbanas ya consolidadas en el entorno inmediato del Parque, bajo los parámetros de un hábitat sustentable, equitativo y de calidad.

⁴⁷ Art. 8 - uso de suelo, Plan Especial Bicentenario



- Consolidar una red vial diversificada y funcional que asegure una movilidad, accesibilidad y conectividad adecuada, y promueva el transporte público y no motorizado.
- Definir la estrategia y modelo de gestión y los instrumentos que permitan el financiamiento del Plan.
- Consolidar y completar el sistema de espacio público y áreas verdes que faciliten la configuración de vecindarios diversos, incluyentes y que agreguen valor de patrimonio natural y cultural.⁴⁸

A través de la construcción del Parque Bicentenario y del proceso de renovación urbana a darse en su entorno inmediato se busca generar un importante cambio en la estructura de Quito en miras de una ciudad compacta y poli-céntrica, física y socialmente diversa, funcional y ambientalmente sustentable. Esto se busca lograr con la participación de varios actores claves: los pobladores de barrios y sectores aledaños y el sector inmobiliario, basado en un proceso de planificación participativa, que comprenda el análisis de la situación actual del territorio, la población, la gestión y la definición de un conjunto de objetivos y lineamientos generales de ordenamiento territorial. “Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad. (...)”⁴⁹

Al espacio urbano se lo debe concebir en el ámbito de la pluralidad, cuyo objetivo sea el de construir sociedades habitadas por individuos de diferente sexo, cultura, clase social que se vaya conformando en una unidad, donde exista una relación de intercambio e integración; esta pluralidad no funciona de la forma adecuada si se considera a los individuos como intereses personales, ya sea como potenciales votantes, compradores o vendedores. De esto parte la idea de lograr un urbanismo participativo, en el cual la concepción y la ejecución de los proyectos sean un resultado de la intervención de un sistema de actores integrados por diversos grupos sociales con requerimientos y concepciones diferentes, en el que se unifiquen

⁴⁸ Art. 3 Plan especial Bicentenario, pág. 4

⁴⁹ Literal a. del artículo 55 del COOTAD

intereses en búsqueda de posibles soluciones para cada caso en particular a través de los diferentes enfoques analizados.

3.3 Área de afectación del Plan

El área del plan contempla toda la zona del antiguo aeropuerto que comprende un área de 1.067,70 hectáreas; y a su vez un área de transformación urbanística de 372.40 hectáreas que comprenden varios lotes y barrios de las zonas aledañas que se verán afectados con el planeamiento urbanístico a desarrollarse.

AREA DE AFECTACION DEL PLAN



Dentro de este planeamiento urbanístico se contemplan varios elementos a ser afectados y que están contemplados dentro del plan Bicentenario:

- Todo el sistemas colectivo de soporte, refiriéndonos así al sistema vial y, a los espacios públicos incluidas las áreas verdes y sus equipamientos.



- El nuevo parque de escala metropolitana a ser conformado
- Los tratamientos urbanísticos de uso y ocupación del suelo, así como las normas complementarias urbanísticas.

3.3.1 Sistema vial

Con el del replanteo del sistema vial existente propuesto por el Plan se busca conectar varios polos de la ciudad y mejorar la accesibilidad y la gestión de tráfico a través de la creación y extensión de nuevas vías que bordeen y atraviesen el Parque para esto lo que se debería pensar es en la planificación de puentes elevados o deprimidos que atraviesen el parque sin afectar su continuidad ni la de la trama urbana.

De acuerdo con la normativa vigente de arquitectura y urbanismo podemos nombrar los tipos de vías:

- a. **Vías semi-expresas.**- Vías de circulación con control parcial de accesos que permiten el desarrollo de altas velocidades y soporte de tráfico de paso de larga y mediana distancia. No admite estacionamiento lateral y las intersecciones con otras vías se realizan preferiblemente a desnivel.

Tenemos la Av. Mariscal sucre y la Av. Plazo Lasso

- b. **Vías arteriales:** Articulan las grandes áreas urbanas entre sí, enlazan vías expresas y vías colectoras en dirección norte-sur, permiten la circulación de transporte colectivo y el acceso a predios frentistas. Las intersecciones con otras vías se realizan preferiblemente a nivel.

Tenemos la Av. 10 de Agosto, Amazonas, La Prensa, 6 de Diciembre y prolongación de la calle Isaac Albeniz

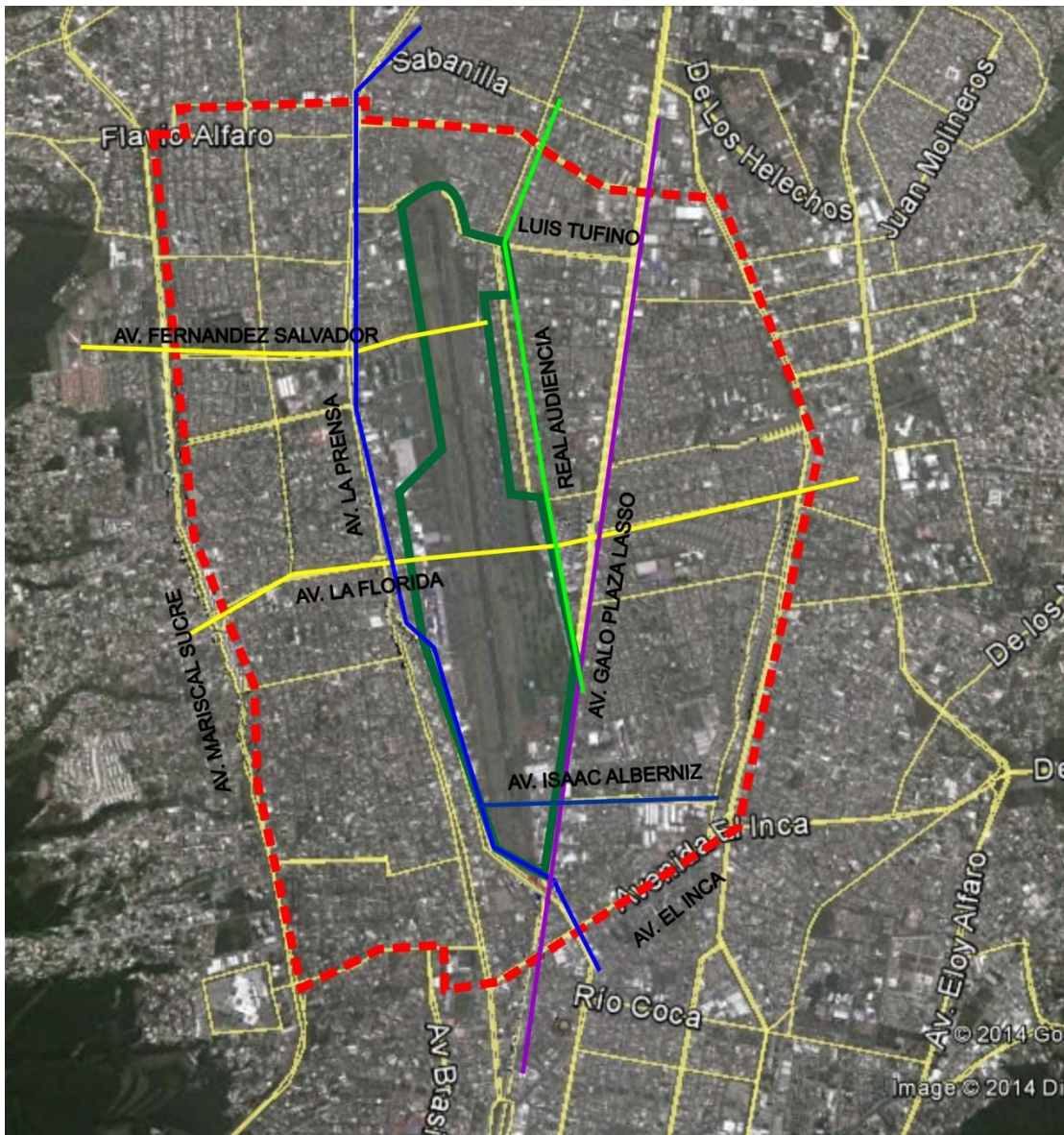
- c. **Vías colectoras:** Enlazan las vías arteriales y las vías locales en dirección este-oeste y norte-sur. Articulan sectores urbanos, permiten circulación de transporte colectivo, tráfico pesado con regulaciones y permiten estacionamiento lateral.

Tenemos la Av. El Inca, del Maestro, Luis Tufino y Logrono. Nuevas vías colectoras de conexión este-oeste como la av. Florida con par vial Rafael Bustamante y Ramón Borja, Av. Fernández Salvador con par vial Leonardo Murialdo y Alfonso Yopez, vía perimetral Parque Bicentenario, av., Rafael Aulestia, Real Audiencia y Nieva Amazonas.

- d. **Vías locales:** Se constituyen en el sistema vial urbano menor y se conectan con las vías colectoras. Permiten la movilidad al interior en sectores urbanos, tiene como prioridad la circulación peatonal, admiten medidas de moderación de tráfico.

- e. **Sistema de vías peatonales:** Son para uso exclusivo del tránsito peatonal, excepcionalmente permiten el paso de vehículos de residentes para acceso a sus predios, vehículos de emergencia y de servicio. No permite el estacionamiento de vehículos.

MAPA VIAL EN ZONA DE TRANSFORMACION



El plan contempla la prolongación de la av. Amazonas hasta la av. Luis Tufiño y de esta manera se conecte con la Av. Real Audiencia.



De igual forma se maneja la extensión de la av. La Florida y la Av. Fernández Salvador conectando la ciudad de Occidente a Oriente y desembocando en las avenidas más importantes de Quito que lo recorren de norte a sur, la última se conectará con el intercambiador en la Mariscal sucre y sobre la av. La Florida se construirá un boulevard peatonal y puentes de conexión entre las dos franjas del parque. También será intervenida la av. Isaac Albeniz que cruzará por la cabecera sur del parque separándolo de la zona en la que se implantará la estación multimodal.

Tenemos como vías importantes que rodean al parque la Av. Amazonas, la Av. Real Audiencia y la Av. Galo Plaza Lasso que funcionan como vías arteriales y son las que recibirán el flujo vehicular de las nuevas vías que conectan la ciudad de este a oeste, la Av. La Florida, La Av. Fernández Salvador y la Av. Isaac Albeniz, la cual ya está en funcionamiento desde fines del anterior año; a través de estas vías se conecta todo el borde del parque sirviendo como eje unificador entre ambas cabeceras, las cuales serán conformadas con la planificación de dos grandes proyectos para la ciudad: en la cabecera norte actualmente se construye la estación multimodal y en la cabecera sur la Unidad educativa Eugenio Espejo.

3.3.2 Accesos y aceras

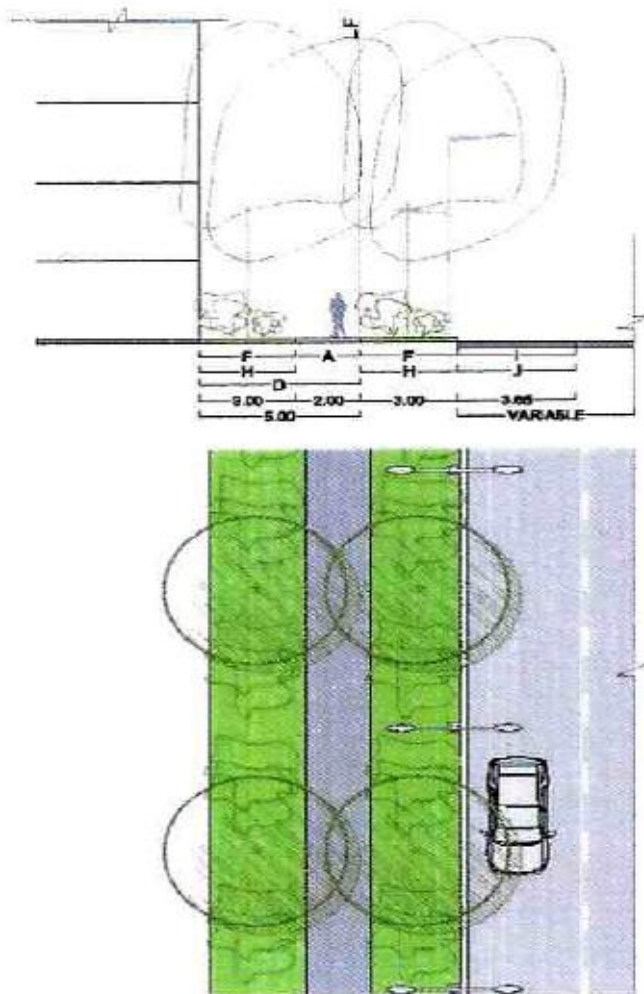
Se han destinado cinco accesos para facilitar el ingreso al parque desde diferentes zonas de la ciudad, como podemos observar en el grafico a continuación, tres de los cuales serán peatonales y dos vehiculares, en lo referente a la proyección de estacionamiento, se plantea grandes playas de estacionamientos generados en cada uno de los acceso vehiculares, proyectando 880 plazas, ubicadas en el acceso de la av. Amazonas y 120 plazas en el acceso de la Rafael Aulestia. Dejando claro que el acceso por la av. Amazonas vendría a conformar el ingreso principal al parque, pudiendo acceder a través de este por vehicular y peatonalmente.



Para la conformación de cada eje vial de acuerdo a su importancia dentro del desenvolvimiento de la ciudad, se establecen de acuerdo al anexo 2, de las Ordenanzas Metropolitanas del plan especial Bicentenario, características de cada uno de los perfiles correspondiente a cada eje vial tomando en cuenta para cada caso su propio potencial de acuerdo a su ubicación y características propias, para cada caso se prevé como puntos comunes a desarrollar un retiro que se incorpora al espacio público, un tratamiento de acera y de mobiliario y el desarrollo de una franja de arborización.

Para el caso específico de la av. Amazonas a su vez se plantea el desenvolvimiento de un boulevard de escala metropolitana de transición y permanencia. En lo que se refiere a mi caso de estudio se establece los perfiles viales hacia la Av. 10 de Agosto como un eje de potencial ecológico.

PERFILES VIALES AV. 10 DE AGOSTO



DESCRIPCION NOMENCLATURA

- A – ACERA
- D – RETIRO INCORPORADO AL ESPACIO PÚBLICO
- F – FRANJA ARBORIZADA
- H – SUPERFICIE PERMEABLE
- I – CARRIL VEHICULAR
- J – UN SENTIDO VIAL

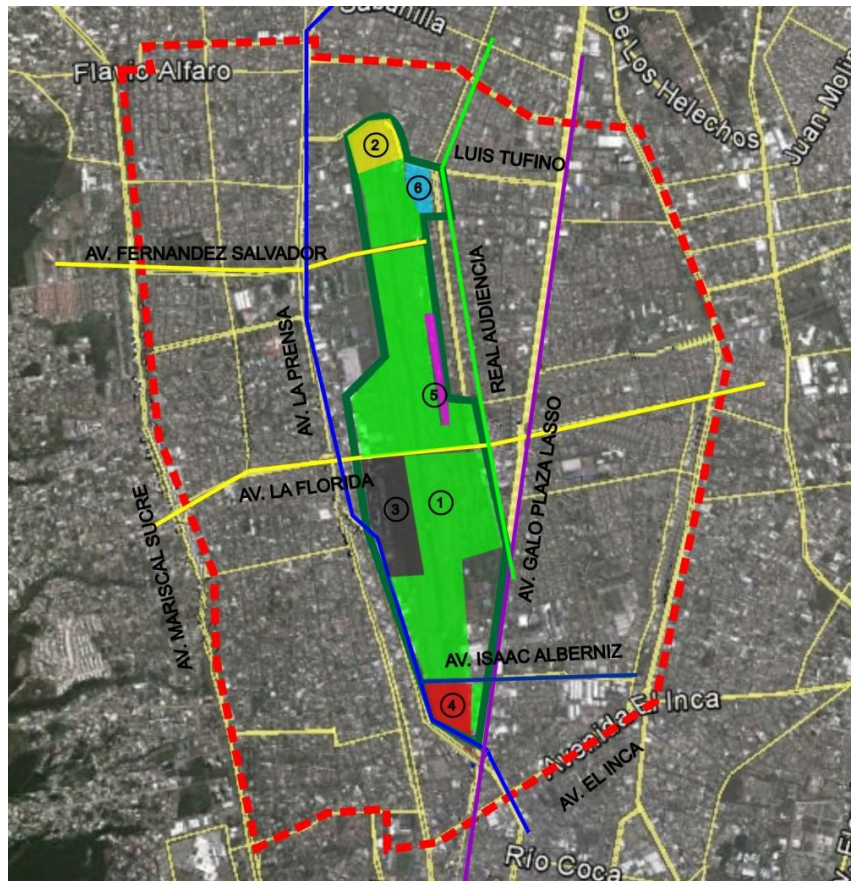
3.4 Zonificación Parque Bicentenario

El plan contempla 6 zonas y emprendimientos planteados para ser ejecutado dentro del parque que conformarán la única infraestructura permitida dentro de este, en el cuadro siguiente se especifica su ubicación dentro del mapa y su uso.

No.	USO	DESCRIPCION	ACTIVIDAD
2	EES	COLEGIO BENALCAZAR	EDUCACION
1	EDM1	CANCHAS DEPORTIVAS, CAMINERIA ATLETICA Y DEPORTIVA	DEPORTE Y RECREACION
6	EDM2	POLIDEPORTIVO, CANCHAS FIJAS	

No.	USO	DESCRIPCION	ACTIVIDAD
3	ECM	CENTRO DE CONVENCIONES	CULTURA
5	EGB	UPC	SEGURIDAD
	EGS	BOMBEROS	
	EGS1	CENTRO DE ATENCION A EMERGENCIAS Y DESASTRES	
4	ETZ1	ESTACION METRO	TRANSPORTE

FUENTE: ORDENANZA PLAN ESPECIAL BICENTENARIO, ELABORACION PROPIA



Actualmente, la Estación del Metro se encuentran en ejecución, el Polideportivo no se han iniciado obras, mientras que el traslado del actual Colegio Benalcázar a esta zona destinada se encuentra todavía en discusión, ya que se habla de falta de fondos por parte del Municipio para su ejecución, o la opción de planificar un nuevo proyecto educativo y mantener al Colegio



Benalcázar en su ubicación original; las otras áreas ya se encuentran en funcionamiento desde la apertura del parque.

4. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

“Que, el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT), aprobado mediante ordenanza metropolitana No. 171, sancionada el 30 de diciembre de 2011, plantea un modelo territorial basado en criterios de equidad y sustentabilidad, que prevé la consolidación y densificación del suelo urbano, servido mediante tratamientos urbanísticos de redesarrollo y renovación.”⁵⁰

A través de la creación del Plan Bicentenario se busca alcanzar diferentes objetivos que constituyan los puntos de partida para los nuevos tratamientos urbanísticos:

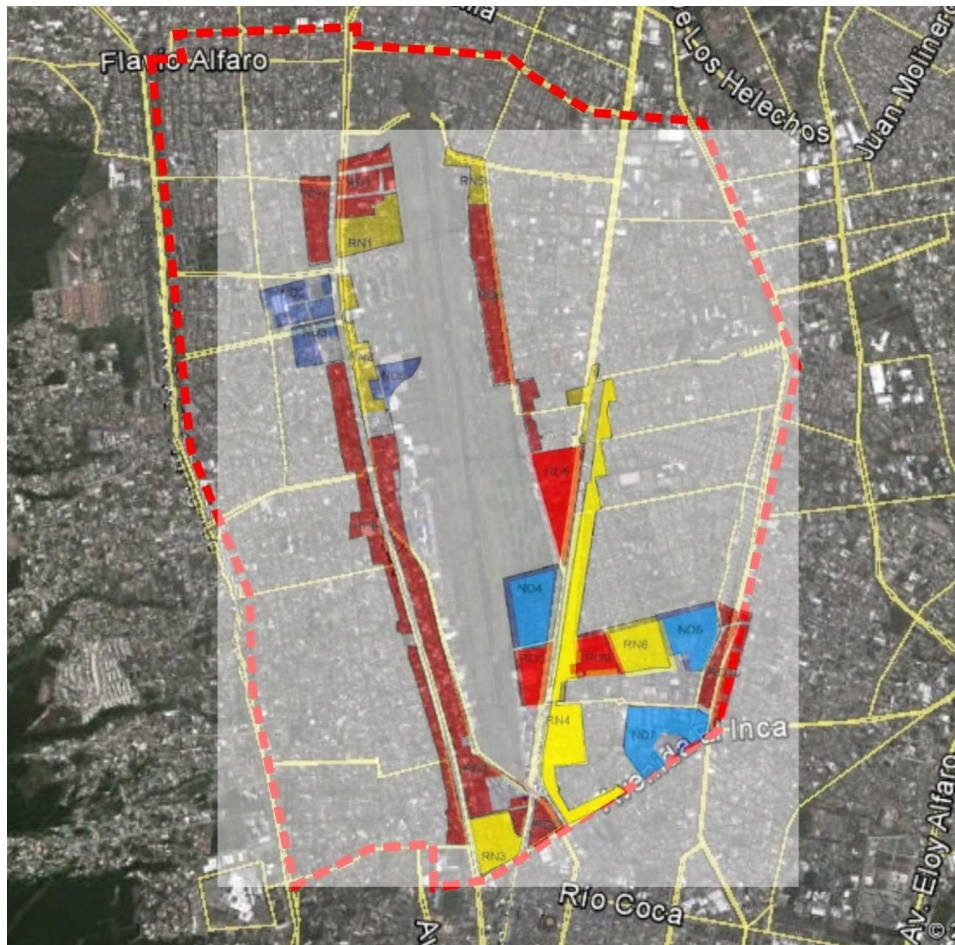
- Revalorización del suelo
- La Creación de un nuevo polo de desarrollo económico, social y ambiental
- El uso de criterios de sustentabilidad ambiental en el nuevo desarrollo arquitectónico creando una relación entre recreación y ciudad y medio ambiente y paisaje.
- Romper fronteras con la diversificación de clases a través de un intercambio cultural
- Reforzar la identidad histórica y cultural de la ciudad con la intervención urbana de un lugar simbólico que rescate su memoria, a través de un desarrollo armónico con el entorno.
- La incorporación del paisaje como parte active de la ciudad que influya en el intercambio y en la vitalidad del sector Influencia en imagen e identidad. ⁵¹

De esta forma se plantea un mapa de zonificación del polígono a intervenir donde se especifica cada tratamiento urbanístico aceptado dentro del plan, cada cual tendrá su denominación de acuerdo a su tipo de tratamiento y a sus propias características de intervención y gestión. Teniendo así en el mapa a continuación su distribución y descripción:

⁵⁰ Ordenanza Metropolitana No. 0352, 14 de Enero 2013

⁵¹ Plan especial Bicentenario ORDM 0352

MAPA DE TRATAMIENTOS URBANISTICOS



- ND - NUEVO DESARROLLO
- RD - REDESARROLLO
- RN – RENOVACION

Se utilizarán los tratamientos urbanísticos especificados en el PMOT⁵², y nos servirán para orientar el uso y ocupación del suelo a futuro de cada área de acuerdo a su zona de implantación. Así tenemos:

Nuevo desarrollo: Son terrenos de grandes dimensiones subutilizados o con usos inadecuados en relación con los objetivos de desarrollo urbanístico definidos en la presente ordenanza, que permiten la implementación de proyectos inmobiliarios a gran escala de

⁵² Plan metropolitano de Ordenamiento territorial



trascendencia e impacto en su entorno urbano, con potencial para funcionar como detonantes del redesarrollo.

