



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
ESCUELA DE ARQUITECTURA**

**DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MASTER EN GESTIÓN URBANA PARA REGENERACIÓN URBANA**

**“Políticas de Control de Precio de Predio en el CHQ a partir de la Implantación del Metro
en la Plaza San Francisco”**

DAVID ANDRADE JIMÉNEZ

QUITO, ENERO 2018

Tabla de Contenidos

Capítulo 1: Introducción.....	2
1.1 Introducción.....	2
1.2 Objetivos.....	3
1.2.1 Objetivo General:	3
1.2.2 Objetivos Específicos:	3
1.3 Justificación.....	3
1.4 Objeto de la investigación	3
1.4.1 Presentación del Problema	4
1.4.2 Hipótesis	5
Capítulo 2: ANÁLISIS DE LOS ÍNDICES MACROECONÓMICOS DE ECUADOR EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS.....	6
2.1 Introducción.....	6
2.2 Marco Referencial	6
2.3 Metodología.....	6
2.4 Indicadores y resultados	7
2.4.1 Producto Interno Bruto (PIB).....	7
2.4.2 Crecimiento del PIB (% anual).....	8
2.4.3 Inflación.....	8
2.4.4 Subempleo Nacional.....	9
2.4.5 Empleo adecuado.....	10
2.4.6 Tasa de Interés Activa y Pasiva	11
2.4.7 Riesgo País (EMBI) Ecuador y América Latina	11
2.4.8 Tasa de interés para el segmento Inmobiliario	12
2.4.9 Previsiones de crecimiento	12
2.5 Conclusiones.....	12
2.6 Bibliografía.....	14
Capítulo 3: EVALUACIÓN Y LOCALIZACIÓN	15

3.1	Marco referencial.....	15
3.1.1	Ubicación.....	15
3.1.2	Topografía y clima.....	15
3.1.3	Espacios verdes públicos.....	16
3.2	Estructura Urbana.....	18
3.2.1	Situación Geográfica.....	18
3.2.2	Composición demográfica, étnica y social.....	19
3.2.3	Evolución de la Expansión Urbana.....	20
3.2.4	Relaciones visuales y percepciones.....	21
3.2.5	Uso de suelo.....	22
3.2.6	Energía eléctrica.....	25
3.2.7	Red de conectividad WIFI.....	26
3.2.8	Red de internet y telefonía.....	27
3.2.9	Sistema de alcantarillado.....	29
3.2.10	Equipamiento público.....	30
3.2.11	Vías y transporte.....	31
3.2.12	Configuración de la Red de Transporte Público.....	32
3.2.13	Proyecto Metro de Quito.....	33
3.2.14	Plazas de estacionamientos.....	35
3.3	Conclusiones.....	36
3.4	Bibliografía.....	38
CAPITULO 4: ANÁLISIS DEL MERCADO.....		40
4.1	Introducción.....	40
4.2	Objetivos.....	41
4.2.1.1	Objetivo General.....	41
4.2.1.2	Objetivos Específicos.....	41
4.3	Metodología.....	41
4.4	Mercado.....	42
4.4.1	Oferta.....	44
4.4.2	Metodología Comparativa.....	45
4.4.2.1	Precios de predios en el CHQ.....	46

4.4.2.2	Precios de predios en La Mariscal.....	48
4.4.2.3	Precios de predios en La Alameda	51
4.4.3	Metodología de Previsión.....	56
4.4.4	Metodología Geométrica	57
4.5	Conclusiones.....	59
4.6	Bibliografía.....	61
CAPITULO 5: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO de la ubicación de la estación san francisco de Quito en la primera línea del metro.		62
5.1	Introducción.....	62
5.2	Objetivos.....	62
5.3	Marco Referencial, el Metro de Quito, estación San Francisco.	62
5.4	Análisis del Impacto de la Estación del Metro en la Plaza de San Francisco y sus repercusiones en la región del CHQ.....	64
5.5	Revisión Jurídica	66
5.6	Conclusiones.....	67
5.7	Bibliografía.....	69
CAPITULO 6: PROPUESTA Y recomendaciones.....		70
6.1	Introducción.....	70
6.2	Objetivos.....	70
6.3	Propuesta	70
6.4	Recomendaciones	74
6.5	Conclusiones.....	78
6.6	Bibliografía.....	82

ANEXOS

Lista de Figuras

Figura 1 PIB Ecuador 2007-2017	7
Figura 2 Crecimiento PIB (% anual) 2007-2015	8
Figura 3 Inflación 2007-2017	9
Figura 4 Subempleo Nacional 2007-2016	9
Figura 5 Empleo Adecuado 2007-2016	10
Figura 6 Tasa de Interés Activa y Pasiva 2015-2017	11
Figura 7 Tasa de Interés Activa y Pasiva 2015-2017	12
Figura 8 Ubicación.	15
Figura 9 Foto aérea Plaza San Francisco	18
Figura 10 Ocupación de Suelo (2010)	19
Figura 11 Registro histórico de población CHQ 2011	20
Figura 12 Metro de Quito y la calidad de transporte	35

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Proyección Poblacional CHQ.....	43
Gráfica 2 Variación Precios CHQ	54
Gráfica 3 Variación Precios La Mariscal	55
Gráfica 4 Variación Precios La Alameda.....	55
Gráfica 5 Proyección de Precio por m2 en el CHQ.....	57
Gráfica 6: Matriz Impactos MetroQ	64

Lista de Mapas

Mapa 1 Ubicación.....	16
Mapa 2 Espacios verdes públicos.....	17
Mapa 3Mancha Urbana del DMQ	21
Mapa 4 Adaptación al territorio.....	22
Mapa 5 Usos de suelo.....	23
Mapa 6 Uso de suelo Bodegas.....	24
Mapa 7Consumo Energía Eléctrica	26
Mapa 8 Puntos Wi-Fi.....	27
Mapa 9 Cobertura de telefonía e internet	28
Mapa 10Acceso a agua potable	29
Mapa 11Porcentaje de alcantarillado.....	30
Mapa 12 Equipamientos	31
Mapa 13 Vías angostas y con flujos de transporte público	32
Mapa 14 Falta transporte público	33
Mapa 15 Zona de Influencia del Metro de Quito	34
Mapa 16 Usos de Suelo	44
Mapa 17 Localización de Áreas de Estudio	46
Mapa 18 Variación de precios de lotes según catastro en el CHQ.....	47
Mapa 19 Variación de Precios Comerciales en el CHQ, 2017.....	47
Mapa 20 Variación de Precios según catastro en La Mariscal.....	49
Mapa 21 Variación de precios comerciales en La Mariscal.....	50
Mapa 22 Variación de Precios según catastro en La Alameda	52
Mapa 23 Variación de precios comerciales en La Alameda	52
Mapa 24 Predios privados y públicos en el perímetro de influencia del Metro	79
Mapa 25 Predios privados destinados a vivienda en el perímetro de influencia del Metro	80

Lista de Tablas

Tabla 1 Proyección de la Población para el año 2025	43
Tabla 2 Comparación de precios en el CHQ, La Mariscal y La Alameda	53

Dedicatoria

A mi esposa Paulina y mi hijo Esteban, mis razones para seguir adelante.

A mis padres y hermanos por siempre desafiar mis capacidades.

A mis compañeros del MGI.

Agradecimientos

Al Instituto Metropolitano de Patrimonio por su valiosa apertura, a todas las entidades del Municipio de Quito, y a el valioso aporte de mis profesores y tutores.

RESUMEN

La presente investigación pretende comprender el mercado actual en el Centro Histórico, cuál es su problemática y su contexto y así ver cómo este se presenta ante la implementación de una de las quince estaciones del Metro de Quito en su primera línea, la cual atravesará toda la ciudad de sur a norte. Es así que, teniendo como ejemplo a otros casos de transformaciones urbanas que parten de planes de movilidad, se prevé que en la zona de estudio puedan aparecer fenómenos de gentrificación y segregación causados por especulación de precios, para lo que se propone hacer un Plan que ayude controlar o mitigar este problema. Si bien el Metro es una solución a la movilidad dentro de la ciudad y que en sus estaciones genera polos de desarrollo urbano, también conlleva estas contradicciones que deben ser tratadas a tiempo y con una planificación adecuada.

Se presentan algunas metodologías para determinar el comportamiento del mercado inmobiliario y otras para estimar predicciones de crecimiento de precios. Todo esto para poder proponer una matriz de plan operativo en fase de implementación y recomendaciones para plantear un control de precios de predios que evite o mitigue un proceso de especulación que puede ser implementado desde el Municipio de Distrito Metropolitano de Quito

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1 Introducción

Esta tesis busca investigar los requerimientos para la gestión urbana destinada a controlar el adecuado uso de suelo y de control de los precios a partir de la implantación de la primera línea del Metro que sea lo suficientemente atractivo para los promotores inmobiliarios para que puedan ejecutar sus proyectos, bajo una normativa adecuada con incentivos y asociaciones público - privadas.

El CHQ mantiene su estructura dameral con 367 hectáreas edificadas (MDMQ, 2012) que se complementa con 230 hectáreas de protección natural (MDMQ, 2003). Se lo puede clasificar en núcleo central y zona de amortiguamiento. El primero está compuesto por 3 barrios: González Suárez, parte del barrio de San Roque y parte del barrio La Chilena, con 55 manzanas en 56 Has., mientras que en la zona de amortiguamiento se tienen 14 barrios en 229 manzanas dentro de 320 Has. de superficie. El Panecillo, Itchimbía, El Placer, las estribaciones del Pichincha y lo que corresponde al Río Machángara conforman el área de protección natural (MDMQ, 2012).