Redesarrollo: Son áreas con sistemas viales y de espacio público deficitario y fraccionamiento de lotes alto, disparejo o con geometrías desfavorables, que requieren de una reconfiguración de los sistemas públicos y del parcelario como condicionantes para una intensificación del uso y ocupación ordenada del suelo, con calidad, equitativa y sustentable.

Renovación: Son áreas aptas para una intensificación del uso y ocupación del suelo sin necesidad de ampliar los sistemas de soporte o con posibilidades de adecuaciones mínimas.

Consolidación: Son áreas que disponen de considerables potenciales para la intensificación del uso y ocupación del suelo sobre la base de la normativa urbanística vigente.⁵³

5. USOS DE SUELO

Los usos de suelo permitidos en el área pertenecen a las diferentes tipologías tratadas en las Ordenanzas Metropolitanas del Plan Bicentenario, que comprende:

- a) **Múltiples:** Usos diversos de carácter zonal y de ciudad compatibles.
- b) **Residencial 3:** Zonas de uso residencial en las que se permiten comercios, servicios y equipamientos de nivel barrial, sectorial y zonal.
- c) **Residencial 2:** Zonas de uso residencial en las que se permiten comercios y servicios de nivel barrial y sectorial y equipamientos barriales, sectoriales y zonales.
- d) Equipamientos de servicios sociales y públicos.⁵⁴

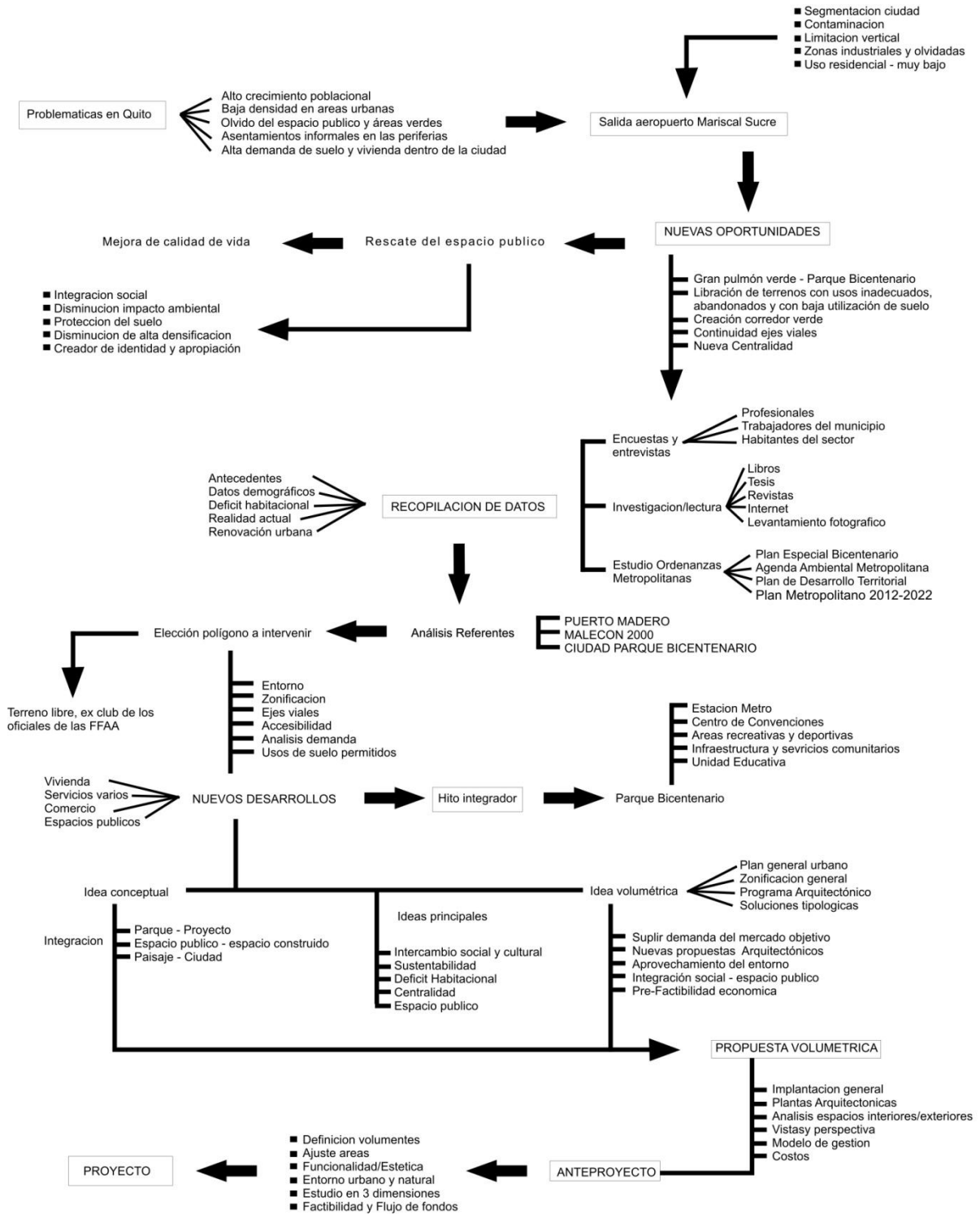
Los usos no residenciales serán implantados de acuerdo a su escala e impacto dentro de las propuestas urbano-arquitectónicas, asegurando de esta manera obtener bienes y servicios descentralizados.

⁵³ Ordenanza Metropolitana, Art. 23, Tratamientos urbanísticos, cuadro 3.

⁵⁴ Sección quinta sobre usos de suelo, Art. 25, Plan Especial Bicentenario

VII. DISEÑO E IMPLEMENTACION

1. METODOLOGIA





2. INSTRUMENTOS Y GUÍAS

El análisis del problema parte de las principales variables espacio público vs espacio construido, se lo desarrollara a través de la ayuda de diversos documentos, guías y estudio de referentes sobre el tema:

- ✓ Agenda Ambiental Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2011-2016
- ✓ Plan Especial Bicentenario, Ordenanza Metropolitana No. 352, Octubre 2012
- ✓ Plan General de Desarrollo Territorial, Distrito Metropolitano de Quito, 2000-2020
- ✓ Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico, NSE 2011
- ✓ Índice Verde Urbano 2012, Ecuador en cifras
- ✓ Censo de población y vivienda, INEC, 2001, 2010
- ✓ Ordenanza Metropolitana No. 0352
- ✓ Documento Encuesta a Ciudades e infraestructura en América Latina
- ✓ Cartas Topográficas a través del Instituto Geográfico Militar
- ✓ Plan Metropolitano de Ordenamiento territorial 2012

3. SELECCIÓN DEL POLIGONO

El polígono seleccionada se encuentra ubicado en la zona Este del área de intervención del Plan Bicentenario, limitado por la Av. 10 de Agosto y por el parque Bicentenario, este lote corresponde al actual club de oficiales de la FAE⁵⁵, el cual es de propiedad del gobierno y fue cedido para el uso de las Fuerzas Armadas, siendo esta una institución del Estado, como club recreacional, pero actualmente en un proceso de mejora y crecimiento urbano el Gobierno decide convertirlo en un beneficio para toda ciudad, cediéndolo a la Municipalidad de Quito; destinando así una parte perteneciente al campo de Golf del club, a formar parte del parque y la otra donde se encuentra toda el área administrativa y recreativa, al desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios; buscando con esto aumentar la plusvalía del sector, atraer a los inversionistas privados e impulsar una transformación urbana de todo el sector.

Con la planificación del proyecto se busca contemplar los requerimientos de infraestructura habitacional, comercial y recreacional que han ido surgiendo como resultado a un aumento de la demanda de una mejor calidad de vida y una mejora en la experiencia urbana. La relación con el entorno natural aprovechando las características del sitio será el factor estructurador

⁵⁵ Fuerzas Aéreas ecuatorianas

para su desarrollo, que se lo hará mediante una gestión a través de inversionistas privados en base a un proyecto urbano-arquitectónico, con la venta de la tierra y del proyecto, generando una utilidad final destinada a la financiación del resto del plan.

UBICACION POLIGONO



3.1 Análisis del Polígono

El proyecto busca lograr a través de su planificación un desarrollo urbano sostenible que integre infraestructura residencial, comercial, servicios, áreas de ocio y el paisajismo de las zonas verdes proyectadas, constituye un área 9.57ha.

De acuerdo al Plan especial Bicentenario el lote pertenece al tratamiento urbanístico tipo ND4, correspondiente a un NUEVO DESARROLLO y comprende una sola unidad de gestión correspondiente al terreno de las Fuerzas Armadas (FFAA), donde se encontraba el Golf Club de oficiales de la FAE, con un mecanismo de gestión individual del predio. El tipo de uso de suelo permitido es de tipo múltiple: que se refiere a usos diversos de carácter zonal y de ciudad compatible.



CUADRO DE USOS

SECTORES	USO PRINCIPAL	DISTRIBUCIÓN DE USOS NO RESIDENCIALES	USOS PERMITIDOS	USOS PROHIBIDOS
ND4	Múltiple: Frente Av. Galo Plaza	vecinal. Av.: Galo Plaza: Comercio especializado y servicios varios de escala zonal y de ciudad. Perimetral Parque:	- Residencial: R - Equipamiento: EEB, EES, EEZ, EEM, EC, ES, EBB, EBS, EDB, EDS, EDM1, ERB, ERS, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM,	Residencial: AR - Industrial: II1, II2, II3, II4, II5 - Equipamiento: EBM, EBZ, EDZ, EDM2, ERM, EGM, EFZ, EFM, ETM, ETZ1, ETZ2, EIZ, EIM, EPZ, EPM
		Comercio especializado y servicios varios, como usos complementarios al de vivienda, de tipo vecinal. Calle Rafael Ramos: Comercio especializado y servicios varios, como usos complementarios al de vivienda, de tipo vecinal.	EFS, ETB, ETS, EIB, EIS Protección Ecológica: PE - Comercial y de servicios: CB, CS1A, CS1B, CS2, CS3*, CS4, CS5, CS6, CS7A, CS8, CZ1A, CZ1B, CZ3, CZ5, CZ6, CM2, CM4	- Patrimonio cultural: H - Recursos Naturales Renovables: RNR - Recursos Naturales No Renovables: RNNR - Comercial y de servicios: CS7B, CZ2, CZ4, CM1, CM3 - Agrícola Residencial: AR

Fuente: Plan Especial Bicentenario, Ordenanza Metropolitana No. 352

Como ya lo había mencionado en los capítulos anteriores, el polígono elegido corresponde al terreno de propiedad del Estado, el cual actualmente se encuentra a cargo de la FAE, y que para la gestión del proyecto será manejado directamente por el Municipio de Quito, para generar nuevas propuestas que impulsen a un desarrollo urbano organizado y planificado, cuya prioridad no será la de obtener un beneficio económico sino por el contrario tendrá como objetivo el lograr un beneficio de tipo social que afecte a toda la población de la ciudad, se lo planteará a través de la generación de nuevas viviendas, nuevos espacios públicos, de una mejora de la imagen y presentación de la ciudad, del aumento de plusvalía del sector y sobretodo la mejora de la calidad de vida de los habitantes.

3.2 Análisis del lote y su entorno



- EX CAMPO DE GOLF - AREA BOSQUE PARQUE BICENTENARIO
- AREA COMERCIAL E INDUSTRIAL
- AREA RESIDENCIAL
- INSTALACIONES CLUB DE OFICIALES DE LA FAE - SALA DE EVENTOS , ÁREA PISCINA
- ZONA DE PARQUEADEROS
- CANCHAS
- ZONA DE BODEGAS Y SERVICIOS CLUB
- CAMPO DE GOLF



El club de oficiales de la FAE es una institución de carácter recreativo y deportivo, está conformado por un área administrativa, área de salones para eventos, sala de reuniones y conferencias, área de estacionamiento y un área de recreación que comprende el área de piscina, hidromasajes, sauna y turco y en su mayoría se desarrolla en una gran área verde, que incluye varias canchas deportivas, áreas de ocio y relajación y el

campo de golf (una parte perteneciente ya al parque bicentenario) conformando la parte de bosques del parque, buscando de esta manera conservar el paisaje natural y la vegetación existente del campo.

En la propuesta general se planteará un plan en el que se pueda reciclar estas instalaciones para su uso dentro del complejo, ya que no vale la pena desechar toda la infraestructura ya existente y que a su vez podría funcionar de manera complementaria con los usos del parque.

En lo referido a su entorno inmediato observamos en su mayoría un área industrial y de comercio principalmente en los bordes hacia la Av. Galo Plaza Lasso, y pequeños barrios residenciales en las zonas al interior de las manzanas, teniendo en su mayoría vivienda de escala baja (debido a la presencia del aeropuerto), casas de 2 o 3 pisos y en minoría edificios de hasta 4 pisos. La mayoría de de estas viviendas tiene entre 10 y 20 años de antigüedad, presentando así una arquitectura muy sencilla y antigua basada en el aprovechamiento de espacio olvidándose completamente de la parte estética.

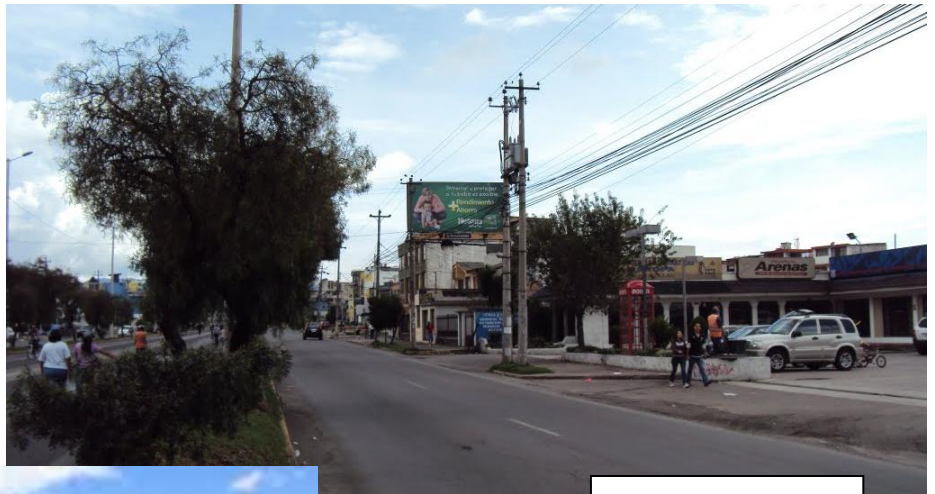
TIPOLOGIA DE VIVIENDA AV. 10 DE AGOSTO



En cuanto a la parte industrial y comercial se observa grandes terrenos sub-ocupados con pequeñas construcciones si mayor uso, muchas veces utilizados como parqueaderos; a su vez dado sus grandes dimensiones y espacio disponible se puede apreciar lo largo de



toda la Av. Galo Plaza Lasso grandes concesionarias de autos y camiones, también muchos patios de compra y venta de autos, mecánicas, sitios de lavados de autos, supermercados, restaurantes, panaderías, alquiler y arreglos de bicicletas, actualmente con la presencia del Parque Bicentenario este tipo de negocios que se adaptan al uso recreacional del parque se han incrementado de gran manera.



PANDERIA ARENAS



SUPERMERCADO MAGDA

Como resultado tenemos un perfil de borde bastante uniforme sin mayores variaciones de altura, ni contraste de materiales o arquitectura, el uso de colores muy neutro, se utiliza mucho el blanco y colores bajos; a su vez las viviendas que dan a la av. Galo Plaza en su mayoría presentan locales comerciales en su planta baja de baja escala, tiendas o pequeños negocios como ferreterías, farmacias, panaderías, zapaterías, etc., muchas veces provocando problemas de tráfico ya que no están dotados de parqueadero.

PERFIL URBANO AV. 10 DE AGOSTO



3.3 Accesibilidad

Se puede acceder por tres de las avenidas más importantes de la ciudad que la unen en un gran tramo de Norte a Sur, teniendo así principalmente la Av. Galos Plaza Lasso – (Av. 10 de Agosto) que será la vía directa de acceso al polígono siendo una vía rápida de gran importancia que recorre Quito de Norte a Sur y a su vez la une a otras parroquias periféricas; Para acceder por la zona Oeste tenemos de igual forma a través de otras dos avenidas de gran importancia como lo son la Av. Amazonas y Av. De la Prensa que a su vez con la extensión de la Av. Isaac Alberniz se unen directamente a la Av. 10 de Agosto.

EJES VIALES PRINCIPALES



Actualmente esta extensión de la Av. Isaac Alberniz ya están en funcionamiento, inaugurada a mediados del 2014, uniendo a la ciudad en el sentido este-oeste, hasta ahora es el primer eje vial ejecutado de los 3 planificados en el Plan Bicentenario, ante la necesidad de unir el sector este con el oeste y romper de esta manera con la ciudad fragmentada debido a la presencia del aeropuerto; este eje vial está desarrollado en 2 carriles para cada sentido separados por un parterre con jardines y vegetación.



Está provisto con grandes aceras que funcionan como un boulevard para el uso de peatones y ciclistas, que los conduce directamente hacia el ingreso del parque.



3.4. Análisis FODA

➤ Fortalezas

- Colindante al parque Bicentenario
- Fácil accesibilidad
- Cercanía a la nueva estación del metro
- Polígonos subutilizados para la planificación de nuevos proyectos
- Nuevas normativas de uso de suelo y diseño arquitectónico
- Hito de la ciudad
- Ubicado en plena zona Norte de la ciudad

➤ Oportunidades

- Nuevas normas y regulaciones urbanísticas
- Diferentes fuentes de Financiamiento
- Nuevos proyectos urbano-arquitectónicos a ejecutar que generen mayor plusvalía de la zona
- Nuevo proceso de crecimiento vertical
- Integración con el parque
- Atraer inversión privada
- Consolidar espacios públicos y áreas verdes de diferente escala y con gran diversidad funcional y formal
- Mejora la imagen urbana
- Diseñar nuevos proyectos compatibles con el enfoque establecido para las estrategias de planificación de la ciudad viva
- Conformación de una gran centralidad

➤ Debilidades

- Cercanía al parque
- Entorno comercial e industrial
- La estación del metro
- Tráfico a horas pico
- Arquitectura antigua
- Olvido del espacio público

➤ **Amenazas**

- Impactos sociales, económicos y urbanos
- Especulación de suelo
- Problemas de seguridad
- Generación de tráfico
- Sobre densificación
- Creación de normas que le otorguen privilegios de exclusividad a los proyectos

4. PROPUESTA DEL PLAN GENERAL URBANO

Partiendo de una zonificación general que se adapte a los requerimientos exigidos por las Ordenanzas Municipales del Plan Bicentenario, se propone respetar el eje verde propuesto en el plan Bicentenario que mantenga la continuidad del parque y a su vez sirva de eje ordenador de las manzanas.


La propuesta del plan general urbano se desarrolla en base a un conjunto de manzanas con diferentes usos de suelo de acuerdo a lo analizado en el capítulo anterior, enfocándole en su mayoría a la parte de vivienda pero proponiendo sectores para servicios y comercio; y también el aprovechamiento de la infraestructura existente como parte del conjunto.





A su vez se propone crear tres accesos peatonales desde el conjunto habitacional hacia el interior del parque, ya que actualmente la propuesta del parque Bicentenario es de un espacio cerrado, habilitado solo hasta tempranas horas de la noche; a través de estos ingresos se propone brindar una fácil accesibilidad de los habitantes de las manzanas, ya sea como peatones o a su vez por bicicleta, es por esto que el plan también propone ciclovías dentro de los ejes viales interiores, que unan a la Av. 10 de Agosto, recorriendo todo el conjunto hasta el ingreso al parque.



Es así como se propone organizar las manzanas:

 Manzana 1 (Manzana tipo) – Manzana 2 y Manzana 3: destinadas a vivienda con pequeño comercio y servicios barriales. Estarán ubicadas en la parte interior del terreno, colindantes al Parque Bicentenario.

 Manzana 1: Conservación Infraestructura actual, donde se buscara reciclar la infraestructura existente del Club para uso de los habitantes del conjunto.

 Manzana 1: Comercio y servicios: Ubicada en el borde de la Av. 10 de Agosto, donde se implantaran comercios y servicios a gran escala que serán de beneficio para todo el sector.

El acceso se propone a través de la Av. 10 de Agosto, proyectado por una plaza de acceso peatonal que a través de un redondel arma un sistema de distribución por el cual se accederá al interior del conjunto, se plantea amplias aceras arborizadas, vías de circulación vehicular y vías exclusivas para bicicletas.

4.1 Conformación Modulo base

A través del trazo de 2 grandes ejes, uno longitudinal y otro transversal alineados con la conformación del terreno, que dividen a la manzana en 4 partes iguales, se genera el modulo de la propuesta arquitectónica, que se generara en base la planificación de un cuarto de la manzana y vendrá a desempeñar la función de modulo tipo para la propuesta global; en este se planteara la propuesta urbano-arquitectónica, un estudio de costos y factibilidad para el análisis final de inversión inmobiliaria.

El modulo puede ser repetido en torno a los ejes creados conformando la manzana completa, la cual a su vez está diseñada para ser implantada en cualquiera de las otras las manzanas del plan general destinadas a vivienda, funcionando así de igual forma como manzana tipo.



Se plante diferentes soluciones tipológicas que serán descritas más adelante, unidas a través de un espacio público, el cual gana importancia en todo el conjunto, estará completamente arborizado, iluminado y dotado de la infraestructura necesaria para el confort del usuario.



A su vez se crea un espacio de integración que funcionará como punto de intercambio y generador de actividades de los espacios circundantes, que será el que le de vida al espacio público y trabaje en conjunto con las actividades comunales generadas en el espacio construido.

4.2 Manzana tipo

Como resultado tenemos una manzana tipo, donde prevalece la importancia del espacio público, con un área verde central que los organiza, manteniendo la idea de los barrios tradicionales de la ciudad, la conformación por viviendas distribuidas alrededor de una plaza o parque, este se utilizara solamente para el intercambio y encuentro entre los habitantes del conjunto, ya que tenemos la presencia del parque bicentenario para satisfacer con todas las necesidades recreativas y de ocio.





En base a este plano de distribución general se plantea mi propuesta urbana-arquitectónica la cual veremos a continuación, cuya planificación parte del modulo tipo en un cuarto de la manzana que representa un área de 4.032.50m², diseñada para satisfacer las necesidades del mercado objetivo, tendrá como prioridad el desarrollo de proyectos inmobiliarios de vivienda pero que a su vez se buscara dotar de propuestas de comercio y servicios de tipo barrial y brindara un propuesta de reactivación del espacio público. Y a su vez se demostrara su viabilidad a través de un análisis de costos y factibilidad.

5. PROPUESTA DEL PROYECTO ARQUITECTONICO

El emprendimiento está constituido por 67 unidades de vivienda, propuesto en diferentes opciones de vivienda para satisfacer los requerimientos de todo un mercado objetivo, cada una presentara diversas tipologías y soluciones espaciales y a su vez se empleara un juego de alturas entre las 2 propuestas para dinamizar el conjunto; para esto se propone armarlo en dos tipos de vivienda tradicionales:

1. Vivienda en Torre
2. Vivienda en casa

De los cuales a su vez la vivienda en Torre estará desarrollada en dos tipologías diferentes en altura y composición, teniendo así Torre 1 y Torre 2, cada una con diferentes propuestas arquitectónicas destinada a contemplar a diferentes segmentos del mercado.