El proyecto se encuentra en la zona medular de la ciudad de Quito, en el Centro Histórico, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1978 por la UNESCO y centro geográfico y administrativo de la capital del Ecuador. Se encuentra a una altura entre los 500 y los 4.780 m.s.n.m. (IMP, 2013).

Otro aspecto a tomarse en cuenta es la estación del metro en la plaza San Francisco, la cual está en proceso de construcción y es una de las 15 estaciones parte del proyecto Metro de Quito que integrará el sur con el norte, desde Quitumbe a El Labrador, con 18 trenes de 6 vagones que movilizará a 400 mil personas al día. Para su realización, se llevó a cabo una estructura de 11 estudios de soporte (cartografía, geología, monitoreo sísmico, etc.), y el diseño e ingeniería fueron realizados por la empresa española Metro de Madrid.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo General:

Implementar políticas públicas para controlar la especulación causada por la implementación de un proyecto de un equipamiento público.

1.2.2 Objetivos Específicos:

1.1.2.1 Investigar y analizar el catastro y usos de suelo de la zona delimitada.

1.1.2.2 Investigar los precios de las casas del centro histórico y su proyección.

1.1.2.3 Determinar la proyección de precios para los próximos 10 años en los predios del CHQ.

1.1.2.4 Proponer un Plan de control de precios para el CHQ.

1.3 Justificación

Es necesario un control adecuado del precio de venta de inmuebles del Centro Histórico de Quito con el fin de evitar la especulación al momento de implantarse la estación del metro y para generar una situación de mercado adecuada en relación a los precios de comercialización inmobiliaria logrando un bienestar colectivo relacionado a la calidad de vida en ese sector.

Se han hecho ya estudios sobre los 2 temas relevantes de la investigación que son del impacto del Metro de Quito en el Centro Histórico y un diagnóstico de la situación de la salida de habitantes del CHQ con la problemática que todo esto conlleva.

Lo que se pretende con esta investigación es aportar con una propuesta de gestión que ayude en la regulación de precios, por medio de los instrumentos normativos adecuados para su ejecución, control y seguimiento por parte de las autoridades, y el involucramiento del sector privado con la realización de proyectos inmobiliarios.

1.4 Objeto de la investigación

1.4.1 Presentación del Problema

El principal problema que afecta en general al Centro Histórico de Quito es la progresiva salida de la población debido a varios factores, como los altos costos de mantenimiento de sus casas, que tienen particularidades especiales por encontrarse en la zona declarada Primer Patrimonio Cultural de la Humanidad. Eso demanda muchas veces mayor inversión de capital y un tratamiento especializado para preservar de una manera adecuada sus inmuebles.

A este problema debemos añadir las complicaciones en la tramitología y un largo proceso burocrático de aprobación de planos para la rehabilitación dentro del departamento de Áreas Históricas, lo que provoca retrasos en ejecuciones de obras que ya lograron financiarse, pero por estas dificultades no pueden empezar, además de la contratación de mano de obra especializada dirigida por profesionales que requieren altos conocimientos de intervención de bienes inmuebles en centros históricos.

La percepción de inseguridad que se le atribuye al Centro Histórico se debe a un nivel de delincuencia y peligrosidad que se ve incrementado por el vaciamiento especialmente de la zona del Núcleo Central por la salida de trabajadores de oficinas de índole administrativo y técnico del gobierno local y central que retornan a sus hogares, lo que lo vuelve bastante desolado y un ambiente propicio para los antisociales.

Otro problema es el tráfico vehicular, pues por el sector pasan # líneas de buses que sube y bajan pasajeros en lugares no destinados para ese propósito y el tránsito de taxis vacíos que toman las calles del centro como atajo; dichos flujos provocan contaminación visual, ambiental y auditiva que, sumado al poco control de las autoridades que, han aportado con el despoblamiento del centro. Además, hay que adicionar el aumento de parque automotriz y una falta de planificación de la movilidad a futuro.

Entre las causas de la reducción de la población en los últimos 20 años se encuentran la salida de población de bajos recursos económicos: arrendatarios que a partir de la

rehabilitación de inmuebles patrimoniales no pueden pagar el incremento de arriendos. La salida de tres colegios, uno de ellos con alrededor de mil estudiantes y el desplazamiento de entidades de gobierno, de igual forma se hace visible en el área del núcleo central, las instituciones religiosas, estatales y del municipio ocupan predios que llegan a las tres hectáreas como el caso del conjunto franciscano. La salida del terminal terrestre y el penal García Moreno, el cierre de las funciones de dos edificios del Ministerio de Salud, un dispensario y oficinas.

1.4.2 Hipótesis

La estación del Metro en la Plaza San Francisco incrementará el avalúo comercial de los predios en la zona de influencia directa, creando especulación y encarecimiento de los mismos.

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DE LOS ÍNDICES MACROECONÓMICOS DE ECUADOR EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS

2.1 Introducción

Para saber cómo es el funcionamiento de un país podemos valernos de un estudio de los indicadores macroeconómicos, por lo que es muy importante el realizar comparaciones de periodo de tiempo dentro de una base de datos que cada gobierno va generando, con el fin de hacer un análisis y evaluación de las posibilidades de inversiones y alianzas comerciales entre los países.

El objetivo general de este análisis es entender y evaluar la situación del país por medio del estudio de sus indicadores macroeconómicos en un período de 10 años para poder llegar a una conclusión sobre el comportamiento de sus políticas económicas.

2.2 Marco Referencial

Por medio del análisis de la macroeconomía se puede acercar a una comprensión del funcionamiento global de un país, y para ello cada uno de los países se preocupa de generar indicadores a base de mediciones en determinados periodos de tiempo, siendo uno de los principales, a nivel general, el PIB, que mide la producción interior de una nación.

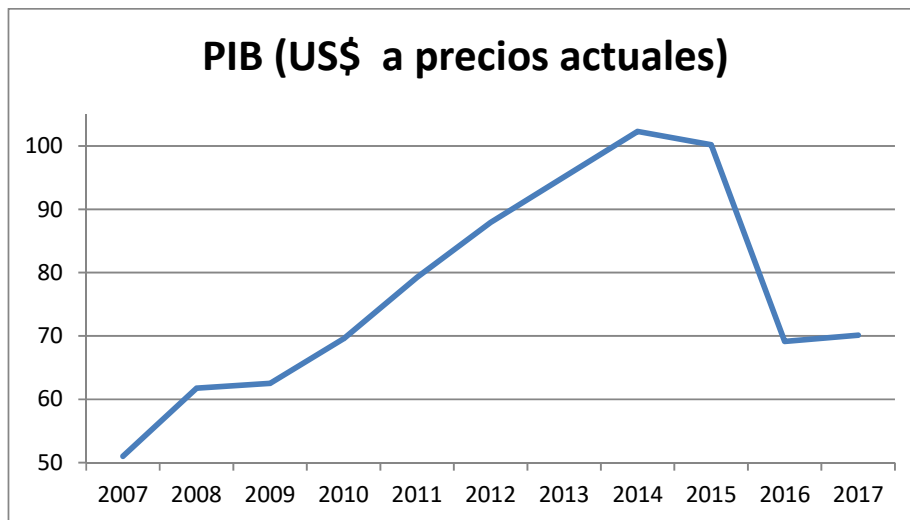
2.3 Metodología

Se buscará indicadores relevantes de macroeconomía del país en la última década, con una proyección a 10 años a la fecha actual. Además, se realizará un análisis de artículos de fuentes internacionales para tener una visión más amplia de la situación. Los datos obtenidos pertenecen a una fuente primaria que se encuentra disponible en la WEB de instituciones de estadística nacional y del Banco Central.

2.4 Indicadores y resultados

2.4.1 Producto Interno Bruto (PIB)

Figura 1 PIB Ecuador 2007-2017



Fuente. Elaboración propia en base al Banco Mundial

El Banco Central del Ecuador considera que Ecuador crecerá 1.42% del Producto Interno Bruto en el 2017. Así lo aseguró Madeleine Abarca, flamante gerente de la entidad. (Diario El Universo, 2016).

El PIB según el periodo de estudio ha ido en aumento hasta el 2014, disminuyendo al 2015 y con una caída importante en el año 2016 debido a la crisis y caída mundial del petróleo sumada al terremoto ocurrido en ese año. Se espera, como dice la ex gerente del Banco Central del Ecuador, que crezca el PIB en el 2017 y puede ser tendencia para los siguientes años.

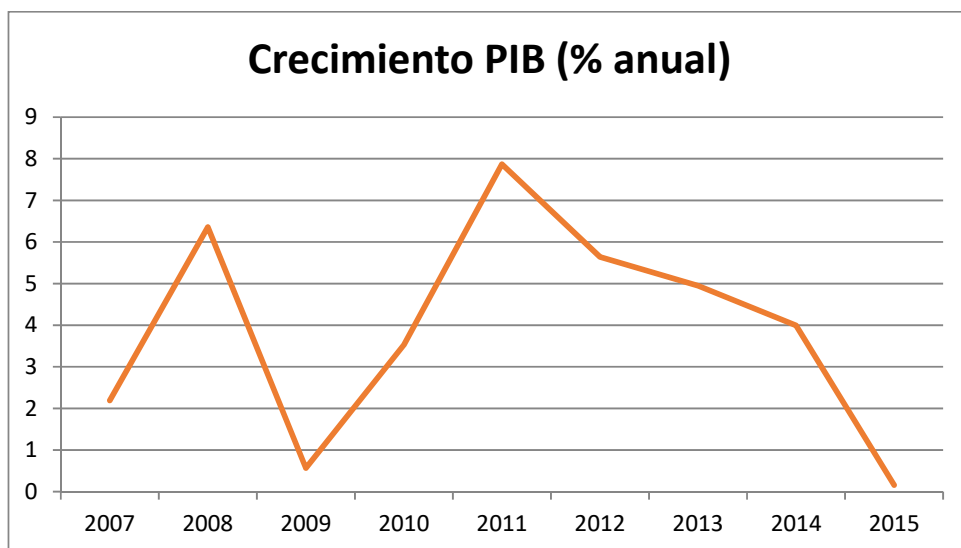
En la figura 2 se puede observar una gran variación del porcentaje de crecimiento del PIB, teniendo picos altos en los años 2008 (6.35%) y 2011(7.86%), ha mantenido un