Factor de composición  el espacio público y su reactivación

5.1 Programa Arquitectónico

El proyecto está desarrollado en unidades de viviendas amplias y confortables, de diferentes áreas y características, se busca aprovechar las visuales existentes y las esquinas hacia el parque y a su vez aprovechar la planta baja para crear espacios que reactiven el espacio público y a su vez brinden diferentes servicios que satisfaga las necesidades de los habitantes del conjunto.



Es así que mi propuesta estará desarrollada en 2 tipologías de vivienda: viviendas colectivas en torre y vivienda individual en conjunto.

5.1.1 Vivienda colectiva en Torre: Desarrollada en 2 Torres de diferente altura y conformación, presentando las siguientes características:

TORRE 1: Planificada en un terreno de 748.60m², con 7 pisos de altura y 1 nivel de subsuelo de estacionamientos y bodegas. Se prevé albergar a 72 habitantes, en 27 unidades de vivienda que incluyen 11 suites y 16 departamentos, calculados con un promedio de tamaño de hogar de acuerdo al tipo de departamento diseñado.

TORRE 1			
DESCP	CANT.	TAMANO HOGAR	No. HABIT.
SUITES	11	1.50	17
DPTOS	16	3.49	56
	27		72

* Valor tamaño de hogar⁵⁶

CUADRO DE DETALLE DE AREAS

TORRE 1						
AREA TERRENO:	748.60					
DENOMINACION	NIVEL	USOS	UNID.	AREA BRUTA	AREA NO COMP.	AREA UTIL
SUBSUELO 1	N-1.80	BODEGAS/ESTACIONAMIENTOS	14/29	820.12	755.72	64.40
PLANTA BAJA	N+0.72	VIVIENDA/COMERCIO	3/2	503.41	41.82	461.59
PLANTA ALTA 2	N+3.24	VIVIENDA	4	563.45	36.84	526.61
PLANTA ALTA 3	N+5.76	VIVIENDA	4	513.05	36.84	476.21
PLANTA ALTA 4	N+8.28	VIVIENDA	4	513.05	36.84	476.21
PLANTA ALTA 5	N+10.80	VIVIENDA	4	460.13	36.84	423.29
PLANTA ALTA 6	N+13.32	VIVIENDA	4	460.13	36.84	423.29
PLANTA ALTA 7	N+15.84	VIVIENDA	4	460.13	36.84	423.29
PLANTA CUBIERTA	N+18.36	TERRAZA		71.61	71.61	0.00
TOTAL				4365.08	1090.19	3274.89

⁵⁶ *Se ha calculado el tamaño de hogar para departamentos con un promedio de 3.49 habitantes por hogar, según datos obtenidos del INDEC presentados en el capítulo anterior y para lo que se refiere a suites se ha utilizado un valor promedio de 1.50 habitantes por hogar.



En el cuadro de detalle de áreas se muestra la cantidad de unidad de viviendas a desarrollarse por planta y se desglosa las áreas, bruta y no computable y un resultado de área útil final, los cuales utilizare más adelante para definir costos y para el cálculo de la factibilidad.

Teniendo así para este caso un área útil total de 3.274.89m²

TORRE 2: Planificada en un terreno de 567.34m², con 11 pisos de altura y 3 niveles de subsuelo de estacionamientos y bodegas. Albergara a 81 habitantes, en 37 unidades de vivienda que incluyen 24 suites y 13 departamentos. Como se puede observar esta Torre tiene como prioridad llegar al mercado individual o de pareja, con un mayor número de suites frente al de departamentos, se busca de esta manera a su vez abordar el mercado estudiantil y profesional sin familia que pertenece a nuestro segmento base en su gran mayoría.

TORRE 2			
DESCP	CANT.	TAMANO HOGAR	No. HABIT.
SUITES	24	1.50	36
DPTOS	13	3.49	45
	37		81

CUADRO DE DETALLE DE AREAS

TORRE 2						
AREA TERRENO: 567.34						
DENOMINACION	NIVEL	USOS	UNID.	AREA BRUTA	AREA NO COMP.	AREA UTIL
SUBSUELO 1	N-6.84	ESTACIONAMIENTOS/BODEGAS	12/9	244.48	244.48	0.00
SUBSUELO 2	N-4.32	ESTACIONAMIENTOS/BODEGAS	13/13	244.45	244.45	0.00
SUBSUELO 3	N-1.80	ESTACIONAMIENTOS/BODEGAS	15/13	570.16	570.16	0.00
PLANTA BAJA	N+0.72	COMERCIO	2	286.22	87.56	198.66
PLANTA ALTA 2	N+3.24	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 3	N+5.76	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 4	N+8.28	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 5	N+10.80	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 6	N+13.32	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 7	N+15.84	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 8	N+18.36	VIVIENDA	4	324.95	41.10	283.85
PLANTA ALTA 9	N+20.88	VIVIENDA	3	327.02	35.34	291.68
PLANTA ALTA 10	N+23.40	VIVIENDA	3	327.02	35.34	291.68
PLANTA ALTA 11	N+25.92	VIVIENDA	3	327.02	35.34	291.68
PLANTA CUBIERTA	N+28.44	TERRAZA		72.22	72.22	0.00
TOTAL				4673.24	1612.59	3060.65



De igual forma en el cuadro de detalle de áreas, podemos ver los datos desglosados por planta, con sus respectivas áreas y niveles.

Teniendo así para este caso un área útil total de 3.060.65m²

5.1.2 Vivienda individual en conjunto: Desarrollada en 3 casas, brindando dos opciones de diseño al usuario, un tipo A - en 3 plantas o un tipo B - en 2 plantas, abriendo así la posibilidad de adquisición hacia todos los segmentos del mercado objetivo, de igual forma a la opción B se le dejara abierta la posibilidad de ampliación a una tercera planta de así desearlo en un futuro, de tal manera que los planos serán aprobados con esta opción de ampliación siempre y cuando se mantenga el diseño propuesto original.

Para el caso de análisis general se contemplará un mismo diseño para las 2 casas esquineras, del tipo A, desarrolladas en 3 plantas con la misma área de construcción pero con un área verde variable, mientras que la casa de la mitad se planteara con la opción B que será propuesta en 2 plantas; cada casa a su vez tendrá 2 estacionamientos, terraza privada (en el caso de la opción A), patio, jardinera y acceso peatonal.

CASAS			
DESCP	CANT.	TAMANO HOGAR	No. HABIT.
CASAS	3	3.49	10
	3		10

El conjunto de casas está destinado a albergar en total a 10 habitantes, calculados en una media de 3.49 habitantes por hogar, para cualquiera de los casos especificados.



CUADRO DE DETALLE DE AREAS

CASAS INDIVIDUALES						
AREA TERRENO: 527.00						
No.	DENOMINACION	CASA 1	CASA 2	CASA 3	TOTAL	AREA UTIL
1	ESTACIONAMIENTOS-JARD-ACCESO PEATONAL	35.00	35.00	35.00	105.00	
2	PATIO	106.00	21.00	106.00	233.00	
3	PLANTA BAJA	63.00	63.00	63.00	189.00	189.00
4	PLANTA ALTA N+2.88	71.10	71.10	71.10	213.30	213.30
5	PLANTA ALTA N+5.40	38.72	0.00	38.72	77.44	77.44
6	TERRAZA N+5.40	32.32	0.00	32.32	64.64	
TOTAL POR TERRENO (1+2+3)		204.00	119.00	204.00	882.38	479.74

Tenemos un área de 527.00m² destinada para el desarrollo de las casas, en el cuadro de detalle se puede observar las áreas totales por planta de cada casa, dándonos así un resultado total de todo el conjunto.

Teniendo así para este caso un área útil total de 479.74m²

➡ Como resultado de todo lo analizado en este punto tenemos que la propuesta arquitectónica estará conformada por 67 unidades de viviendas entre casas, departamentos y suites con diseños y áreas dirigidos a una variedad amplia de hogares y albergara aproximadamente a 164 personas.

CUADRO DE RESUMEN DE LA PROPUESTA

TOTAL HABITANTES	164
UNIDADES DE VIVIENDA	67

5.2 Soluciones tipológicas

VIVIENDAS COLECTIVAS EN TORRE

Para cada Torre se pensó departamentos y suites de diferente área y distribución, destinados ya sea desde para un solo habitante o para todo un hogar numeroso, con espacios amplios, cómodos y funcionales; y se busco aprovechar las visuales hacia el parque y el interior del conjunto.

5.2.1 TORRE 1

Tenemos 9 tipos de departamentos, que van variando desde los 80m² hasta los 260m²; cada uno con sus propias características de área y distribución, con opciones de 1, 2 o 3 dormitorios, cada departamento presenta áreas amplias y confortables y con todas los requerimientos necesarios para satisfacer las necesidades de los diferentes usuarios.

Esta Torre está destinada principalmente para hogares grandes, contemplando los departamentos más grandes y costosos del conjunto.





CUADRO DE DETALLE SOLUCIONES TIPOLOGICAS

TORRE 1					
TIPO	AREA	CANT.	TOTAL	PLANTA	DESCRIPCION
A	86.83	1	86.83	PB	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA
B	216.23	1	216.23	PB	3 DORMITORIOS, SALA DE ESTAR, BAR, SALA, COMEDOR, COCINA
C	66.83	4	267.32	PB-2-3-4	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA
D	83.00	6	498.00	2-3-4-5-6-7	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA
E	116.60	6	699.60	2-3-4-5-6-7	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA
F	261.82	1	261.82	2	4 DORMITORIOS, BAR, ESTUDIO, SALA, COMEDOR, COCINA
G	210.74	2	421.48	3-4	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA
H	131.00	3	393.00	5-6-7	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA
I	96.50	3	289.50	5-6-7	2 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA
		27	3,133.78		

27 UNIDADES DE VIVIENDA – AREA BRUTA 4,365.08m²

5.2.2 TORRE 2

Tenemos 6 tipos de departamentos, de los cuales 5 son destinados para personas individuales y hogares pequeños, dándole un carácter de mayor accesibilidad a diferencia de la Torre 1, y presentando como opciones tipológicas en su mayoría suites y departamentos pequeños que varían de 50 hasta 130m².

CUADRO DE DETALLE SOLUCIONES TIPOLOGICAS

TORRE 2					
TIPO	AREA	CANT.	TOTAL	PLANTA	DESCRIPCION
A	57.28	10	572.80	2-3-4-5-6-7-8-9-10-11	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA
B	67.57	7	472.99	2-3-4-5-6-7-8	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA
C	74.66	7	522.62	2-3-4-5-6-7-8	1 DORMITORIO, SALA, COMEDOR, COCINA, PATIO
D	84.34	7	590.38	2-3-4-5-6-7-8	2 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA, BALCON
E	91.58	3	274.74	9-10-11	2 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA
F	142.82	3	428.46	9-10-11	3 DORMITORIOS, BAR, ESTUDIO, SALA, COMEDOR, COCINA, BALCON, CUARTO SERVICIO
		37	2,861.99		

37 UNIDADES DE VIVIENDA – AREA BRUTA 4,673.24m²



5.2.3 Vivienda individual colectiva

Tenemos 2 tipos de vivienda individual, como ya lo mencione anteriormente, de 2 y 3 plantas, desarrolladas en 134.10m² y 172.82m² respectivamente; destinadas para hogares grandes con mayor accesibilidad económica y que disfruten de las comodidades extras de una casa, cada una posee patio privado y en el caso del tipo A de 3 plantas con terraza privada.

TIPO A - 3 PLANTAS

AREA: 172.82m²



PLANTA BAJA



SEGUNDA PLANTA



TERRAZA PRIVADA
32.32m²
TERCERA PLANTA

TIPO B - 2 PLANTAS

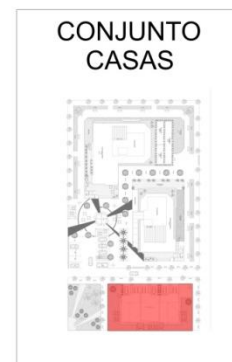
AREA: 134.10m²



PLANTA BAJA



SEGUNDA PLANTA





CUADRO DE DETALLE SOLUCIONES TIPOLOGICAS

CASAS INDIVIDUALES					
TIPO	AREA	CANT.	TOTAL	AREA EXTERIOR	DESCRIPCION
A1	172.82	1	172.82	106.00	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA, AREA MAQUINAS, SALA DE ESTAR, PATIO, TERRAZA
A2	134.10	1	134.10	21.00	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA, AREA MAQUINAS, PATIO
A3	172.82	1	172.82	106.00	3 DORMITORIOS, SALA, COMEDOR, COCINA, AREA MAQUINAS, SALA DE ESTAR, PATIO, TERRAZA
		3	479.74	233.00	

3 UNIDADES DE VIVIENDA – AREA UTIL TOTAL 479.74m²

5.3 Propuesta Arquitectónica

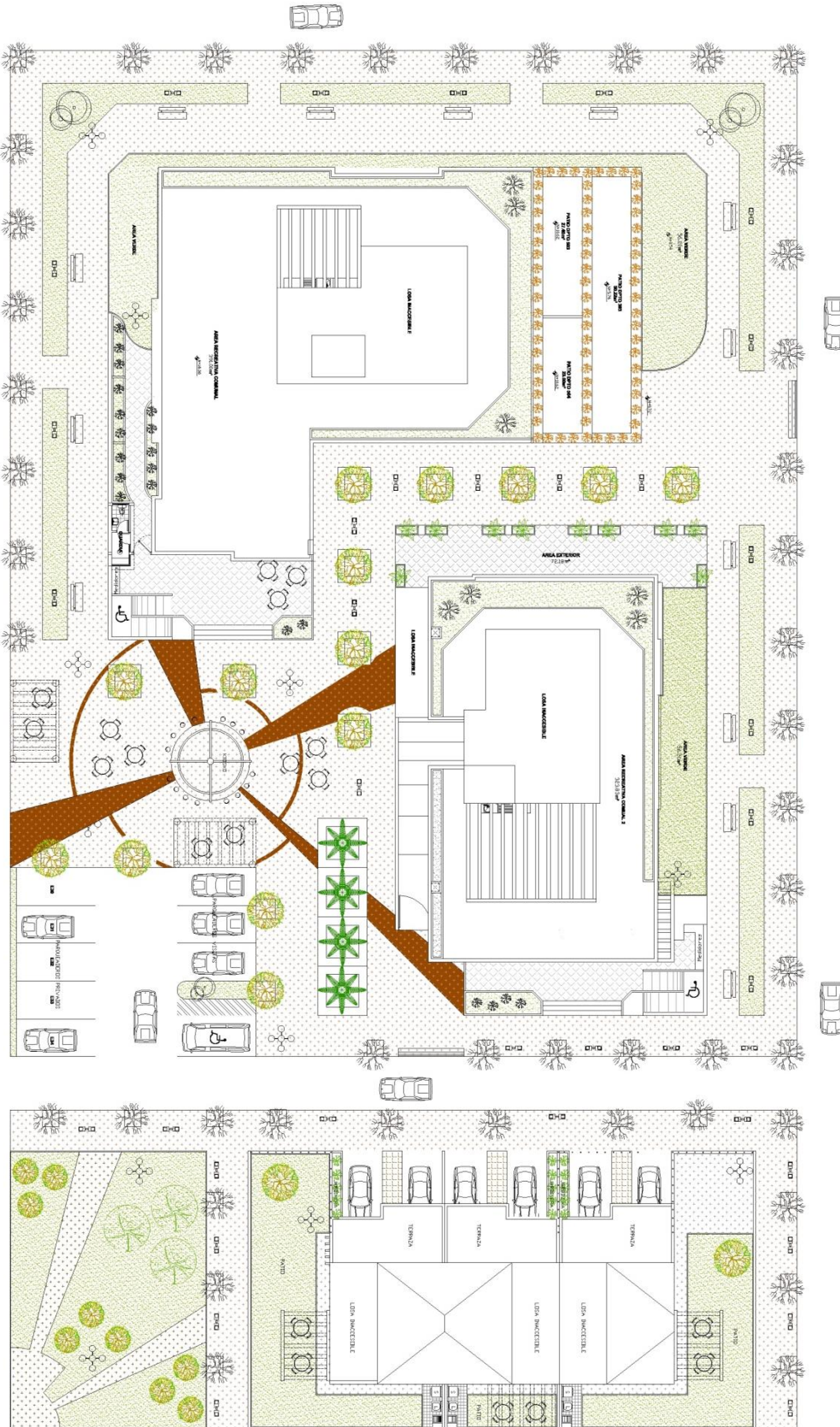
El proyecto arquitectónico estará implantado en un área total de terreno de 4,032.50m², el cual prevé un área bruta de construcción de 9,518.06m² y con un área útil de 6,815.28m²; y en base a estos resultados obtenemos un COS⁵⁷ en planta baja de 21.06% y un COS Total de 169.01%.

Podemos observar que el porcentaje del coeficiente de ocupación del suelo en planta baja es bajo, recalcando la importancia de priorizar el espacio público en la propuesta y evitar la densificación excesiva que sature el sector con lo construido.

PROPUESTA ARQUITECTONICA						
AREA TERRENO:		4,032.50				
No.	DENOMINACION	AREA UTIL PLANTA BAJA	AREA BRUTA TOTAL	AREA NO COMP.	AREA UTIL	
1	TORRE 1	461.59	4,365.08	1,090.19	3,274.89	
2	TORRE 2	198.66	4,673.24	1,612.59	3,060.65	
3	CASAS	189.00	479.74	0.00	479.74	
TOTAL POR TERRENO (1+2+3))		849.25	9,518.06	2,702.78	6,815.28	19,036.12
COS P.B.:		21.06%	COS TOTAL:		169.01%	

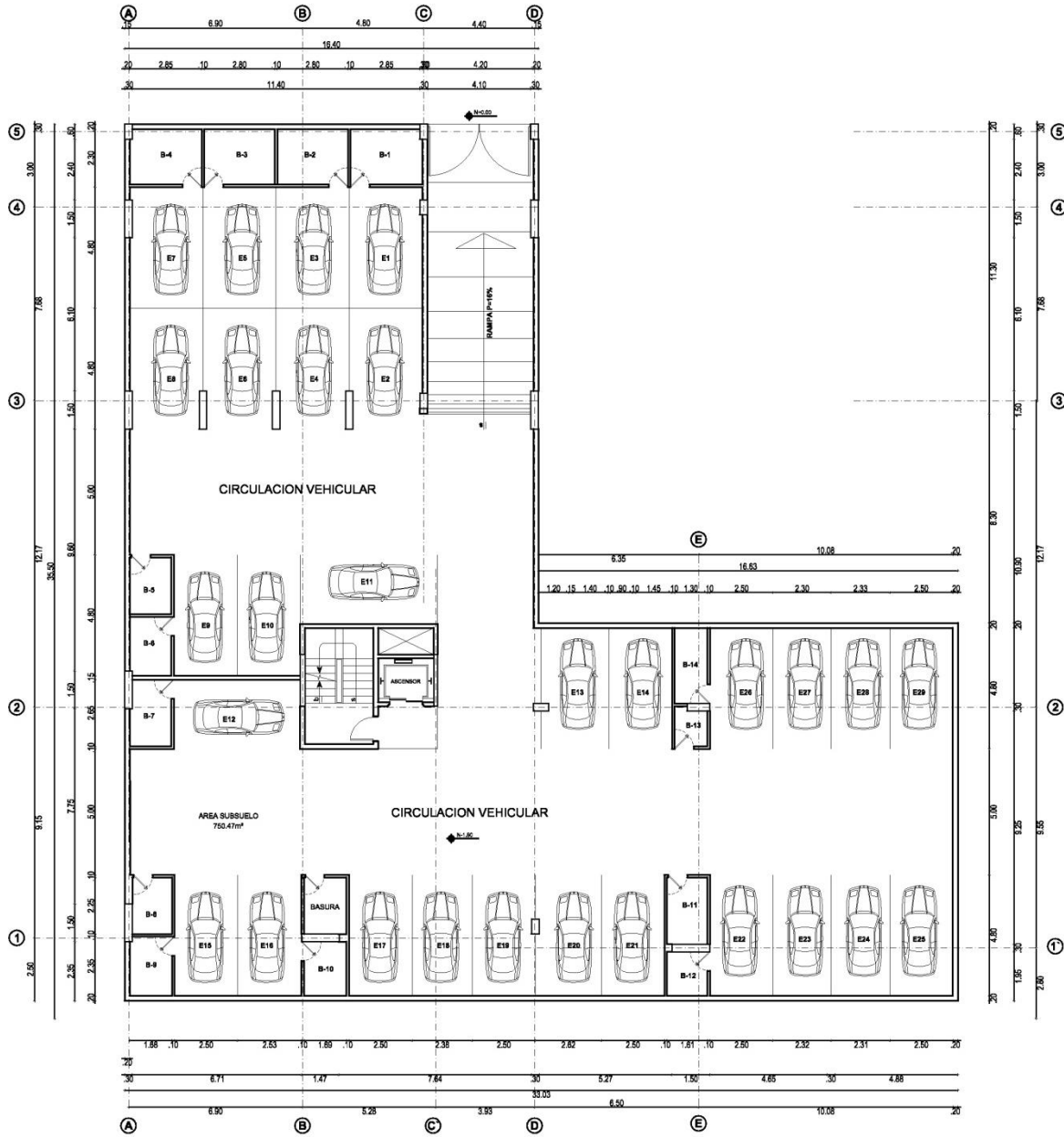
5.3.1 Implantación General

⁵⁷ Coeficiente de ocupación del suelo





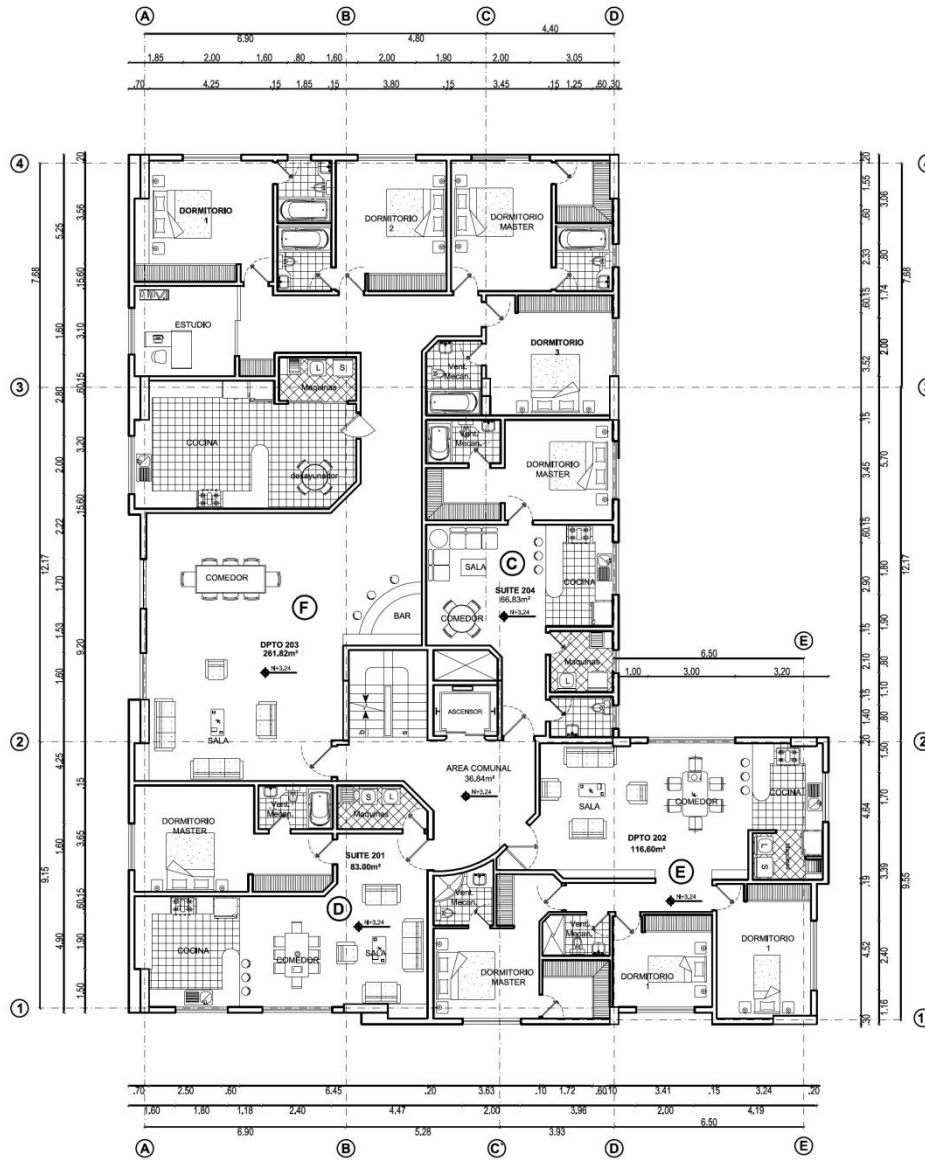
5.3.2 Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - TORRE 1