decrecimiento a partir de ese año hasta el 2014 (3.99%), donde se apunta la cifra más baja de crecimiento en el año 2015 con un 0.15%.

A pesar de que se tiene un PIB en alza hasta el 2015, la curva del crecimiento del PIB tiene otro comportamiento y ha sido desacelerado a partir del año 2012 y con la tendencia a seguir bajando para los siguientes periodos.

2.4.2 Crecimiento del PIB (% anual)

Figura 2 Crecimiento PIB (% anual) 2007-2015



Fuente. Elaboración propia en base al Banco Mundial

2.4.3 Inflación

La gráfica nos muestra un aumento importante de la inflación del año 2007 (2.27%) al 2008 (8.40%), que luego ha ido en claro descenso al 2010 (3.55%), un incremento al 2012 (5.10%) con otra baja al 2013 (2.73%), llegando al 2015 una inflación de 3.97% y siguiendo a la baja hasta el presente año 2017 (1.09%).

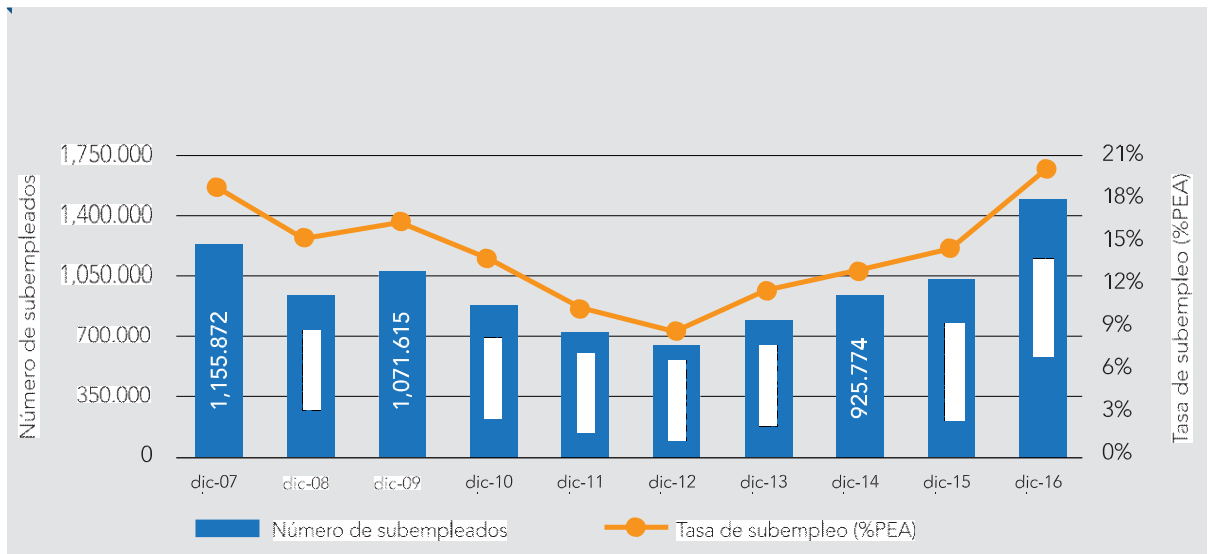
Figura 3 Inflación 2007-2017



Fuente. Elaboración propia en base al Banco Mundial

2.4.4 Subempleo Nacional

Figura 4 Subempleo Nacional 2007-2016



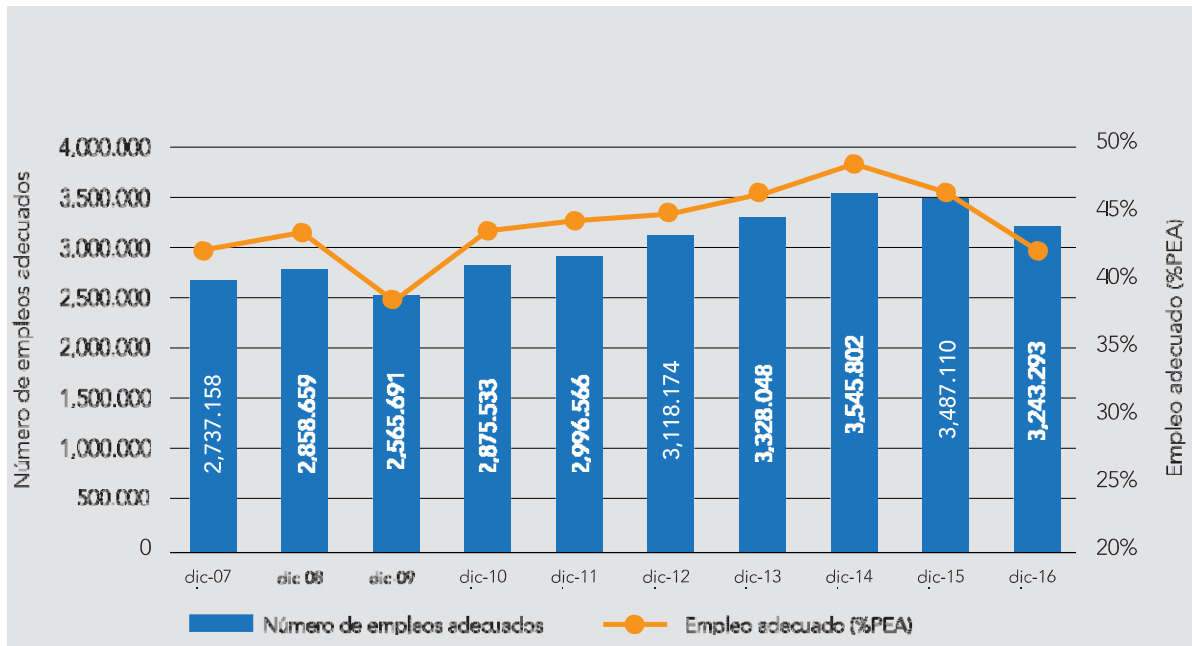
Fuente. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Podemos notar en la curva que en el año 2012 es la tasa de subempleo más baja debido a que el país se encontraba en tiempos de bonanza con 603.890 personas subempleadas, para luego en el periodo de los años 2015 al 2016 el subempleo aumentó de 1.050.646 a 1.564.824 personas, lo que representa que más de medio millón de personas se han sumado a la informalidad, lo que en porcentajes significa que desde diciembre del 2015 la tasa pasa de 14% al 19.9% en diciembre del 2016, y es la más alta en la última década. La tasa actual hasta marzo del 2017 es de 21.4%.

2.4.5 Empleo adecuado

Los indicadores de Empleo Adecuado se han mantenido con ciertos altibajos, llegando a diciembre del 2014 a su mayor número de plazas con 3.545.802 y con un decrecimiento constante para el 2016 con 3.243.293 y con 41.2% de PEA, hasta llegar al 2017 con un PEA de 38.5%.

Figura 5 Empleo Adecuado 2007-2016

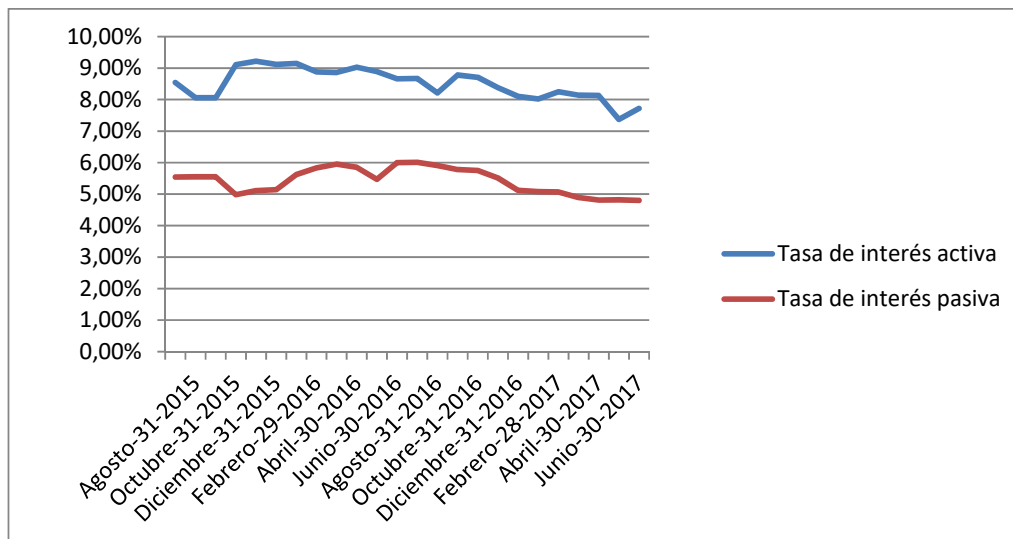


Fuente. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

2.4.6 Tasa de Interés Activa y Pasiva

De agosto del 2015 a junio del 2017 se puede ver el comportamiento de estos dos indicadores bastante regulares y casi paralelos, siendo la primera de un valor del 8.54% de interés activa y del 5.55% de pasiva, para llegar a junio del 2017 a una tasa del 7.72% de interés activa y la pasiva de 4.80%.