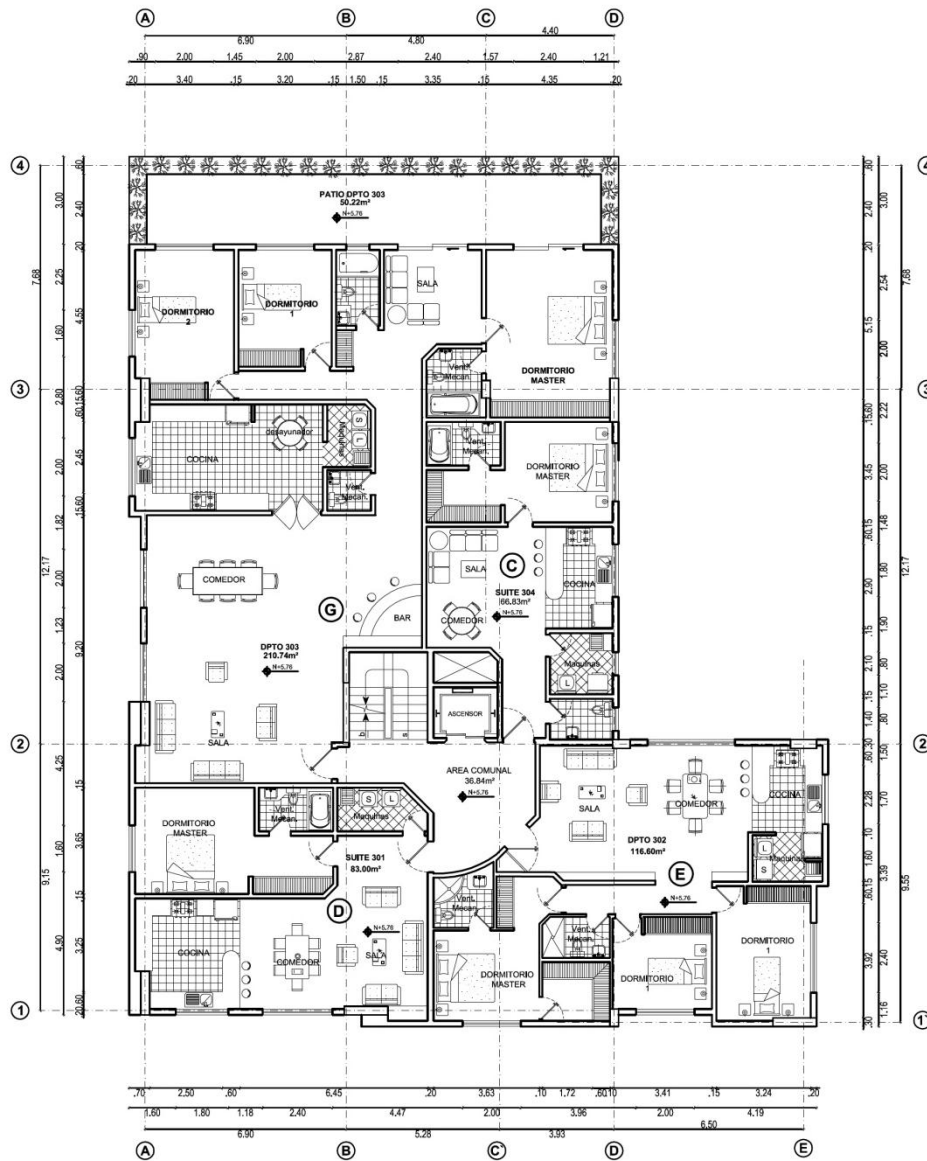
SUBSUELO N-1.80
 ESCALA.....1:200



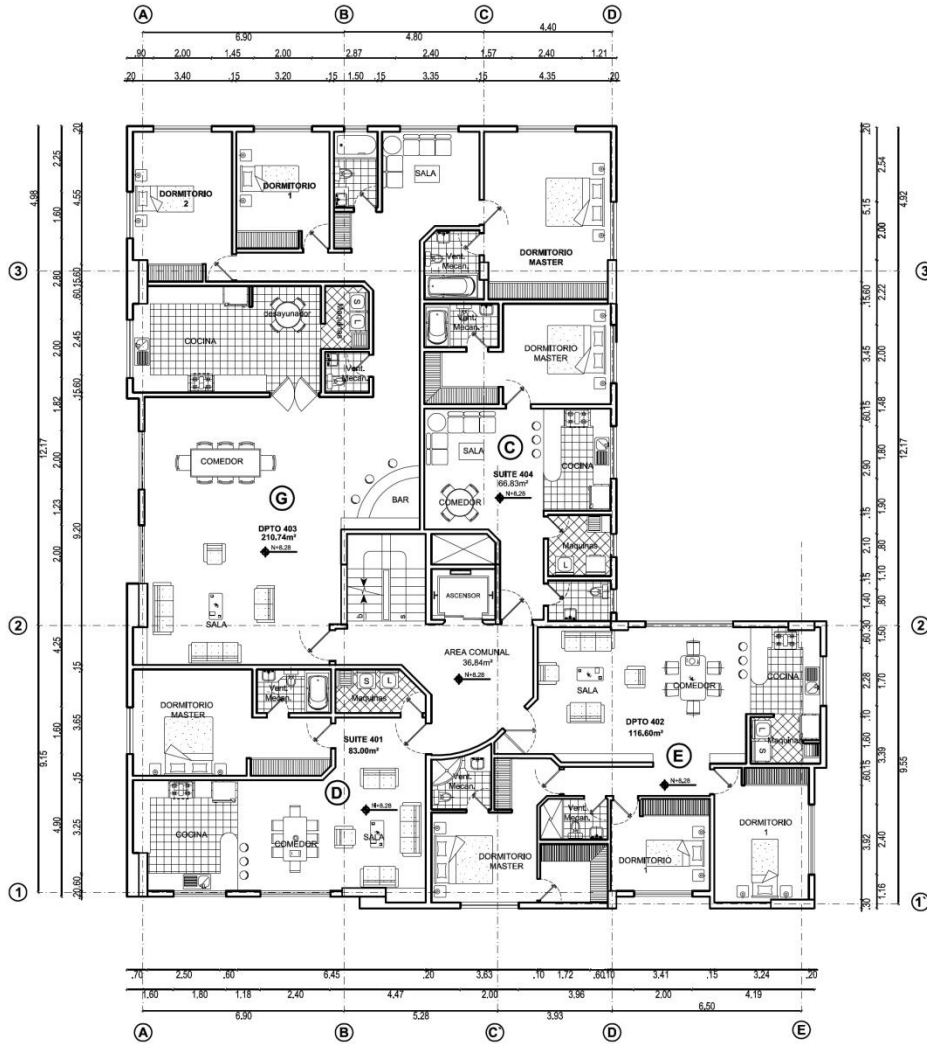
PLANTA BAJA N+1.00
 ESCALA.....1:200



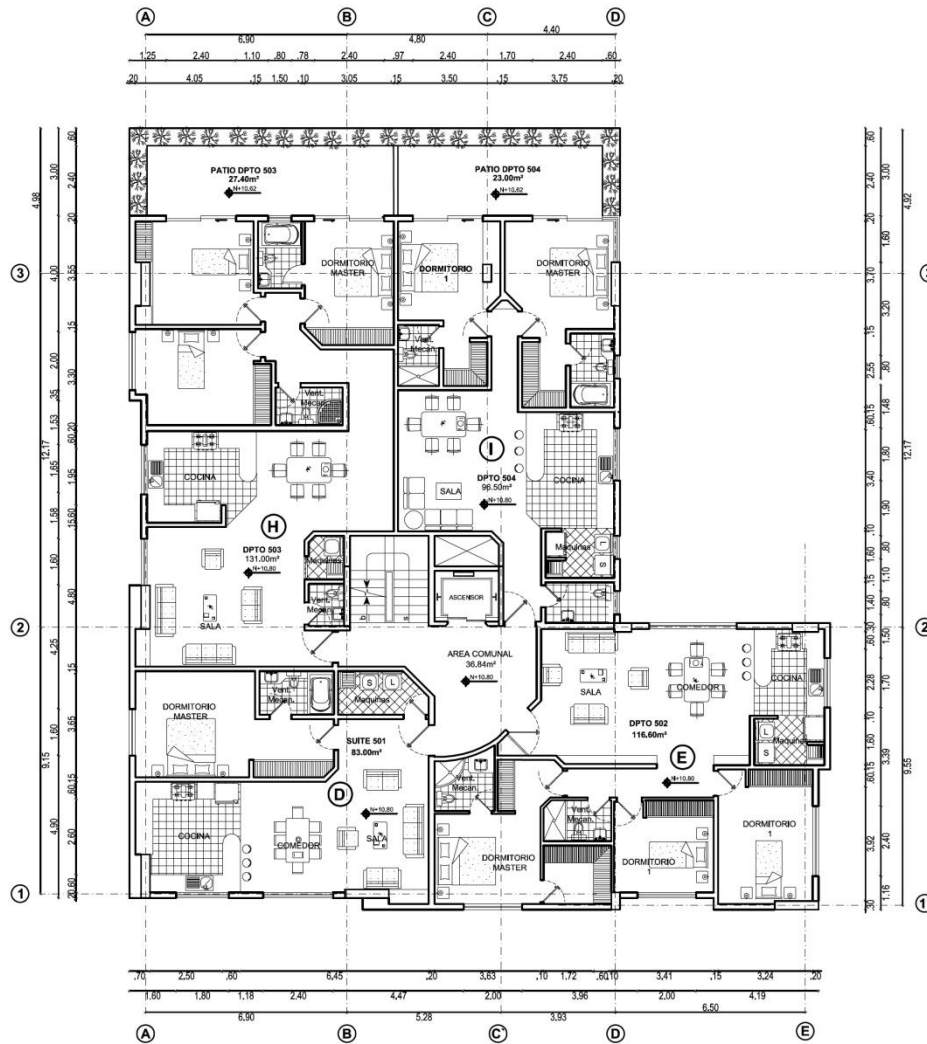
PLANTA ALTA 2
 ESCALA.....1:200



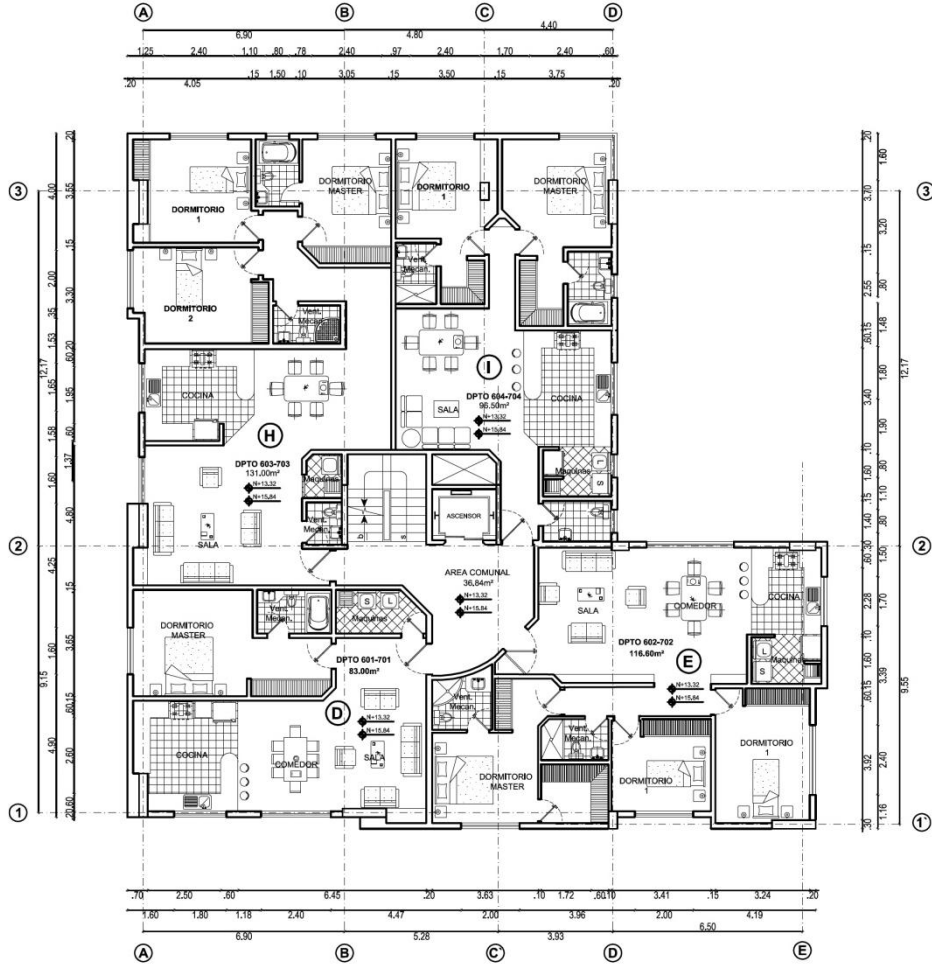
PLANTA ALTA 3
 ESCALA.....1:200



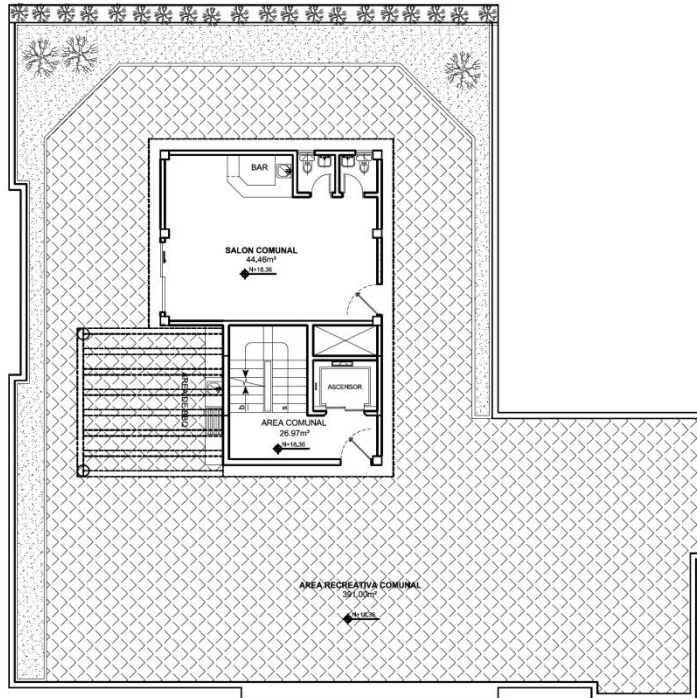
PLANTA ALTA 4
ESCALA.....1:200



PLANTA ALTA 5
 ESCALA.....1:200



PLANTA ALTA 6-7
 ESCALA.....1:200



PLANTA TERRAZA
 ESCALA.....1:200



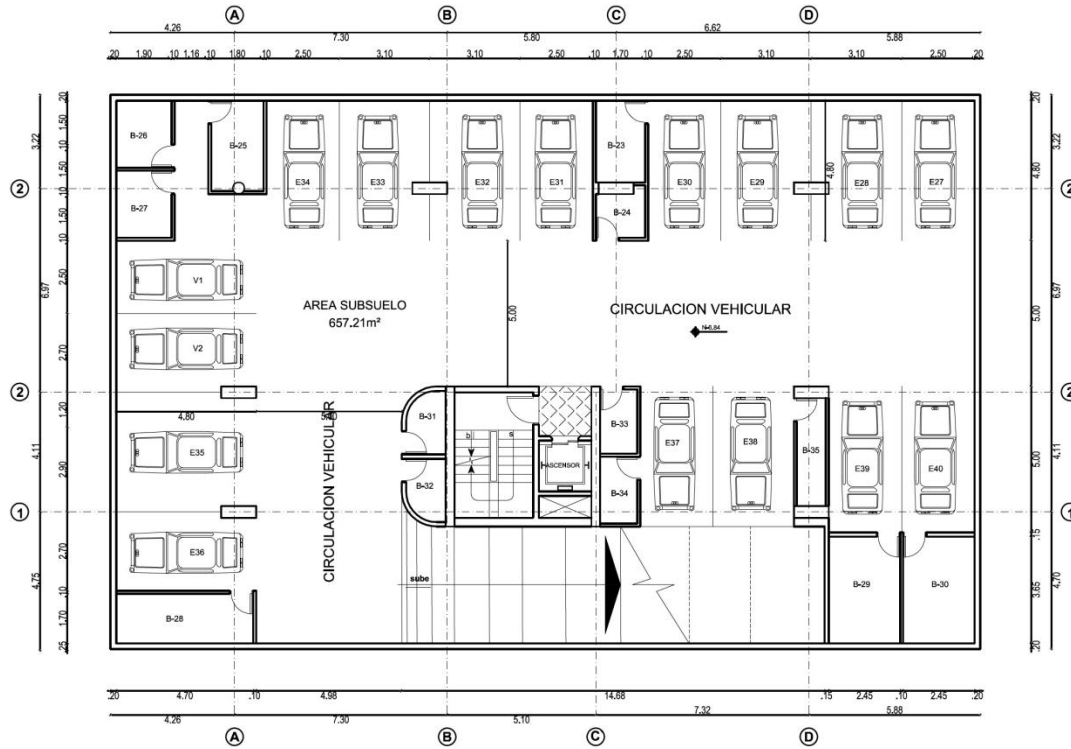
CUADRO DE AREAS TORRE 1						
PISO	NIVEL	USOS	AREA UTIL	AREA NO COMPUTABLE		AREA BRUTA CONSTRUIDA
				CONSTRUIDA	ABIERTA	
SUBSUELO	N-1.80	ESTACIONAMIENTO 1		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 2		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 3		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 4		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 5		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 6		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 7		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 8		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 9		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 10		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 11		14.98		14.98
		ESTACIONAMIENTO 12		13.75		13.75
		ESTACIONAMIENTO 13		12.96		12.96
		ESTACIONAMIENTO 14		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 15		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 16		12.15		12.15
		ESTACIONAMIENTO 17		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 18		11.42		11.42
		ESTACIONAMIENTO 19		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 20		12.55		12.55
		ESTACIONAMIENTO 21		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 22		12.12		12.12
		ESTACIONAMIENTO 23		11.04		11.04
		ESTACIONAMIENTO 24		11.04		11.04
		ESTACIONAMIENTO 25		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 26		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 27		11.04		11.04
		ESTACIONAMIENTO 28		11.04		11.04
		ESTACIONAMIENTO 29		12.00		12.00
		BODEGA 1		7.75		7.75
		BODEGA 2		7.25		7.25
		BODEGA 3		7.25		7.25
BODEGA 4		7.75		7.75		
BODEGA 5		4.77		4.77		
BODEGA 6		4.73		4.73		
BODEGA 7		5.50		5.50		
BODEGA 8		4.84		4.84		
BODEGA 9		5.04		5.04		
BODEGA 10		4.71		4.71		
BODEGA 11		5.24		5.24		
BODEGA 12		3.79		3.79		
BODEGA 13		2.70		2.70		
BODEGA 14		4.80		4.80		
BASURA		4.71		4.71		
CIRCULACION PEATONAL		18.16		18.16		
ASCENSOR		4.81		4.81		
	N+0.00/N-1.80	CIRCULACION VEHICULAR		286.47	39.38	286.47
			0.00	755.72	39.38	755.72
PLANTA BAJA	N+0.72	SUITE 101	86.83			86.83
		SUITE 102	66.83			66.83
		DPTO 103	216.23			216.23
		PASAJE COMERCIAL	91.70			91.70
		ASCENSOR		5.07		5.07
		CIRCULACION PEATONAL		36.75	129.96	36.75
		AREA VERDE			119.91	
		GUARDIA			5.19	5.19
			461.59	41.82	249.87	503.41



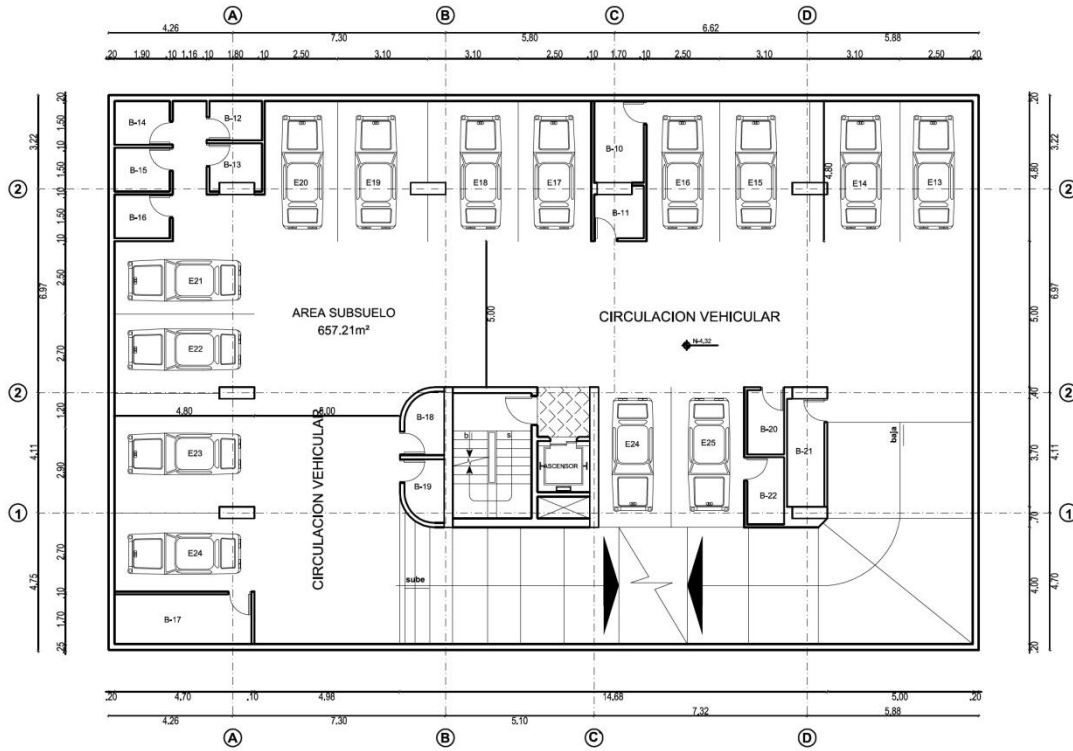
PLANTA BAJA	N+0.72	SUITE 101	86.83			86.83
		SUITE 102	66.83			66.83
		DPTO 103	216.23			216.23
		PASAJE COMERCIAL	91.70			91.70
		ASCENSOR		5.07		5.07
		CIRCULACION PEATONAL		36.75	129.96	36.75
		AREA VERDE			119.91	
			461.59	41.82	249.87	503.41
SEGUNDO PISO	N+3.24	DPTO 201	83.00			83.00
		DPTO 202	116.60			116.60
		DPTO 203	261.82			261.82
		SUITE 204	66.83			66.83
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		32.14		32.14
		GUARDIA		5.19		5.19
			528.25	36.84	0.00	565.09
TERCER PISO	N+5.76	DPTO 301	116.89			116.89
		DPTO 302	116.60			116.60
		DPTO 303	245.12		50.40	245.12
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		29.73		29.73
			478.61	34.43	50.40	513.04
CUARTO PISO	N+8.28	DPTO 401	116.89			116.89
		DPTO 402	116.60			116.60
		DPTO 403	245.12			245.12
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		29.73		29.73
			478.61	34.43	0.00	513.04
QUINTO PISO	N+10.80	DPTO 501	116.89			116.89
		DPTO 502	116.60			116.60
		DPTO 503	194.72		50.40	194.72
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		29.73		29.73
			428.21	34.43	50.40	462.64
SEXTO PISO	N+13.32	DPTO 601	116.89			116.89
		DPTO 602	116.60			116.60
		DPTO 603	194.72			194.72
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		29.73		29.73
			428.21	34.43	0.00	462.64
SEPTIMO PISO	N+15.84	DPTO 701	116.89			116.89
		DPTO 702	116.60			116.60
		DPTO 703	194.72			194.72
		ASCENSOR		4.70		4.70
		CIRCULACION PEATONAL		29.73		29.73
			428.21	34.43	0.00	462.64
TERRAZA	N+18.36	SALA COMUNAL		44.46		44.46
		AREA RECREATIVA COMUNAL			391.00	0.00
		ASCENSOR (incluye maquinas)		5.40		5.40
		CIRCULACION PEATONAL		21.75		21.75
		0.00	71.61	391.00	71.61	
TOTAL			AREA UTIL	CONSTRUIDA	ABIERTA	AREA BRUTA
			3,231.69	1,033.97	781.05	4,265.66



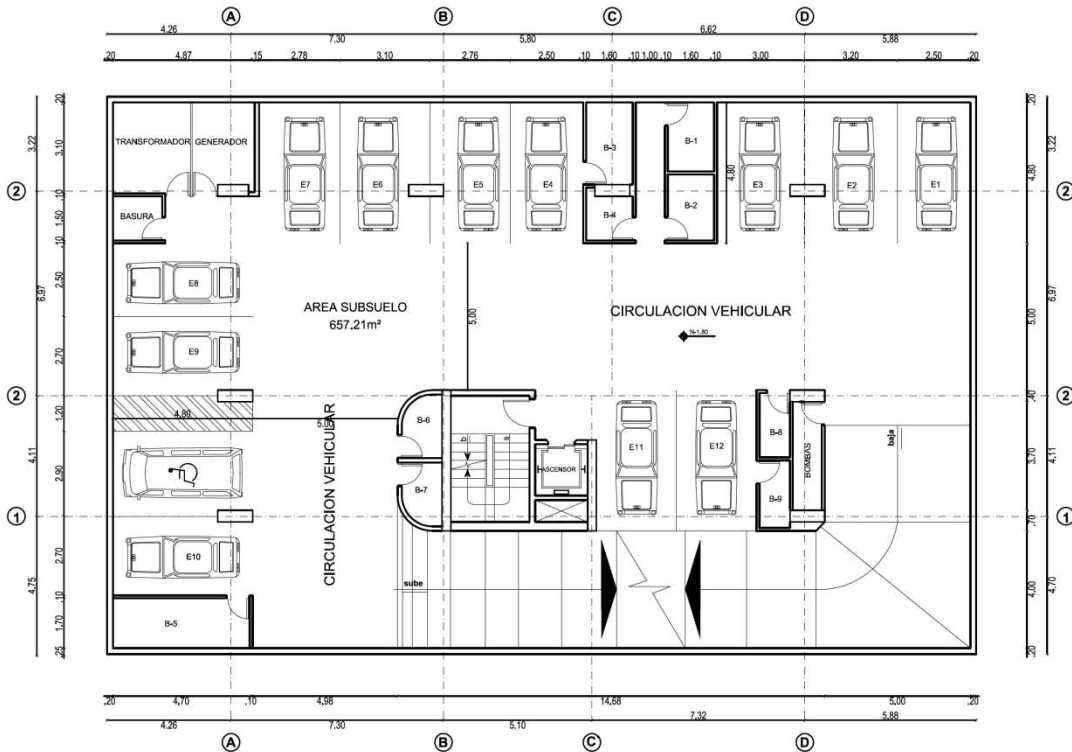
5.3.3 Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - TORRE 2



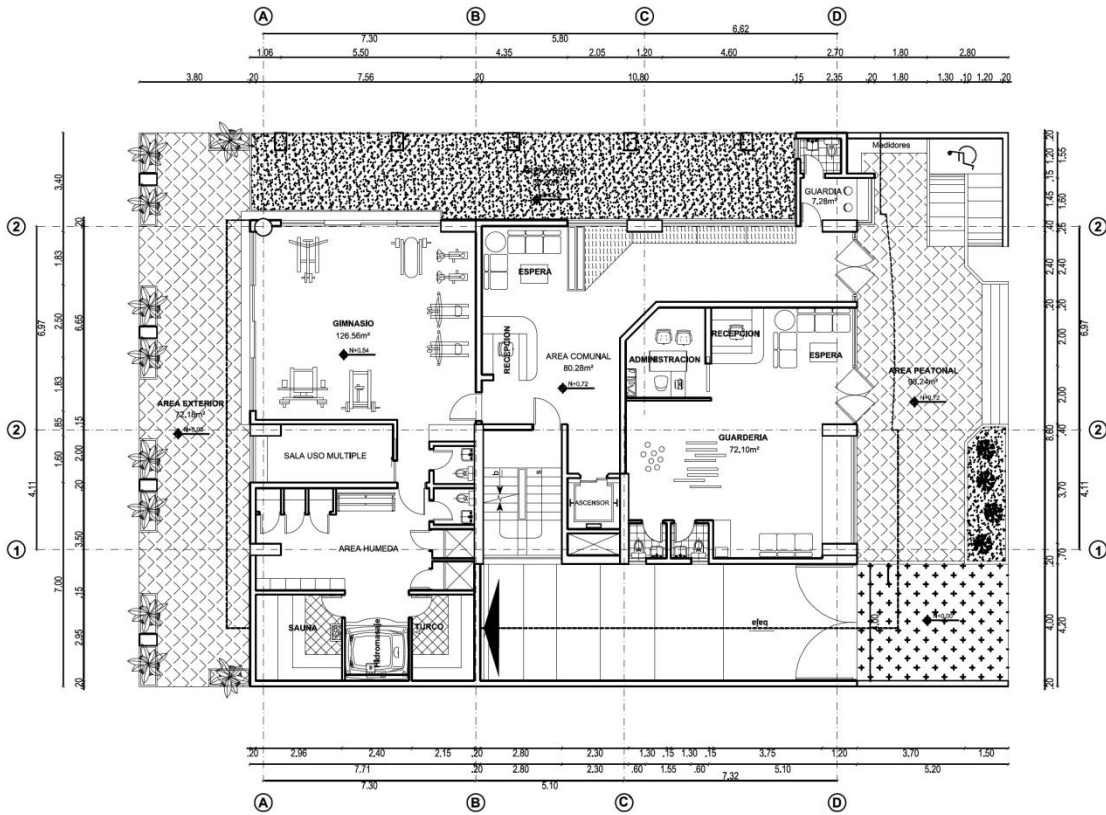
SUBSUELO N-6.84
 ESCALA.....1:200



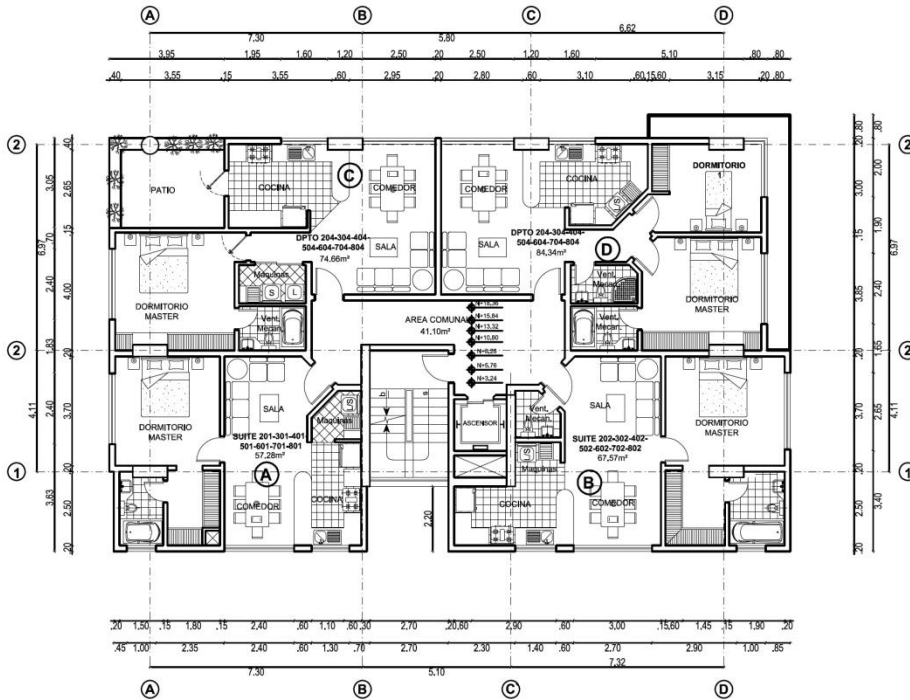
SUBSUELO N-4.32
ESCALA.....1:200



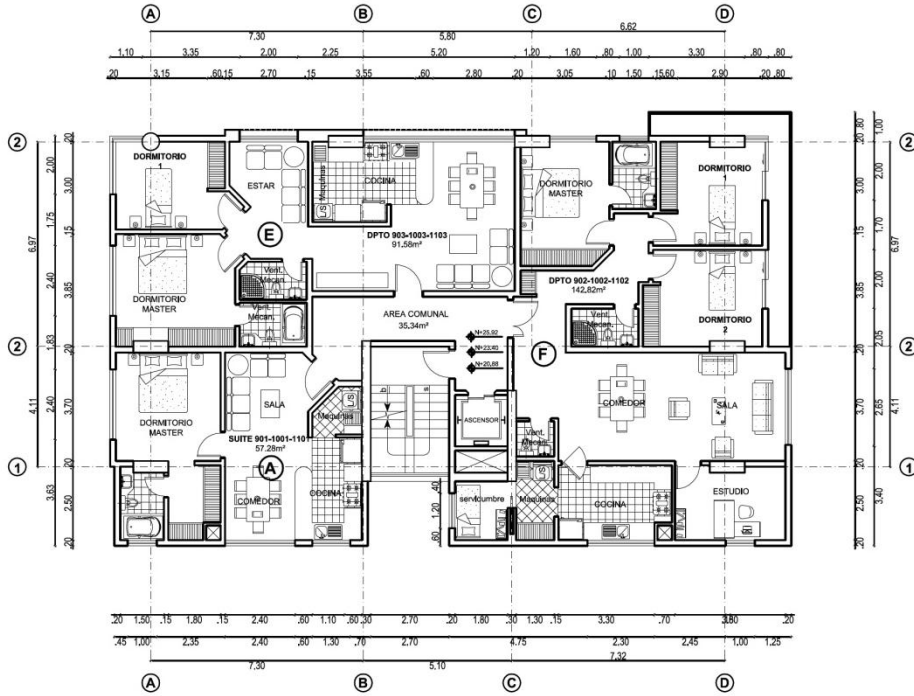
SUBSUELO N-1.80
ESCALA.....1:200



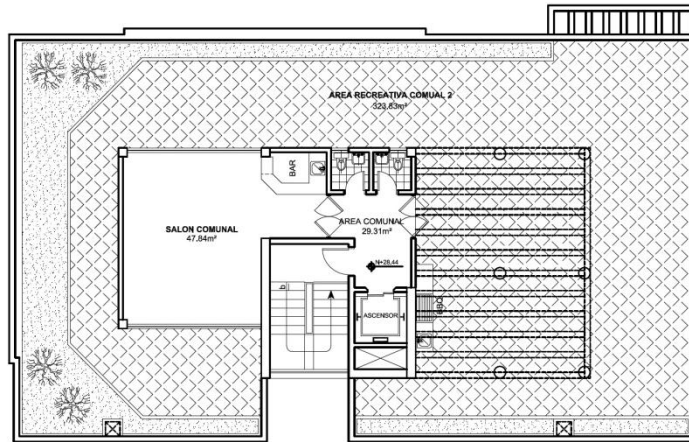
PLANTA BAJA N+1.00
ESCALA.....1:200



PLANTA ALTA 2-3-4-5-6-7-8
ESCALA.....1:200



PLANTA ALTA 9-10-11
 ESCALA.....1:200



PLANTA TERRAZA
 ESCALA.....1:100



CUADRO DE AREAS TORRE 2						
PISO	NIVEL	USOS	AREA UTIL	AREA NO COMPUTABLE		AREA BRUTA CONSTRUIDA
				CONSTRUIDA	ABIERTA	
SUBSUELO 3	N-6.84	ESTACIONAMIENTO 1		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 2		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 3		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 4		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 5		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 6		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 7		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 8		13.92		13.92
		ESTACIONAMIENTO 9		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 10		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 11		14.98		14.98
		ESTACIONAMIENTO 12		13.75		13.75
		BODEGA 1		7.75		7.75
		BODEGA 2		7.25		7.25
		BODEGA 3		7.25		7.25
		BODEGA 4		7.75		7.75
		BODEGA 5		9.51		9.51
		BODEGA 6		5.50		5.50
		BODEGA 7		9.88		9.88
		BODEGA 8		4.71		4.71
		BODEGA 9		3.79		3.79
		BASURA		4.71		4.71
		TRANSFORMADOR		3.79		3.79
GENERADOR		4.71		4.71		
BOMBAS		3.79		3.79		
			0.00	244.48	0.00	244.48
SUBSUELO 2	N-4.32	ESTACIONAMIENTO 13		12.96		12.96
		ESTACIONAMIENTO 14		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 15		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 16		12.15		12.15
		ESTACIONAMIENTO 17		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 18		11.42		11.42
		ESTACIONAMIENTO 19		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 20		12.55		12.55
		ESTACIONAMIENTO 21		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 22		12.12		12.12
		ESTACIONAMIENTO 23		11.98		11.98
		ESTACIONAMIENTO 24		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 25		12.00		12.00
		BODEGA 10		7.75		7.75
		BODEGA 11		7.25		7.25
		BODEGA 12		7.25		7.25
		BODEGA 13		7.75		7.75
		BODEGA 14		9.51		9.51
		BODEGA 15		5.50		5.50
		BODEGA 16		9.88		9.88
		BODEGA 17		4.71		4.71
		BODEGA 18		3.79		3.79
		BODEGA 19		5.50		5.50
BODEGA 20		9.88		9.88		
BODEGA 21		4.71		4.71		
BODEGA 22		3.79		3.79		
			0.00	244.45	0.00	244.45

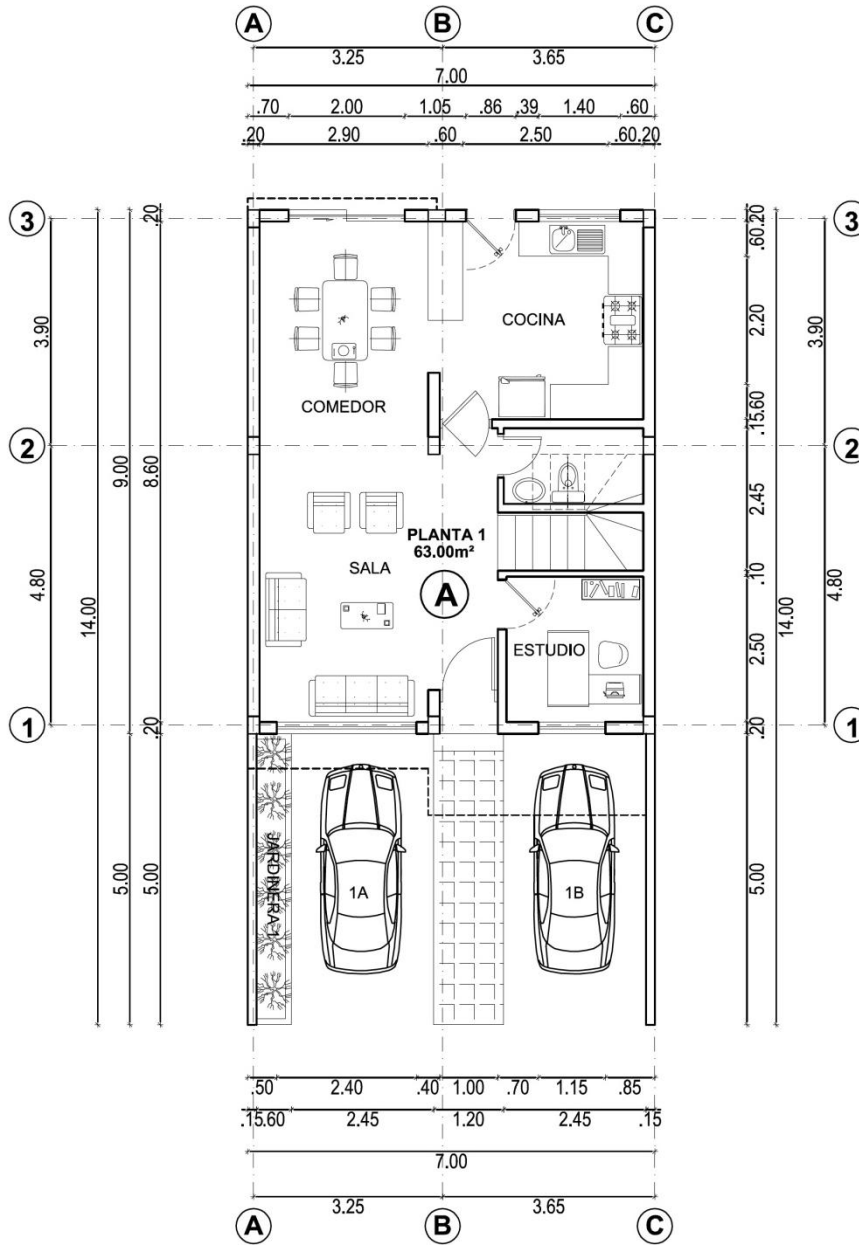


SUBSUELO 1	N-1.80	ESTACIONAMIENTO 26		12.96		12.96
		ESTACIONAMIENTO 27		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 28		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 29		12.15		12.15
		ESTACIONAMIENTO 30		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 31		11.42		11.42
		ESTACIONAMIENTO 32		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 33		12.55		12.55
		ESTACIONAMIENTO 34		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 35		12.12		12.12
		ESTACIONAMIENTO 36		11.98		11.98
		ESTACIONAMIENTO 37		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 38		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 39		12.00		12.00
		ESTACIONAMIENTO 40		12.00		12.00
		BODEGA 23		7.75		7.75
		BODEGA 24		7.25		7.25
		BODEGA 25		7.25		7.25
		BODEGA 26		7.75		7.75
		BODEGA 27		9.51		9.51
	BODEGA 28		5.50		5.50	
	BODEGA 29		9.88		9.88	
	BODEGA 30		4.71		4.71	
	BODEGA 31		3.79		3.79	
	BODEGA 32		5.24		5.24	
	BODEGA 33		2.70		2.70	
BODEGA 34		4.80		4.80		
BODEGA 35		4.80		4.80		
CIRCULACION PEATONAL		18.16		18.16		
ASCENSOR		4.81		4.81		
N+0.00/N-1.80	CIRCULACION VEHICULAR		285.08	54.39	285.08	
			0.00	570.16	54.39	570.16
PLANTA BAJA	N+0.72	GUARDERIA	72.10			72.10
		GIMANSIO	126.56		72.18	126.56
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		76.58	98.24	76.58
		AREA VERDE			56.20	
		GUARDIA		7.28		7.28
			198.66	87.56	226.62	286.22
SEGUNDO PISO	N+3.24	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
TERCER PISO	N+5.76	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95

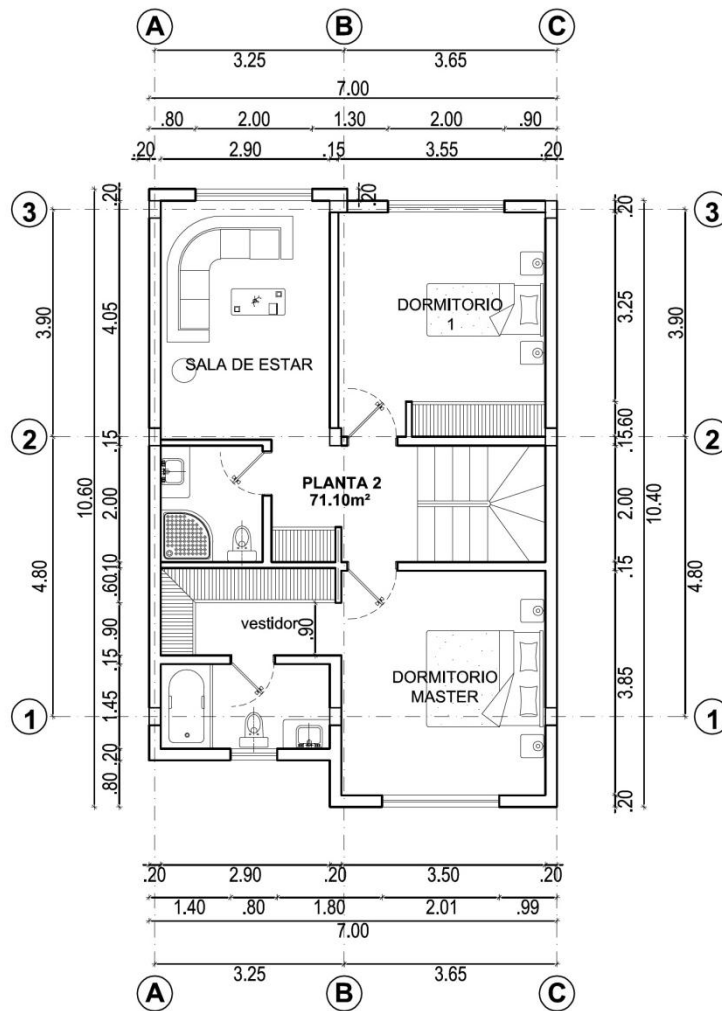


CUARTO PISO	N+8.28	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
QUINTO PISO	N+10.80	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
SEXTO PISO	N+13.32	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
SEPTIMO PISO	N+15.84	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
OCTAVO PISO	N+18.36	SUITE 201	57.28			57.28
		SUITE 202	67.57			67.57
		DPTO 203	74.66			74.66
		DPTO 204	84.34			84.34
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		37.40		37.40
			283.85	41.10	0.00	324.95
NOVENO PISO	N+20.88	SUITE 901	57.28			57.28
		DPTO 902	142.82			142.82
		DPTO 1003	91.58			91.58
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		31.64		31.64
					291.68	35.34
DECIMO PISO	N+23.40	SUITE 1001	57.28			57.28
		DPTO 1002	142.82			142.82
		DPTO 1003	91.58			91.58
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		31.64		31.64
					291.68	35.34
ONCEAVO PISO	N+25.92	SUITE 1101	57.28			57.28
		DPTO 1102	142.82			142.82
		DPTO 1103	91.58			91.58
		ASCENSOR		3.70		3.70
		CIRCULACION PEATONAL		31.64		31.64
					291.68	35.34
TERRAZA	N+28.44	SALA COMUNAL		47.84		47.84
		AREA RECREATIVA COMUNAL			251.61	0.00
		ASCENSOR (incluye maquinas)		5.40		5.40
		CIRCULACION PEATONAL		18.98		18.98
			0.00	72.22	251.61	72.22
TOTAL			AREA UTIL	CONSTRUIDA	ABIERTA	AREA BRUTA
			3,060.65	1,612.59	532.62	4,673.24