Figura 6 Tasa de Interés Activa y Pasiva 2015-2017

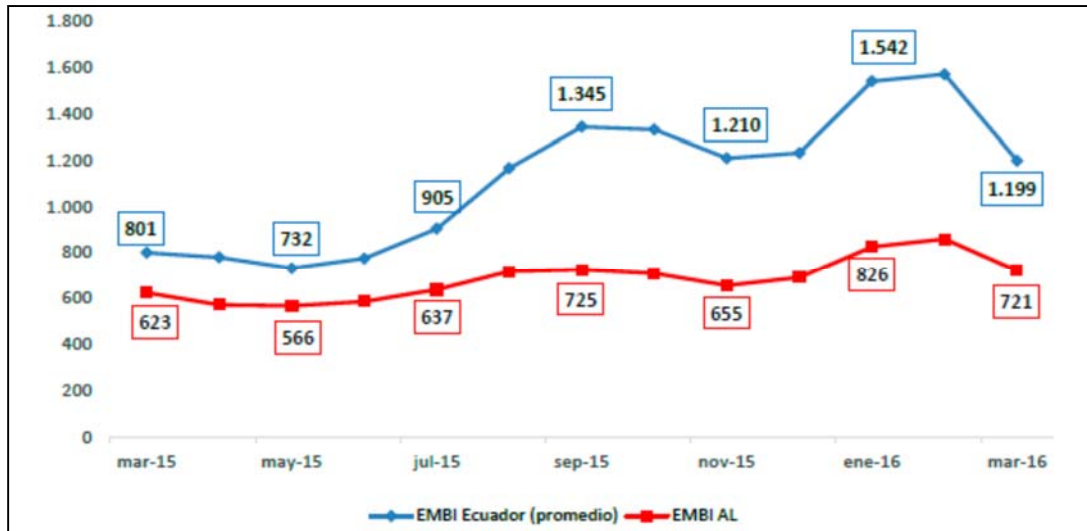


Fuente. Elaboración propia en base al Banco Mundial

2.4.7 Riesgo País (EMBI) Ecuador y América Latina

El promedio de puntos al mes de marzo del 2016 en Ecuador fue de 1.199, un aumento de 399 con respecto al año anterior, mientras que en el resto de América Latina fue de 721 puntos, debido al aumento del riesgo país de Venezuela, pero que no refleja el valor real del resto de países de la región.

Figura 7 Tasa de Interés Activa y Pasiva 2015-2017



Fuente. BCE, JP Morgan, Flar, Ambito.com

2.4.8 Tasa de interés para el segmento Inmobiliario

La tasa de interés activa efectiva vigente referencial con lo que respecta al sector inmobiliario es de 10.55%, con su tasa máxima de 11.33%.

2.4.9 Previsiones de crecimiento

El FMI ajustó su proyección del Producto Interno Bruto (PIB) para este año a -2,3%; mejor a lo proyectado en abril pasado, cuando lo estimó en -4,5%. No obstante, el multilateral prevé que la economía nacional recién presentará cifras positivas en el 2021, con 1,5% de crecimiento. (Diario EL Comercio, 2016).

2.5 Conclusiones

Muchos de los indicadores nos muestran que en general el comportamiento de la economía del país no ha variado en cuestión a una tendencia negativa y en vías de recuperación, a pesar de que se pinta el panorama económico con precios del petróleo bajos que nos afecta directamente en los ingresos del país y del fortalecimiento del dólar.

Según el análisis, los sectores donde se han visto más afectados y se puede palpar en el día a día es el sector laboral, por la cantidad de recortes de personal tanto en el sector privado como en el público.

En cuanto a las proyecciones de crecimiento para este año, se puede decir que no es del todo alentadoras, debido a que se espera que esos valores sean casi nulos. Es un factor importante el cambio de gobierno y sus políticas a aplicarse para que se cumplan esas proyecciones, como también los precios que adopte el barril de petróleo.

El sector inmobiliario es uno de los más afectados por condiciones principalmente manejadas por índices de Riesgo País que desincentivan la inversión y promoción de nuevos proyectos, siendo también este sector el motor que impulsa o retrasa la economía del país.