5.3.4 Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - CASAS - TIPO A

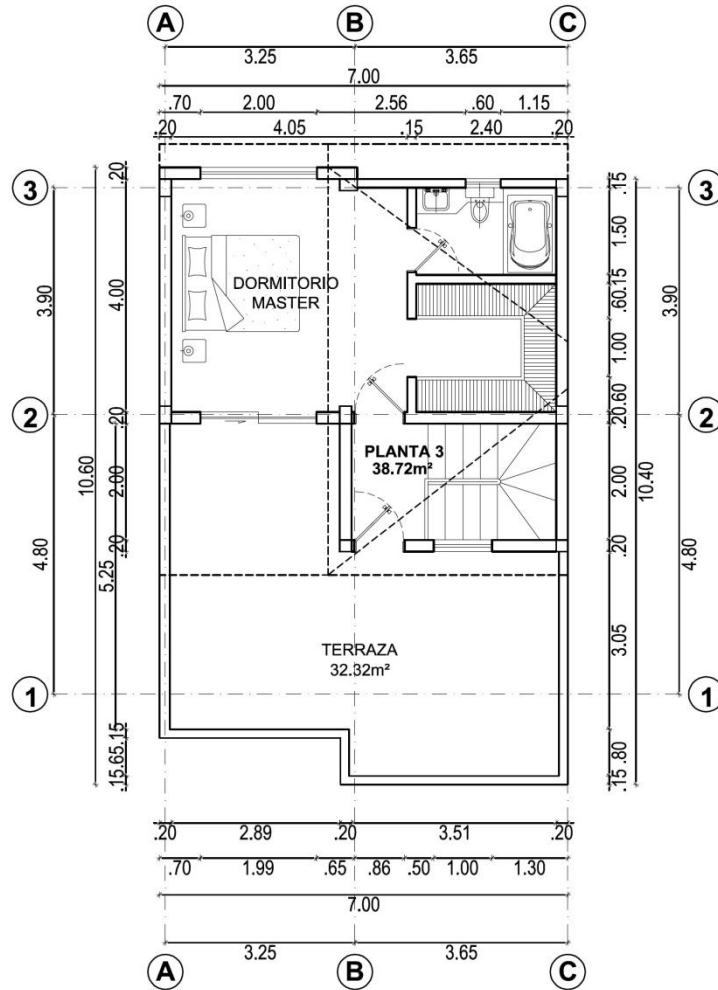


PLANTA BAJA
 ESCALA.....1:100



SEGUNDA PLANTA

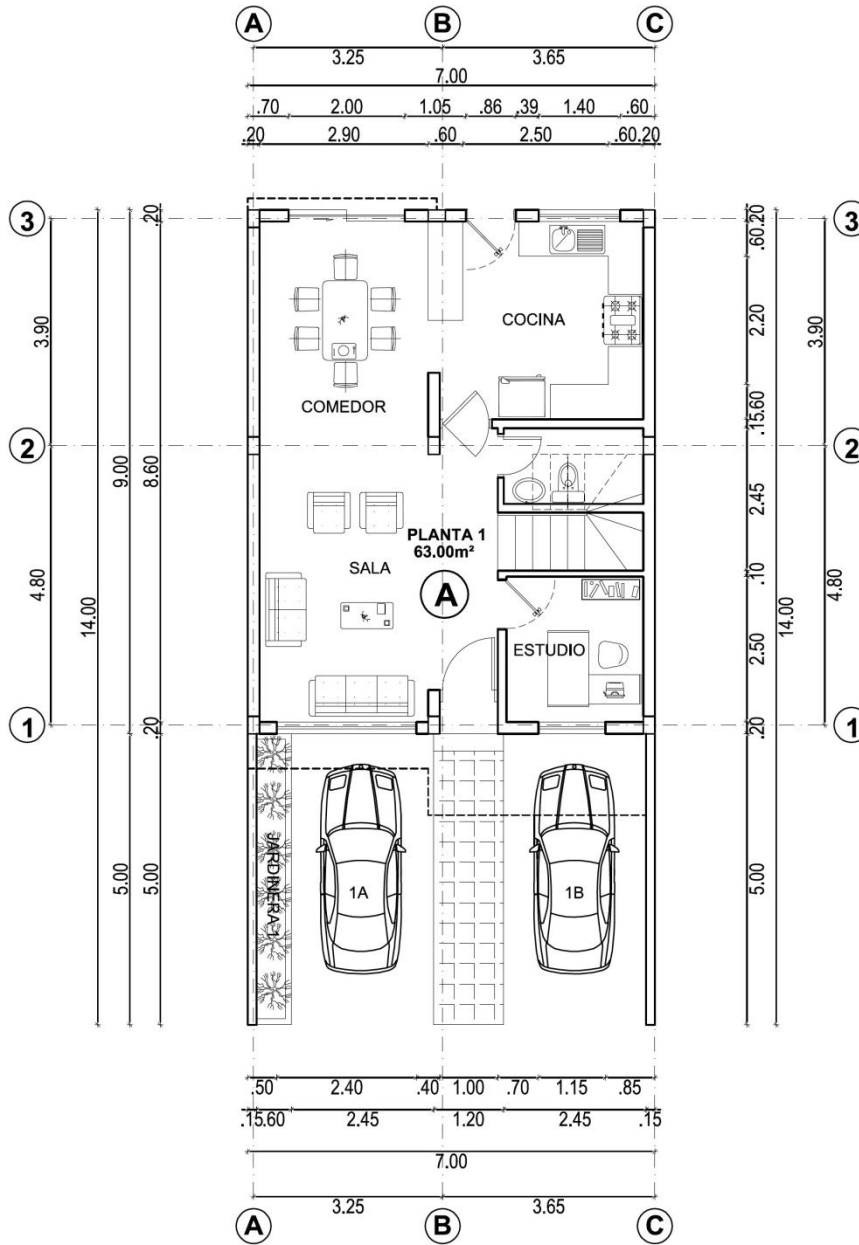
ESCALA.....1:100



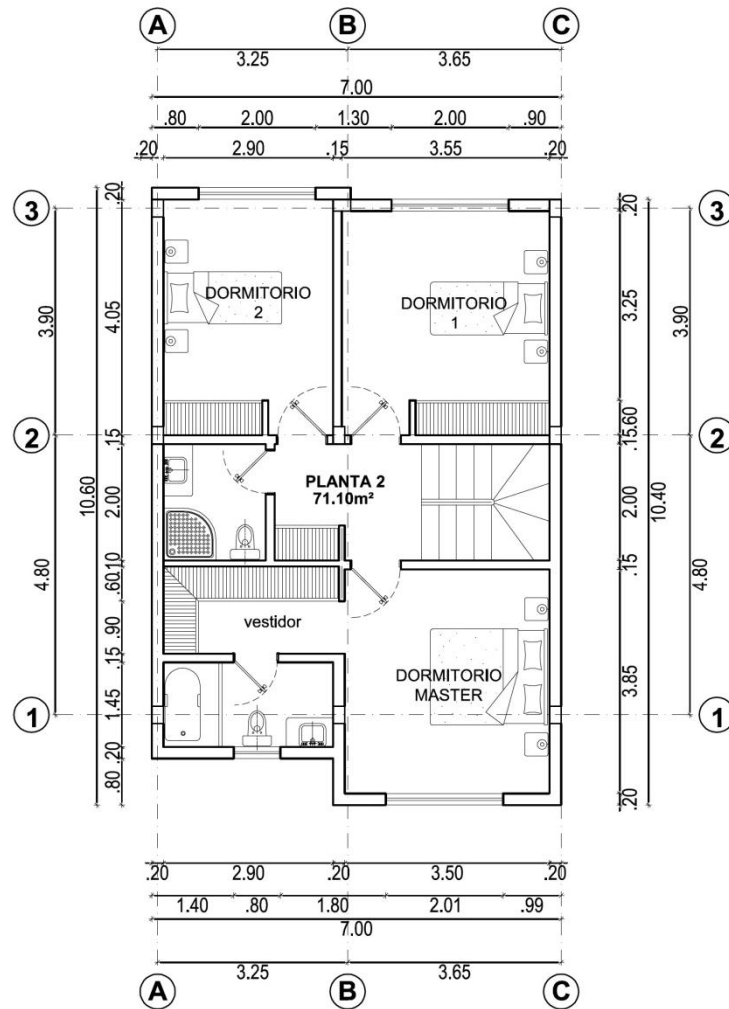
TERCERA PLANTA
ESCALA.....1:100



5.3.5 Plantas Arquitectónicas y cuadro de áreas - CASAS - TIPO B



PLANTA BAJA
 ESCALA.....1:100



SEGUNDA PLANTA
 ESCALA.....1:100



CUADRO DE AREAS CASAS INDIVIDUALES				
No.	NIVEL	USOS	AREA UTIL (m ²)	
			AREA CONSTRUIDA	AREA ABIERTA
CASA 1				
1	N+0.18	PLANTA BAJA	63.00	
	N+2.70	PLANTA ALTA 1	71.10	
	N+5.22	TERRAZA	38.72	32.32
	N+0.00	ESTACIONAMIENTOS		25.25
	N+0.22	JARDINERA		3.75
	N+0.23	PATIO		106.00
	N+0.24	CIRCULACION PEATONAL		6.00
			172.82	173.32
CASA 2				
2	N+0.72	PLANTA BAJA	63.00	
		PLANTA ALTA 1	71.10	
		TERRAZA		
		ESTACIONAMIENTOS		25.25
		JARDINERA		3.75
		PATIO		21.00
		CIRCULACION PEATONAL		6.00
			134.10	56.00
CASA 3				
3	N+0.72	PLANTA BAJA	63.00	
		PLANTA ALTA 1	71.10	
		TERRAZA	38.72	32.32
		ESTACIONAMIENTOS		25.25
		JARDINERA		3.75
		PATIO		106.00
		CIRCULACION PEATONAL		6.00
			172.82	173.32
TOTAL			479.74	402.64
			882.38	

5.3.6 Vistas y perspectivas generales



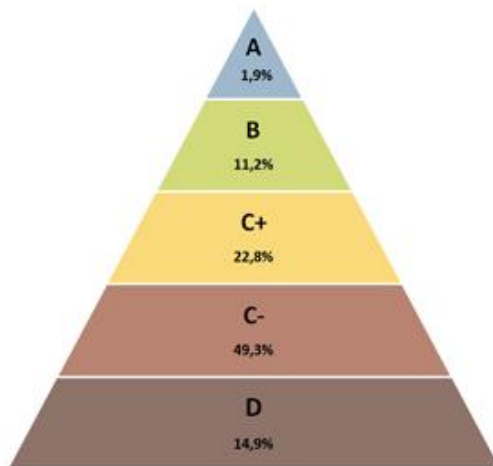
5.4 Demanda y modelo de gestión

5.4.1 Definición mercado meta

Como ya lo mencione en el capítulo anterior, con la presencia del parque Bicentenario se prevé el inicio de un proceso de renovación en toda la zona, actualmente en el sector se encuentran viviendas que apuntan a un nivel medio, producto de haber sido el borde del aeropuerto y estar rodeado de industrias y lotes abandonados, es por esto que a través de este proceso iniciado ya con la apertura del parque, la creación de la estación multimodal del metro, una nueva planificación vial, sin duda impulsara la creación de nuevas centralidades, lo que a su vez atraerá a la inversión inmobiliaria, la planificación de nuevas zonas comerciales y financieras.

Es por esto que con la planificación del proyecto se espera alcanzar como mercado meta a la clase media y media alta, ya que en la actualidad como pudimos observar en los datos proporcionados en los antecedentes la clase media se ha ido robusteciéndose con el paso del tiempo en todo el país, y según datos obtenidos en la encuesta estratificación planteada por el

INEC⁵⁸, se obtuvieron los resultados de los grupos socioeconómicos:



A (Alto) – 1.90%

B (medio Alto) – 11.20%

C+ (medio Típico) – 22.80%

C- (Medio Bajo) – 49.30%

D (Bajo) – 14.90%

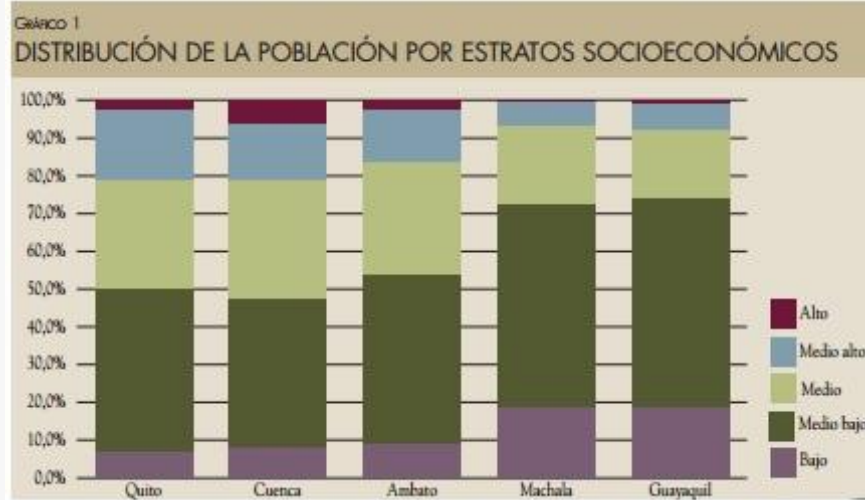
MERCADO META

35.90%

Fuente: Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico

Con el desarrollo del proyecto se espera apuntar a este 35.90% de la población del país, convirtiéndolo en nuestro mercado meta al que se dirigirá la propuesta inmobiliaria.

⁵⁸ Instituto Nacional de Estadística y Censos, Encuesta de Estratificación del Nivel Socioeconómico, realizada en las 5 ciudades con mayor peso económico y poblacional del país, Enero 2012



Observamos que Quito tiene un estrato bajo pequeño que no llega al 10% de la población y a su vez tiene la mayor proporción de la población concentrada en el segmento medio alto, es así que con el desarrollo de la propuesta habitacional se busca llegar al 50% de la población total de Quito, perteneciente al estrato medio, medio alto y alto. Principalmente dando mayor importancia a las características y posibilidades pertenecientes al estrato medio que dentro de nuestro mercado tiene el porcentaje más alto, llegando casi a un 30%.

5.4.2 Caracterización clase media

Poco más de la mitad de los ecuatorianos está en capacidad de ahorrar, según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos del INEC. El estudio revela que el 58,8% de los hogares del país percibe más ingresos de los gastos que genera, mientras que solo el 1% gana lo mismo que gasta y el 48,1% restante gasta más de lo que recibe. Tenemos así, un ingreso total promedio de 892.90 USD al mes; teniendo un promedio de gastos mensual de 809.60 USD, obteniendo de esta manera como resultado un ahorro promedio de 83.00 USD al mes⁵⁹, correspondiente aproximadamente a un 10% como capacidad de ahorro del caso.

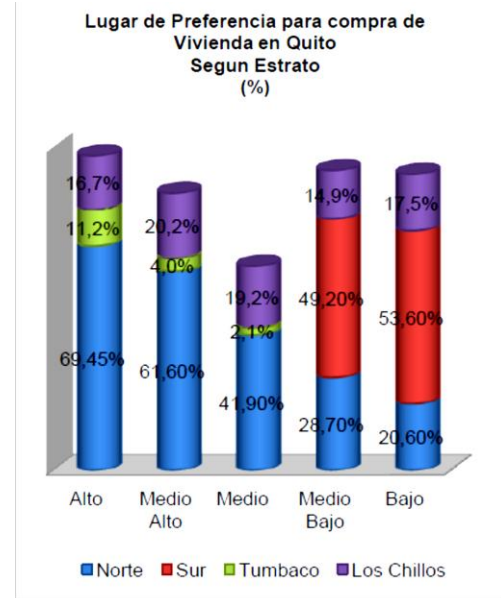
“Las personas pertenecientes a un estrato medio no tienen grandes propiedades, ni lujos pero tienen una buena capacidad de ahorro, en su mayoría son profesionales o funcionarios del

⁵⁹ Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares Urbanos y Rurales 2011-2012, INEC



Estado.”⁶⁰ Lo más común es que trabajen en el sector privado independiente. En el caso de los estratos altos el 1/3 trabaja en el sector público y el 1/5 por cuenta propia.

En relación al lugar de preferencia para la compra de vivienda podemos observar que las personas de los estratos medios y altos, prefieren los proyectos desarrollados en el norte de la ciudad, lo que explica que los costos de las edificaciones en esta zona son más elevados, existe mayor plusvalía y mayor crecimiento de las zonas comerciales; en tanto que los de medio-bajo y bajo, manifiestan su preferencia por el sur, debido principalmente a que los niveles de precio del metro cuadrado y las características de las viviendas son accesibles a los niveles de ingreso, y además a una histórica ocupación de la zona por este estrato.



5.4.3 Ingreso medio y capacidad de ahorro

En el siguiente cuadro tenemos los ingresos mensuales divididos en 10 deciles, a través de los cuales nos guiaremos con los últimos deciles pertenecientes a nuestro mercado meta para el cálculo de ingresos por familia y capacidad de ahorro.

Deciles	Ingreso Corriente Monetario mensual	Distribución del Ingreso	Ingreso Promedio Monetario mensual	Ingreso Monetario per cápita
Total	2.779.199.821	100,0%	709	216
Decil 1	86.339.885	3,1%	220	40
Decil 2	126.453.133	4,5%	322	66
Decil 3	155.660.018	5,6%	397	86
Decil 4	175.230.503	6,3%	447	104
Decil 5	200.344.138	7,2%	511	125
Decil 6	231.118.956	8,3%	589	150
Decil 7	263.871.830	9,5%	673	186
Decil 8	309.606.566	11,1%	789	241
Decil 9	410.585.393	14,8%	1.047	346
Decil 10	819.989.399	29,5%	2.090	819

⁶⁰ El telégrafo, 26 de Marzo 2015



CASO ESTRATO MEDIO

SUELDO PROMEDIO jefe de hogar *	\$ 1,150.00
SEGUNDO APORTANTE **	\$ 1,000.00
INGRESO FAMILIAR	\$ 2,150.00

*Valor promedio del ingreso monetario mensual deciles 7-8-9 y 10

**Sueldo promedio de un empleado privado

CASO ESTRATO MEDIO ALTO

SUELDO PROMEDIO jefe de hogar *	\$ 2,090.00
SEGUNDO APORTANTE **	\$ 1,500.00
INGRESO FAMILIAR	\$ 3,590.00

*Valor promedio del ingreso monetario mensual deciles 9 y 10

**Sueldo de un profesional independiente

CASO ESTRATO ALTO

SUELDO PROMEDIO jefe de hogar *	\$ 2,500.00
SEGUNDO APORTANTE **	\$ 2,000.00
INGRESO FAMILIAR	\$ 4,500.00

*Valores obtenidos de sueldos de empresarios privados manejando empresas propias.

Teniendo así, el promedio de gastos mensual de 809.60 USD, utilizando el primer caso de ingreso familiar de 2,300 USD, el valor del ahorro mensual de la familia seria de 680.80 USD que representa un 29.60%. En base a estos datos y para dar algo más de holgura al valor de gastos he optado por trabajar con un porcentaje del 25% de ahorro.

CASO ESTRATO MEDIO

INGRESO POR FAMILIA	CAPACIDAD DE AHORRO	POSIBILIDAD DE PAGO DE CUOTA
2150	25%	537.5



CASO ESTRATO MEDIO ALTO

INGRESO POR FAMILIA	CAPACIDAD DE AHORRO	POSIBILIDAD DE PAGO DE CUOTA
3590	25%	897.5

CASO ESTRATO ALTO

INGRESO POR FAMILIA	CAPACIDAD DE AHORRO	POSIBILIDAD DE PAGO DE CUOTA
4500	25%	1125

Estos datos nos servirán para definir los alcances económicos de la propuesta arquitectónica a los segmentos del mercado objetivo de acuerdo a los costos de venta de los inmuebles y la capacidad de endeudamiento de cada sector, pudiendo definir para cual segmento estará destinada cada unidad de vivienda y así sus respectivas opciones de financiamiento.

5.4.4 Modelo de gestión

Para el desarrollo del modelo de gestión del proyecto se busca una gestión mixta, a través de un trabajo en conjunto entre el Estado como propietario del terreno, y los inversionistas privados ya sean nacionales o internacionales; se llamara a concurso a las empresas privadas para la construcción del proyecto buscando la mejor oferta presentada; es así como el Municipio de Quito como representante del Estado y encargado de la ejecución del proyecto, trabajara en asociación con la empresa elegida quien estará a cargo de la planificación y construcción del proyecto, aportando a su vez con la mano de obra, el municipio a su vez tendrá como representante un fiscalizador que se encargará de seguir todo el proyecto en obra.

Se partirá con una inversión inicial de 500.000USD como aporte del Estado para comenzar con las obras iniciales; mientras se comenzara con la venta en planos de los inmuebles, de manera que se esperara un ingreso a través del flujo de ventas programadas a una media de 3 unidades de vivienda por mes, considerando un 20% o 30% como entrada y el valor restante a través del crédito a la entrega del inmueble, las ventas se las realizara a través del Banco de la vivienda y del BIESS. A su vez se buscara facilitar la venta de los inmueble brindado al usuario ya una opción de crédito hipotecario a través del BIESS⁶¹ (analizaremos sus ventajas sobre la banca privada en el siguiente punto sobre financiamiento); facilitando todos los trámites de

⁶¹ Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social



otorgamiento y avalúos por parte del Municipio Zona Norte, a su vez se buscara agilizar todos los trámite pertinentes de aprobación de planos, permiso de habitabilidad y propiedad horizontal de manera que se pueda facilitar todo el proceso de ejecución y entrega del proyecto.

Se podrá tener una idea clara de la perspectiva económica a darse, a través de un análisis de factibilidad, donde se desglosara el estudio de costos, tanto directos como indirectos, y podremos confirmar la rentabilidad del proyecto; este análisis lo veremos más adelante; de igual forma se programa la recuperación de la cartera a partir del año de iniciadas las obras, y una vez recuperada toda la cartera para el segundo año, el repago de la tierra y de la inversión inicial, teniendo como resultado la utilidad final que servirá para continuar con las obras viales y urbanas programadas dentro de todo el conjunto dentro de la panificación general.

Todo esto será posible ya que con la ejecución del proyecto, el Estado no busca como prioridad un beneficio económico, sino su búsqueda con este desarrollo va mas allá, prevaleciendo sobre lo económico, el beneficio social que generara para toda la ciudad; nueva infraestructura urbana, la mejora de la imagen de la ciudad, la reactivación del espacio público, y sobre todo la oferta de nuevas unidades de vivienda para el segmento destinado, en búsqueda de la disminución del déficit habitacional existente.

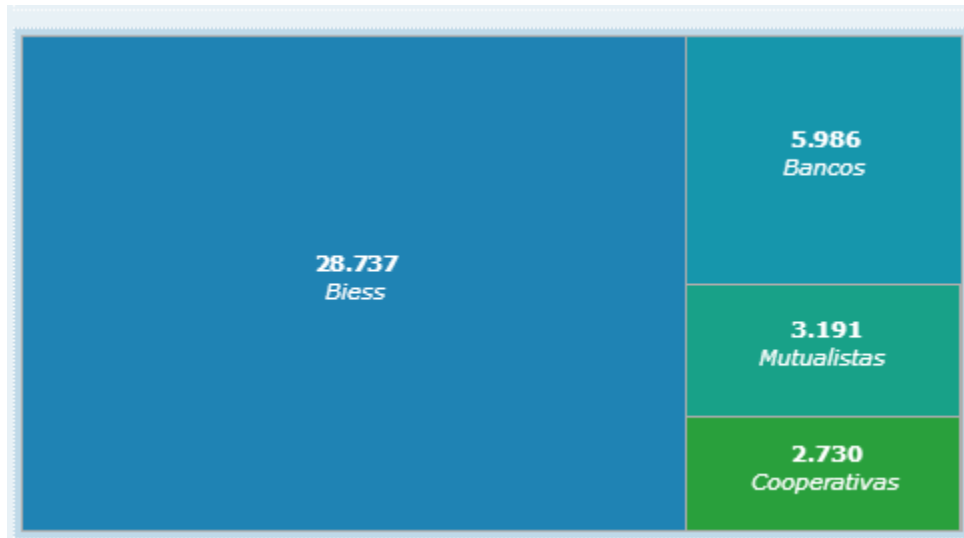
5.4.5 Opciones de Financiamiento

En el Ecuador durante el año 2014 se entrego aproximadamente 1.716 millones de dólares en créditos de vivienda. Actualmente existe una amplia gama de créditos hipotecarios con diferentes servicios, beneficios y tasas de interés, según las cifras obtenidas por el Banco Central del Ecuador (BCE) para el año 2014, en los cuatro primeros meses se genero un aumento en los crédito hipotecario de un 1.48% frente al mismo periodo de tiempo del año pasado. Es así que de los 514,36 millones de dólares movidos en el país en ese lapso de tiempo, de enero a abril en créditos hipotecarios se entregaron solo \$185,69 millones a través de la banca privada, mientras que el monto restante de \$328,67 millones fue tramitado a través el Biess.⁶² Hasta el 2010, la banca privada lideraba la entrega de créditos hipotecarios dentro del país pero a partir del 2011 el BIESS, es la institución financiera que tramita la mayor cantidad de hipotecarios en la actualidad.

⁶² Diario el Universo, Nueva oferta de crédito para casas se acerca a la del BIESS, Junio 2014



En el grafico siguiente podemos observar las operaciones crediticias entregadas por las diferentes entidades financieras correspondientes al año 2013.

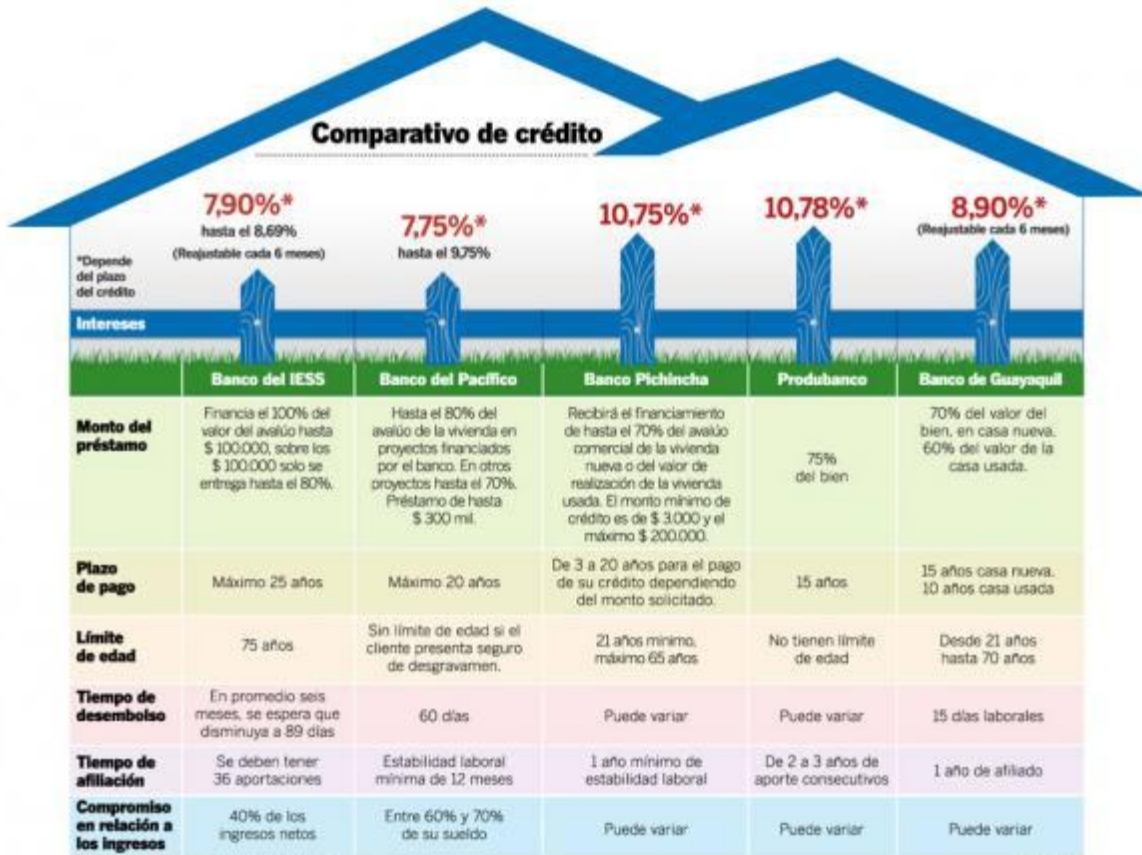


Fuentes: BCE y BIESS

En cuanto a las diversas opciones en la Banca privada tenemos instituciones de gran renombre en el país como es el caso del Banco Pichincha, Banco Pacifico, Banco Rumiñahui, Produbanco, entre otros; que se manejan bajo parámetros bastante similares con variaciones mínimas de acuerdo a cada Institución y por otro lado tenemos la opción del BIESS⁶³, la Banca con mayor movimiento económico del país.

En el grafico siguiente presentado en el Diario el Universo, en base a datos obtenidos en páginas web de cada institución podemos observar una comparación entre las diferentes instituciones bancarias más importantes del país, con las diferentes características y servicios ofrecidos en acceso a un crédito hipotecario.

⁶³ Banco del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social



Fuente: Diario el Universo

En base a los datos obtenidos en diferentes diarios y páginas web, he realizado el siguiente cuadro en el que estableceré las características más importantes a considerar al momento de elegir la mejor opción para acceder a un crédito hipotecario, poniendo en comparación general entre la Banca Privada y la opción del BIESS.

ENTIDAD	TIEMPO	TASA DE INTERES	MONTO A FINANCIAR	TIEMPO DE TRAMITACION	CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO
BIESS	hasta 25 años	7.9% - 8.69% de acuerdo al tiempo de duración	100% - hasta 125.000 / si es mayor el 80%	3-6 meses	hasta el 40% de los ingresos netos
BANCA PRIVADA	hasta 20 años	8.9%-11.23% de acuerdo al tiempo de duración	hasta el 80%	2-3 meses	hasta el 40% de los ingresos para deudas incluido el crédito hipotecario

Fuente: Voceros de entidades financieras y páginas web de las Instituciones, Elaboración: Propia



En conclusión estamos claros que el BIESS es la mejor oferta en créditos hipotecarios frente a la Banca privada, con una tasa de interés considerablemente baja, más tiempo de endeudamiento y con una capacidad de financiamiento hasta de un 100%, el único punto en contra es el tiempo de tramitación, que estaríamos hablando aproximadamente de el doble de tiempo empleado por la Banca privada, que justamente se debe a la cantidad de demanda generada; este punto se debería trabajar para lograr disminuirlo, ya que con esto, el que se ve directamente afectado es el constructor.

5.6 Costos del Plan

5.6.1 Costo del suelo urbano

A través del análisis de oferta y demanda inmobiliaria, del análisis de la competencia y datos proporcionados por el Municipio de Quito se puede realizar una valorización aproximada del valor del suelo urbano donde se implantara el proyecto.

En la actualidad la realidad es que los costos del suelo ya no tienen un mayor análisis técnico como antiguamente se lo hacía, ahora simplemente en la mayoría de casos se basa en un interés especulativo de los propietarios e inversionistas que desean invertir en la zona.

5.6.2 Factores de incidencia

La Municipalidad ha delimitado a la ciudad en áreas de intervención valorativa (AIVAU⁶⁴), que es “un sector, barrio, conjunto habitacional, urbanización o ejes viales que tienen un comportamiento homogéneo en sus características físicas y económicas”⁶⁵.

Así podemos nombrar como factores de incidencia para esta valoración:

- ✓ Tipología constructiva
- ✓ Infraestructura
- ✓ Precio del mercado del suelo por metro cuadrado

Obteniendo como resultado datos que influirán sobre el precio del suelo dentro de cada AIVAU y de esta forma promediándolos para obtener un valor correspondiente al precio por metro cuadrado para cada predio que conforma la zona. Este valor comercial obtenido para cada

⁶⁴ Áreas de Intervenciones Valorativas Urbanas.

⁶⁵ Ordenanza Metropolitana 0232, Valor del suelo urbano y rural, cap. 1, sección 1, Art. III literal a.

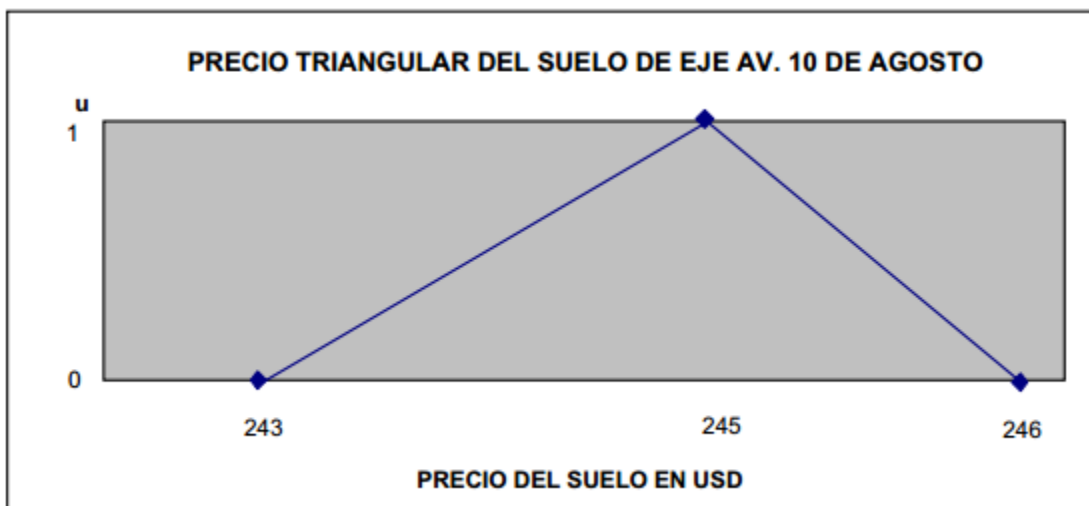


AIVAU corresponderá al promedio calculado entre el grupo de datos recogidos de todo el sector.

En cada AIVAU se indicara el valor predominante en su sector homogéneo o el valor más probable que un vendedor es capaz de aceptar y un comprador de pagar. Hay que estar claros que en varios casos los precios de suelo obtenidos en ciertos sectores no necesariamente reflejan el nivel económico del sector, ya que como los factores de incidencia son de carácter muy subjetivo nos llevan a tener costos más elevados en zonas con desarrollo financiero y comerciales, que en realidad no son las zonas que los sectores altos elijan para vivir.

5.6.3 Costo por metro del terreno

De acuerdo al cálculo realizado para el AIVAU de interés, de acuerdo a las especificaciones presentadas en las Ordenanzas Metropolitanas, tenemos como resultado el grafico a continuación sobre el análisis de precio triangular en nuestra área de interés:



Teniendo como resultado un precio medio de suelo de 245USD para nuestra zona de estudio, que corresponde al eje vial de la Av. 10 de Agosto, sabemos el margen dentro del cual debería fluctuar el costo de la tierra de este sector; y es así, como a partir de este dato podremos continuar con un cálculo de costos mas real, lo que es fundamental para nuestro análisis de factibilidad y flujo de caja; a su vez este dato nos sirve para poder calcular la incidencia del valor suelo sobre el proyecto construido, de esta manera podremos comprobar la rentabilidad económica y comercial de la propuesta arquitectónica y urbana y garantizar de esta manera su éxito final.



5.6.4 Costo de incidencia del suelo

Al realizar un primer análisis de pre-factibilidad teniendo como costo de suelo el recomendado en el punto anterior de 245USD, se observó un costo de incidencia alto de un 18%, lo que nos indica que comercialmente el proyecto no sería rentable, la realidad es que al ser este un proyecto cuyo objetivo es de lograr un beneficio social sobre el beneficio económico; teniendo como prioridad el aprovechamiento del espacio público sobre lo construido, buscando una baja densificación, como vimos en el cuadro de áreas tenemos un COS en planta Baja de un 21%, que representa un porcentaje bastante bajo ya que normalmente se manejan en esta zona porcentajes permitidos del 40 y 50%. Pero para esto el Estado propone un subsidio al valor del terreno, teniendo como resultado un costo de terreno de 200USD para garantizar la viabilidad del proyecto.

Es así que para el cálculo del costo de incidencia del suelo sobre el metro cuadrado de construcción, tenemos los datos finales:

Área bruta de construcción: 9.518.06 m²
 Costo por m²: 450.00USD
 Costo del terreno: 806.500.00USD

→ Siendo así:

Costo del terreno / área de construcción
 806.500.00 / 9.518.06 = 84.73 dólares

Costo por metro² = 450.00 + 84.73 = 534.73 dólares

→ El porcentaje de incidencia del terreno sobre el costo del m² de construcción será de:

$$84.73 / 534.73 = 0.1584$$

COSTO DE INCIDENCIA	15.84%
----------------------------	---------------



Teniendo como resultado un costo de incidencia del 15.84%, el cual entraría ya dentro de un porcentaje aceptado para obtener un resultado satisfactorio, teniendo en cuenta que este valor debe estar comprendido entre 13% al 15%, para garantizar que un proyecto sea exitoso comercialmente.

5.6.5 Costo por metro de venta

Son varios factores los que determinan el precio de venta de un inmueble, entre los más importantes podemos nombrar: el tiempo de antigüedad de la construcción, los equipamientos del edificio, el área útil de los departamentos, la distribución interior, la calidad de acabados, su accesibilidad, su entorno circundante, entre otros.

“El mercado inmobiliario no está sometido a regulaciones oficiales de precios, por el contrario, estos varían de acuerdo a las tendencias financieras del mercado y/o al lugar donde el bien está ubicado. Los expertos sugieren que, para medir la rentabilidad de la inversión en bienes raíces, se considere aspectos relacionados con la capacidad del propio inmueble para obtener ingresos vía rentas (alquiler), y por medidas comparables, por ejemplo, el precio por m² del sector. Así se podrá determinar si la compra de un inmueble a un determinado precio, se ajusta a las condiciones del mercado”.⁶⁶

Es por esto, que para definir nuestro costo de venta, se tomo como punto de partida un estudio de la competencia, a través del análisis de diferentes proyectos de similares condiciones ubicados en el sector de la propuesta, tomando en cuenta sus especificaciones de construcción y acabados y las características propias de sus espacios y áreas planteadas. Es así, como en el siguiente cuadro podemos observar algunos de los proyectos ofertados por la zona.

⁶⁶ Verónica Acosta, Rentabilidad del Mercado inmobiliario en Quito, Bienes Raíces Clave, 2014.



ESTUDIO DE LA COMPETENCIA

NOMBRE	AREA	COSTO/m ²	COSTO TOTAL	ANTIGUEDAD	ASCENSOR	DESCRIPCION
Conjunto tierras del Norte	78.00	1,090.00	85,000.00	4 años	NO	3 dormitorios, sala, comedor, cocina, 2 baños, cuarto de maquinas, 1 estacionamiento
Edificio Balcones del Norte	105.00	1,219.00	128,000.00	a estrenar	SI	3 dormitorios, sala, comedor, cocina, 2 baños, cuarto de maquinas, 1 parqueadero, bodega
Edificio Las Orquideas	133.00	902.00	120,000.00	4 años	NO	3 dormitorios, 2½ baños, sala, comedor, cocina, cuarto de maquinas, balcon, 1 parqueadero
Edificio Montreal	92.00	934.00	86,000.00	15 años	SI	3 dormitorios, sala, comedor, cocina, 2½ baños, cuarto de maquinas, balcon, 1 parqueadero
Edificio Jardines del Bicentenario	182.00	1,087.00	198,000.00	a estrenar	NO	3 dormitorios, 3½ baños, sala, comedor, cocina, cuarto de maquinas, 2 parqueaderos, bodega
Edificio Altos del Pajonal	126.00	1,247.00	180,000.00	a estrenar	SI	3 dormitorios, sala, comedor, cocina, 2½ baños, cuarto de maquinas, 1 parqueaderos
Edificio la Concepcion	172.00	1,308.00	225,000.00	a estrenar	NO	3 dormitorios, 3 baños, sala, comedor, cocina, cuarto de maquinas, 2 parqueaderos, terraza privada

A través del estudio de la competencia podemos obtener un panorama más claro de los costos reales a darse dentro del mercado de bienes raíces del área de análisis, lo que servirá de parámetro guía para la definición del costo de venta final del inmueble.

En el cuadro presentado con algunos proyectos ubicados cerca del terreno donde se implantara la propuesta, se ha recolectado información importante que define las características propias de cada inmueble. Es así, que el Edificio Montreal, lo he resaltado porque es el caso que más se identifica con las características de la propuesta, primeramente con una ubicación muy cercana al terreno y claramente representa el tipo de arquitectura actual existente en esa zona, una arquitectura bastante sencilla, con muchos años de antigüedad y con acabados de línea media a baja. Se observa un costo de venta por m² de 930 dólares, incluido un parqueadero en el subsuelo.

Así también tenemos, que los proyectos a estrenar con características similares en espacios e infraestructura con los de mi propuesta arquitectónica varían entre los 1.200 a 1.300 dólares. Cabe aclarar que los costos por metro cuadrado más bajos correspondientes a un precio menor de 1.000 dólares, pertenecen a los edificios con mayor antigüedad o en lo referente a los nuevos por estrenar, a los que no poseen ascensor.

Teniendo ya definidos los costos de suelo y de venta de los inmuebles, puedo proceder a realizar un análisis de costos, a través del armado de la factibilidad del proyecto; el cual es fundamental para la obtención de un proyecto satisfactorio económicamente, ingresando datos reales podemos vislumbrar el resultado que se esperara obtener a futuro, teniendo como resultado final la utilidad generada para el termino del proyecto.



5.6.6 Factibilidad

INGRESOS:								
CONCEPTO	AREA TERR	AREA CONST	CANT.	UNID.	P. UNIT	VALOR	%SOBRE VENTAS	%SOBRE C. CONSTR.
COMERCIALIZACION Y VENTAS								
TORRE 1	748.60	3,274.89	1.00	M2	1,300.00	4,257,357.00	45.72%	92.32%
TORRE 2	567.23	3,060.65	1.00	M2	1,300.00	3,978,845.00	42.73%	86.28%
CASAS A	119.00	172.82	2.00	M2	1,300.00	449,332.00	4.83%	9.74%
CASAS B	119.00	134.10	1.00	M2	1,300.00	174,330.00	1.87%	3.78%
PATIO CASA A1	106.00	106.00	1.00	M2	245.00	25,970.00	0.28%	0.56%
PATIO CASA A2	21.00	21.00	1.00	M2	245.00	5,145.00	0.06%	0.11%
PATIO CASA A3	106.00	106.00	1.00	M2	245.00	25,970.00	0.28%	0.56%
LOCALES COMERCIALES	91.70	91.70	1.00	M2	1,300.00	119,210.00	1.28%	2.59%
SERVICIOS (GIMNASIO-GUARDERIA)	198.66	198.66	1.00	M2	1,300.00	258,258.00	2.77%	5.60%
EXTERIOR GIMNASIO	72.18	72.18	1.00	M2	245.00	17,684.10	0.19%	0.38%
TOTAL COMERCIALIZACION Y VENTAS			11.00	UNID		9,312,101.10	100.00%	201.93%
EGRESOS:								
CONCEPTO			CANT.	UNID.	P. UNIT	VALOR	%SOBRE VENTAS	%SOBRE C. CONSTR.
COSTOS DIRECTOS						4,611,598.50		
LOTE DE TERRENO								
TERRENO UTIL			4,032.50	m ²	200.00	806,500.00	8.66%	17.49%
TOTAL VALOR DE TERRENO						806,500.00	8.66%	17.49%
CONSTRUCCION Y URBANIZACION								
Costo de construcción area bruta			9,518.06	m ²	450.00	4,283,127.00	46.00%	92.88%
Urbanizacion			2,189.81	m ²	150.00	328,471.50	3.53%	7.12%
TOTAL COSTOS DE CONSTRUCCION						4,611,598.50	49.52%	100.00%
COSTOS INDIRECTOS						1,890,356.52		
GASTOS DE ACTIVIDADES GERENCIALES								
Gastos de Actividades Gerenciales y Administrativos						465,605.06	5.00%	10.10%
FISCALIZACION Y CONSTRUCCION								
Gastos de construccion						186,242.02	2.00%	4.04%
Honorarios de Fiscalización						186,242.02	2.00%	4.04%
3.- PLANIFICACION Y DISEÑO								
Planificación arquitectónica e ingenierías.						186,242.02	2.00%	4.04%
Declaratoria de propiedad horizontal								
TOTAL COSTOS GERENCIA PLANIFICACION						1,024,331.12	11.00%	22.21%
4.- ADMINISTRACION DEL PROYECTO								
Seguridad						93,121.01	1.00%	2.02%
TOTAL COSTOS ADMINISTRACION						93,121.01	1.00%	2.02%
5.- CREDITO Y CARTERA								
TOTAL COSTOS CREDITO						93,121.01	1.00%	2.02%
6.- COSTOS DE VENTA Y PUBLICIDAD								
Comisiones						232,802.53	2.50%	5.05%
Publicidad y promoción.						27,936.30	0.30%	0.61%
Gastos notariales, legales y créditos						46,560.51	0.50%	1.01%
TOTAL COSTOS VENTA						307,299.34	3.30%	6.66%
7.- COSTOS FINANCIEROS								
PAGO DE INTERESES						372,484.04	4.00%	8.08%
8.- IVA								
TOTAL COSTOS IVA						0.00	0.00%	0.00%
TOTAL COSTOS Y GASTOS						7,308,455.02	78.48%	158.48%
UTILIDAD SOBRE VENTAS						2,003,646.08	21.52%	43.45%



Criterios adoptados para la elaboración de la factibilidad

- El plazo estimado para el desarrollo del proyecto es de 18 meses, y 6 meses extras para la entrega de todo el proyecto urbano completo y la recuperación completa de la cartera.
- El metro de venta de las unidades de vivienda se considera en un valor promedio de 1.300USD, calculado en proyectos de características similares y considerando su ubicación estratégica.
- Para los costos directos se utiliza un valor del terreno de 200USD de acuerdo a lo definido anteriormente y en los costos de construcción y urbanización de igual forma se toma una media de varios proyectos similares analizados teniendo como resultado 450USD y 150USD respectivamente.
- Para el costo de patios y áreas exteriores extras se considera el mismo valor de la tierra de 245USD.
- En cuanto a los costos indirectos, se ha utilizado para cada rubro un porcentaje de incidencia sobre el costo de venta total, de igual forma tomando como base diferentes proyectos ya ejecutados con las mismas características. De estos costos corresponderá un 8% para la empresa constructora.
- Tenemos rubros considerados que quizás no se los vaya a utilizar, hablemos del rubro de costos de financiamiento en el caso de que el proyecto se lo desarrolle con fondos propios, estos valores servirán de respaldo si bien se lo pudiera necesitar para cualquier otro rubro o si se dificulta la venta de alguno de los departamentos poderlo comercializar a un menor costo. En caso contrario pasara a formar parte de la utilidad.

5.6.7 Resumen de costos

DESCRIPCION	VALOR
COSTOS DIRECTOS DE LA CONSTRUCCION	4,283,127.00
COSTOS INDIRECTOS	1,890,356.52
COSTOS DE LA TIERRA	806,500.00
COSTOS DE URBANISMO	328,471.50
TOTAL DE COSTOS	7,308,455.02



Como resultado tenemos que el total del costo del proyecto será de 7.308.455.02USD, lo cual se lo propone terminar completamente en un plazo de tiempo de 2 años, esperando alcanzar una utilidad final de 2.033.646.08USD, que representa el 21.52% de utilidad sobre ventas, teniendo de esta manera un proyecto económicamente rentable. Con este beneficio el Estado podrá continuar con las siguientes manzanas propuestas en el plan general.

5.6.8 Financiamiento

Con el análisis realizado anteriormente entre las diversas opciones de financiamiento para la adquisición de un inmueble, pudimos concluir que la mejor opción de financiamiento sería a través del crédito hipotecario con del BIESS, que ofrece una tasa menor, mayor tiempo de pago y un financiamiento hasta del 100%.

En los cuadros siguiente podemos observar de acuerdo a la capacidad de ahorro calculado en el punto anterior, de acuerdo al ingreso familiar mensual de los diferentes segmentos, la cantidad de unidades de vivienda destinadas para cada estrato social de acuerdo a su cuota mensual y en base al costo total del inmueble, las unidades que estarían dentro de los requisitos de financiamiento total o a su vez un financiamiento parcial, que requerirán de un ahorro previo que representa un 20% del costo total, para el pago de la entrada requerida.

CUADRO DE DETALLE DEL CREDITO HIPOTECARIO A TRAVES DEL BIESS

TORRE 1											
TIPO	CANT.	AREA	COSTO	TOTAL	% A FINANCIAR	VALOR A FINANCIAR	TASA DE INTERES	INTERES	VALOR DEL CREDITO	CUOTA ANNUAL (25)	CUOTA MENSUAL
A	1	86.83	1,300.00	112,879.00	100.00%	112,879.00	8.56%	9,662.44	122,541.44	4,901.66	408.47
B	1	216.23	1,300.00	281,099.00	80.00%	224,879.20	8.56%	19,249.66	244,128.86	9,765.15	813.76
C	4	66.83	1,300.00	86,879.00	100.00%	86,879.00	8.56%	7,436.84	94,315.84	3,772.63	314.39
D	6	83.00	1,300.00	107,900.00	100.00%	107,900.00	8.56%	9,236.24	117,136.24	4,685.45	390.45
E	6	116.60	1,300.00	151,580.00	80.00%	121,264.00	8.56%	10,380.20	131,644.20	5,265.77	438.81
F	1	261.82	1,300.00	340,366.00	80.00%	272,292.80	8.56%	23,308.26	295,601.06	11,824.04	985.34
G	2	210.74	1,300.00	273,962.00	80.00%	219,169.60	8.56%	18,760.92	237,930.52	9,517.22	793.10
H	3	131.00	1,300.00	170,300.00	80.00%	136,240.00	8.56%	11,662.14	147,902.14	5,916.09	493.01
I	3	96.50	1,300.00	125,450.00	80.00%	100,360.00	8.56%	8,590.82	108,950.82	4,358.03	363.17

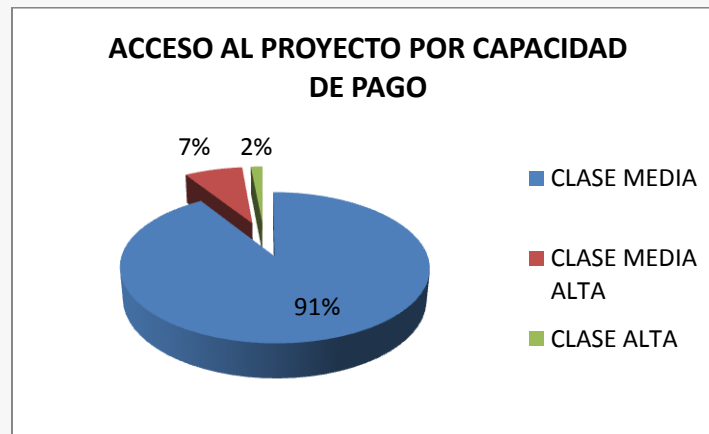
TORRE 2											
TIPO	CANT.	AREA	CANT.	TOTAL	% A FINANCIAR	VALOR A FINANCIAR	TASA DE INTERES	INTERES	VALOR DEL CREDITO	CUOTA ANNUAL (25)	CUOTA MENSUAL
A	10	57.28	1,300.00	74,464.00	100.00%	74,464.00	8.56%	6,374.12	80,838.12	3,233.52	269.46
B	7	67.57	1,300.00	87,841.00	100.00%	87,841.00	8.56%	7,519.19	95,360.19	3,814.41	317.87
C	7	74.66	1,300.00	97,058.00	100.00%	97,058.00	8.56%	8,308.16	105,366.16	4,214.65	351.22
D	7	84.34	1,300.00	109,642.00	100.00%	109,642.00	8.56%	9,385.36	119,027.36	4,761.09	396.76
E	3	91.58	1,300.00	119,054.00	100.00%	119,054.00	8.56%	10,191.02	129,245.02	5,169.80	430.82
F	3	142.82	1,300.00	185,666.00	80.00%	148,532.80	8.56%	12,714.41	161,247.21	6,449.89	537.49



TIPO	CANT.	AREA	CANT.	TOTAL	% A FINANCIAR	VALOR A FINANCIAR	TASA DE INTERES	INTERES	VALOR DEL CREDITO	CUOTA ANNUAL (25)	CUOTA MENSUAL
A1	1	172.82	1,300.00	224,666.00	80.00%	179,732.80	8.56%	15,385.13	195,117.93	7,804.72	650.39
B	1	134.10	1,300.00	174,330.00	80.00%	139,464.00	8.56%	11,938.12	151,402.12	6,056.08	504.67
A2	1	172.82	1,300.00	224,666.00	80.00%	179,732.80	8.56%	15,385.13	195,117.93	7,804.72	650.39

ESTRATO	CANT. POR TIPO		CANT. POR UNID. DE VIVIENDA	
	TIPO	AHORRO PREVIO	TOTAL	CON AHORRO PREVIO
CLASE MEDIA	13	5	61	16
CLASE MEDIA ALTA	3	3	5	5
CLASE ALTA	1	1	1	1
TOTAL	17	9	67	22

Como resumen podemos anotar que de los 17 tipos de de soluciones habitacionales planificadas para el proyecto, 13 están al alcance del estrato medio, de los cuales 5 tipos necesitan de un ahorro previo, que en números se hablaría de 16 unidades de vivienda; de igual forma tenemos que solamente 3 tipologías están destinadas para el estrato medio alto y solamente 1 tipo para el alto. Para entender de mejor manera a continuación se presenta un grafico con porcentajes para cada estrato:



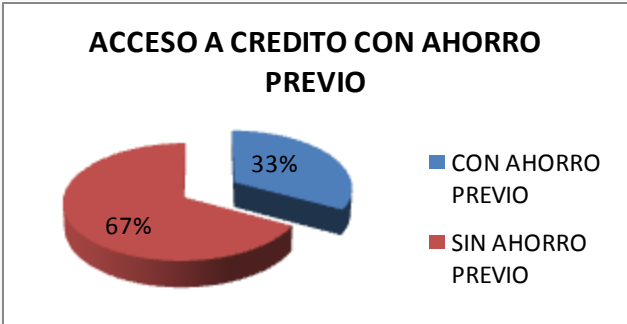
Como se observa en el gráfico, el proyecto tiene como mercado prioritario a la clase media con un 91% sobre las 67 unidades de vivienda previstas, seguidos por un 7% correspondiente a la clase media alta y solamente un 2% a la clase alta.

En otro análisis realizado de acuerdo a los requerimientos necesarios para el acceso al crédito hipotecario, tenemos como resultado que de las 67 unidades de vivienda, 45 que como observamos en el grafico siguiente representa el 67% del total, puede ser financiado a través



del crédito hipotecario en su 100% del costo total sin necesidad de un ahorro previo, teniendo así un restante del 33% correspondiente a 22 unidades que será financiado solo en un 80%, por lo tanto requerirá de un ahorro previo de un 20%, que en el mercado inmobiliario se lo maneja como la entrada o reserva para la compra del inmueble.

TOTAL UNID. DE VIVIENDA	67
CON AHORRO PREVIO	22
SIN AHORRO PREVIO	45



5.6.9 Flujo de fondos

FLUJO DE CAJA PROYECTADO																											
DETALLE	Costo Total	MESES																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
INGRESOS																											
Flujo de ventas	9.312.101,10	194.220,00	153.270,00	272.844,00	272.844,00	194.220,00	56.219,00	1.014.511,10	150.381,60	279.091,80	328.014,80	254.340,40	324.373,20	179.475,00	654.657,00	625.086,80	694.317,00	730.132,00	2.531.502,60								
Aporte Propio	500.000,00																										
Otros																											
TOTAL INGRESO	9.812.101,10	694.220,00	153.270,00	272.844,00	272.844,00	194.220,00	56.219,00	1.014.511,10	150.381,60	279.091,80	328.014,80	254.340,40	324.373,20	179.475,00	654.657,00	625.086,80	694.317,00	730.132,00	2.531.502,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
EGRESOS																											
Costos Directos	4.611.036,50	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94	192.149,94
Costos Indirectos	1.890.356,52	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86	78.764,86
Pago Terreno	806.500,00																										
Aporte propio	500.000,00																										
Otros																											
TOTAL EGRESO	7.808.453,02	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	1.577.434,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79	270.914,79
SALDO NETO	423.305,21	-17.694,79	1.529,21	1.529,21	-76.694,79	-214.694,09	743.596,31	-120.533,19	8.177,01	57.180,01	-16.914,39	53.458,43	-91.439,79	380.742,21	354.172,81	423.480,21	489.217,23	1.364.087,81	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79	-270.914,79
SALDO ACUMULADO	423.305,21	305.660,42	307.589,62	309.518,83	232.824,04	18.129,04	793.725,35	641.192,14	649.369,17	706.469,18	690.494,79	743.953,19	652.513,40	1.038.255,61	1.392.427,61	1.815.929,82	2.275.047,63	3.629.134,84	3.358.220,04	3.087.305,25	2.816.390,46	2.545.475,67	2.274.560,87	2.003.646,08	1.732.731,29	1.461.816,50	1.190.901,71

* SE CALCULO EN BASE A UN FLUJO DE VENTAS APROXIMADO DE 5 UNIDADES DE VIVIENDA POR MES, HASTA EL MES 12, CON UNA ENTRADA DEL 30% AL 30% Y DESDE EL MES 13 LA VENTA DE LAS UNIDADES QUE PUEDEN ACCEDER AL CREDITO EN SU 100%, YA QUE LOS INMUEBLES YA ESTARAN LISTOS PARA EL AVVALO
 ** LA CARTERA SE COMENZARA A RECUPERAR DESDE EL MES 13 HASTA EL MES 18, TENIENDO ASI EL PAGO DE APORTES Y TERRENO EN ESE MES
 *** LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS SE CALCULAN EN UN PORCENTAJE IGUAL PARA LOS 24 MESES QUE DURA EL PROYECTO



6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- El flujo de fondos representa la situación financiera de la propuesta, mes a mes, y se lo arma a través del análisis de factibilidad y del flujo de ventas y a su vez para lograr llegar a un flujo real es necesario el análisis de un presupuesto de obra, a través del cual tendremos los costos de egresos detallados mes por mes, teniendo un resultado bastante cercano a la realidad; para nuestro caso se trabajo con un valor general de gastos expresado en partes iguales en cada mes hasta el fin del proyecto, que nos da ya una idea bastante clara del movimiento económico ha darse durante todo el tiempo que dure la ejecución del proyecto y nos servirá para comprobar su rentabilidad final.
- Uno de los puntos más importantes para lograr un proyecto inmobiliario exitoso radica en tener un estudio claro del mercado al que se quiere apuntar, conocer sus necesidades y requerimientos a ser respondidos, ya que ellos serán una de las partes más importantes para su desarrollo, a su vez sebera ser proyectado como un proceso mixto entre todos los actores a intervenir, donde no se trabaje por intereses personales sino en búsqueda de un bien común, solo de esta forma se podrá garantizar un final exitoso para cualquier proyecto inmobiliario propuesto.
- La reconversión de los usos del espacio público puede servir de disparador para un proceso de renovación urbana, a través de una apropiada gestión que involucre la intervención del estado a través de políticas adecuadas, de una acertada coordinación con la empresa privada, teniendo como beneficiario principal a toda una ciudad. Al proponer que la intervención sea manejada a través de una gestión mixta se busca impulsar la participación los actores mencionados, donde cada cual cumplirá un rol específico y aportará con recursos propios en búsqueda de obtener beneficios comunes como sociedad.
- La propuesta puede ser materializada ya que el modelo tanto arquitectónico como económico ha sido armado en base a datos reales y rigiéndose a las ordenanzas municipales; pero por la dimensión del proyecto podrá estar condicionado a intereses políticos y particulares de empresas inmobiliarias y a su vez de las nuevas variables que podrían intervenir al momento de materializarlo.

7. GUÍAS PERSONALES Y ANEXOS

7.1 Levantamiento fotográfico



VISTAS INTERIORES DEL PARQUE

VISTA ESTE – BORDE AV. AMAZONAS



VISTA SUR - ESTE



VISTA ESTE – BORDE AV. LA PRENSA



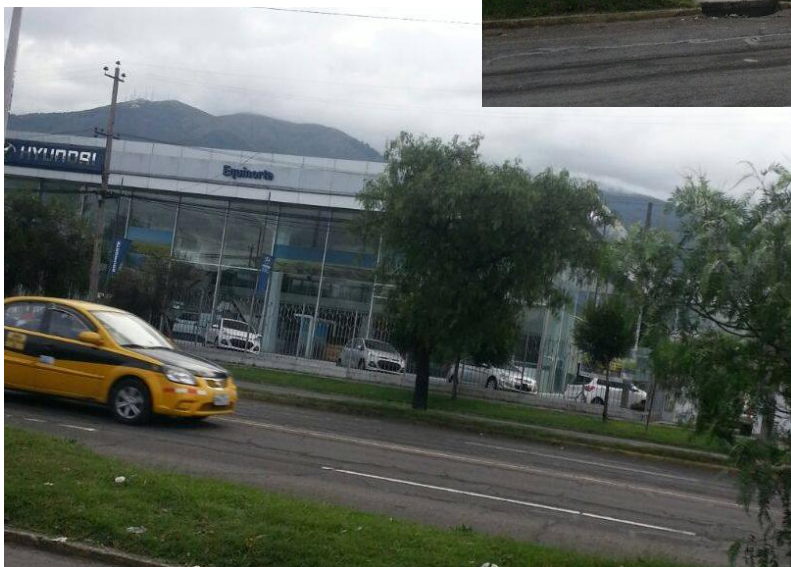
VISTA OESTE – BORDE AV. REAL AUDIENCIA



VISTA OESTE – BORDE RAFAEL AULESTIA**BOSQUES DEL PARQUE (ANTIGUO CAMPO DEL GOLF DEL CLUB)**



VISTAS EXTERIORES AV. 10 DE AGOSTO





VISTA EXTERIOR CLUB DE OFICIALES DE LA FAE

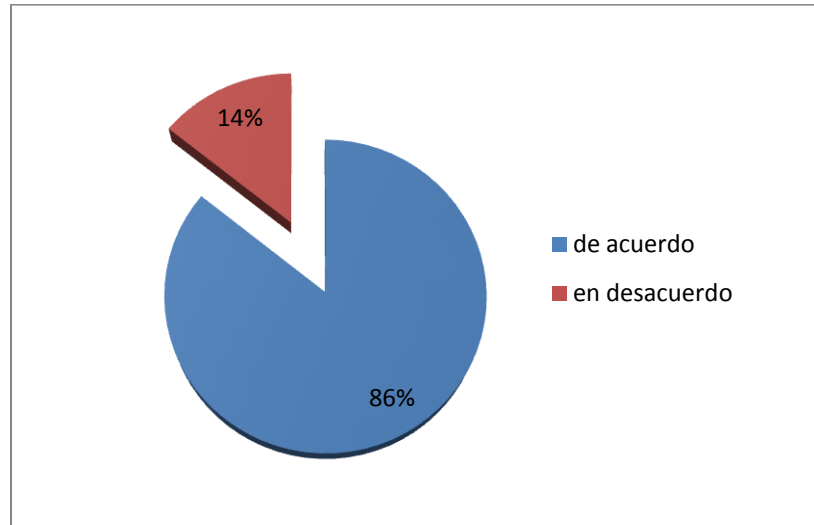




7.2 Encuesta a profesionales

RESUMEN GENERAL⁶⁷

La presencia del parque será un detonante para un proceso de renovación urbana en el sector?



PUNTOS NEGATIVOS

- ❖ Nuevas planificaciones desordenadas e improvisadas
- ❖ Trafico
- ❖ Inseguridad

PUNTOS POSITIVOS

- ❖ Liberación de contaminación y oxigenación de la ciudad
- ❖ Mayor fluidez de tránsito y desfragmentación de la ciudad
- ❖ Nueva infraestructura educativa, comercial, deportiva y de vivienda
- ❖ Nuevo centro financiero
- ❖ Posibilidad de crecimiento vertical
- ❖ Mejora en el déficit de áreas verdes
- ❖ Reivindicación del espacio público como parte vital de la ciudad
- ❖ Oportunidad para nuevos espacios culturales
- ❖ Creación nueva oportunidades de trabajo

⁶⁷ Datos proporcionados en base a las encuestas realizadas a varios profesionales.



IX. DISEÑO BIBLIOGRAFICO

1. Revisión Bibliográfica

- LARREA Carlos, La Situación Habitacional en Pichincha y en el Ecuador 2001-2010
- VELARDE Herrera Carla, Espacios públicos, gestión y renovación urbana en Lima, procesos e impactos, 2005
- HERCE, M., Instrumentos de transformación del espacio urbano, presencia y operatividad en América Latina.
- BALASTEGUI Isabel, Nuevas estrategias en proyectos de rehabilitación, Barcelona, 1998.
- FAVOLE Paolo, La plaza en la arquitectura contemporánea, Barcelona, 1995
- RODRIGUEZ Sánchez, Melisa. 2009. Transformación urbana y económica de los barrios del margen izquierdo del Besos. El caso de Santa Coloma. Tesis para Máster en Gestión y valoración urbana, Universidad Politécnica de Catalunya
- HERNANDEZ Sánchez, Adriana. 2009. El espacio público en el Centro Histórico de Puebla (México), Tesis para Doctorado Programa espacio público y generación urbana, Universidad de Barcelona.
- EKDAHL, Katherine. 2011. Renovación urbana en el centro de Santiago, dinámicas de barrio y procesos de transformación en microterritorios, Tesis para Título profesional de Geógrafo, Santiago, Chile.
- VIDAL, Tomeau, POL Enric, GUARDIA, Joan, PERO, Maribel. Medio ambiente y Comportamiento Humano, 2004, Universidad de Barcelona.

2. Revisión Documental

- SECRETARIA DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA, Plan Metropolitano Territorial 2012-2022, Distrito Metropolitano de Quito, Ecuador
- CONSEJO METROPOLITANO DE PLANIFICACION, Plan de Desarrollo 2012-2022, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Diciembre 2011
- SECRETARIA DE AMBIENTE, Agenda Ambiental; Municipio del Distrito Metropolitano de Quito 2011-2016, Ecuador, 2012
- MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, SECRETARIA DE DESARROLLO TERRITORIAL, DIRECCION METROPOLITANA DE PLANIFICACION TERRITORIAL, Plan General de Desarrollo Territorial, Memoria técnica 2006-2010



- CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, Ordenanza Metropolitana No. 0352, Plan Especial Bicentenario, 2013
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. 2013. Encuesta, Megaciudades e infraestructura en América Latina: lo que piensa su gente (Disponible en: <http://www.asdb.org>. Consultado el: 15 de Julio del 2014)
- MUNICIPIO DE DESARROLLO URBANO. Mayo 2009, La Humanización del espacio público, Buenos Aires
- MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL. 2005, Mecanismos de Sostenibilidad y Financiación del Espacio Público, Dirección de Sistema Habitacional, Bogotá
- SABATINI, Francisco; RASSE, Alejandra; MORA, Pia; BRAIN, Isabel. 2012, Es posible la integración residencial en las ciudades chilenas? Disposición de los grupos medios y altos a la integración con grupos de extracción popular, EURE (Santiago).

3. Revisión de Antecedentes

- CARRION, Fernando. Evolución de la forma de organización territorial en Quito: sus momentos históricos cruciales.
- MENA Segura, Alexandra. Las nuevas centralidades urbanas del Distrito Metropolitano de Quito
- CONGRESO INTERNACIONAL; LA CIUDAD VIVA COMO URBS. 2009, Proyecto Ciudad Parque Bicentenario, Comuna de Cerrillos, Chile
- PERAHIA, Raquel. Las ciudades y su espacio público. 2007, Universidad de Buenos Aires