2.6 Bibliografía

- Angulo, Sebastián, La economía ecuatoriana recién crecerá en el 2021, según el FMI, Internet, <http://www.elcomercio.com/actualidad/economiaecuatoriana-crecimiento-fmi-informe.html>. ElComercio.com, septiembre 2016.
- Cámara de Comercio de Quito, Síntesis Macroeconómica número #99, Análisis de los principales sectores de la economía Ecuatoriana, su situación actual y su interpretación en el ámbito de la realidad de la nación, marzo 2016.
- Banco Mundial, Indicadores Ecuador, <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=EC&view=chart>
- Redacción Economía, El PIB ecuatoriano registró una reducción de -1,9% en el primer trimestre de 2016, <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/el-pib-ecuadoriano-registro-una-reduccion-de-1-9-en-el-primer-trimestre-de-2016>, www.eltelegrafo.com.ec
- Lecturas, PIB interanual cayó 1,6%, pero autoridades estiman crecimiento para 2017, <http://www.revistalideres.ec/lideres/pib-internannual-economia-negocios-dinero.html>. ElComercio.com

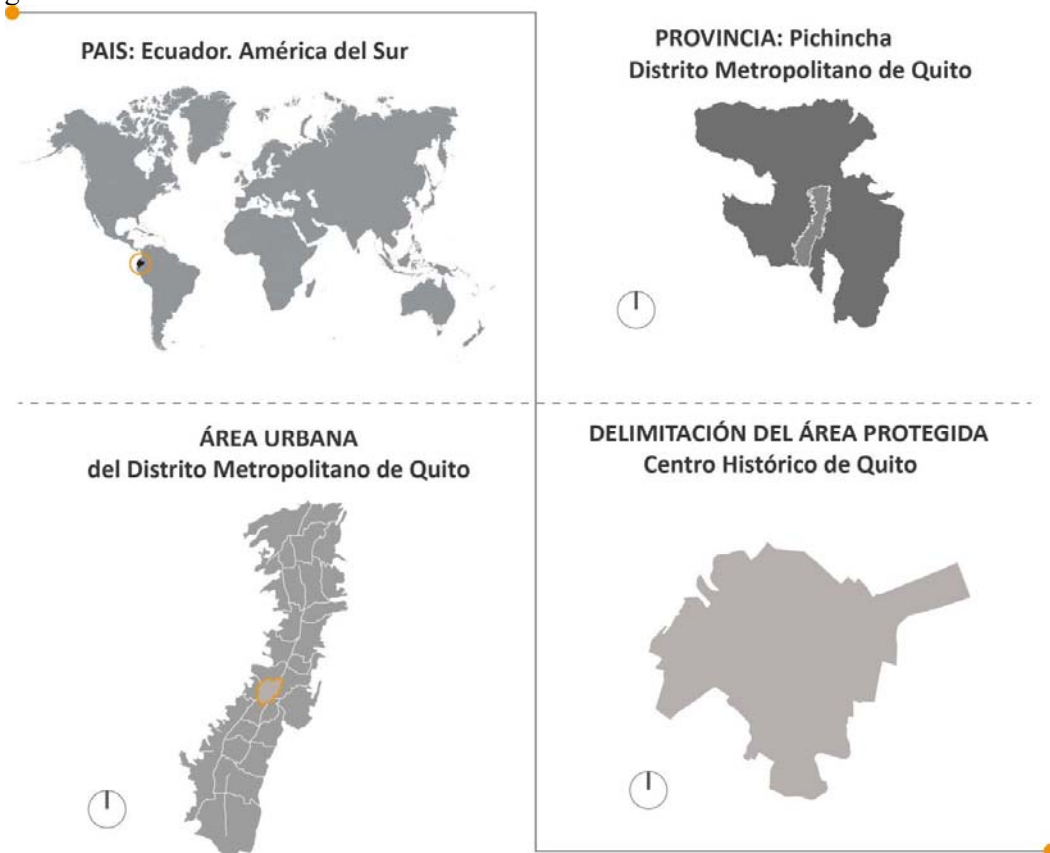
CAPÍTULO 3: EVALUACIÓN Y LOCALIZACIÓN

3.1 Marco referencial

3.1.1 Ubicación

El proyecto se encuentra en la zona medular de la ciudad de Quito, en el Centro Histórico, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad en 198 por la UNESCO y centro geográfico y administrativo de la capital del Ecuador. Se encuentra a una altura entre los 500 y los 4.780 m.s.n.m. (IMP, 2013).

Figura 8 Ubicación.



Fuente: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.1.2 Topografía y clima

Su topografía varía entre los 2815m en las zonas más bajas y los 3900m en las más altas. Quito se encuentra en un valle a las faldas del volcán Pichincha acompañado de dos colinas, la del Panecillo y del Itchimbia. El clima predominante es templado, con una temperatura media de 14.8°C, la humedad relativa es 75% y tiene un promedio anual de precipitaciones que van entre los 1000 y 2000 mm, teniendo relativamente marcados dos períodos de estaciones, desde octubre a mayo son meses lluviosos mientras que de junio a septiembre es seco (IMP, 2017).

La dirección del viento es de componente Norte, en los meses de abril a septiembre cambia de dirección al Sudeste. Debido a la composición ortográfica característica del Centro Histórico, existe un bloqueo del viento dirección Norte con una velocidad de 3-4m/s, la que se considera baja (IMP, 2017)

Mapa 1 Ubicación.



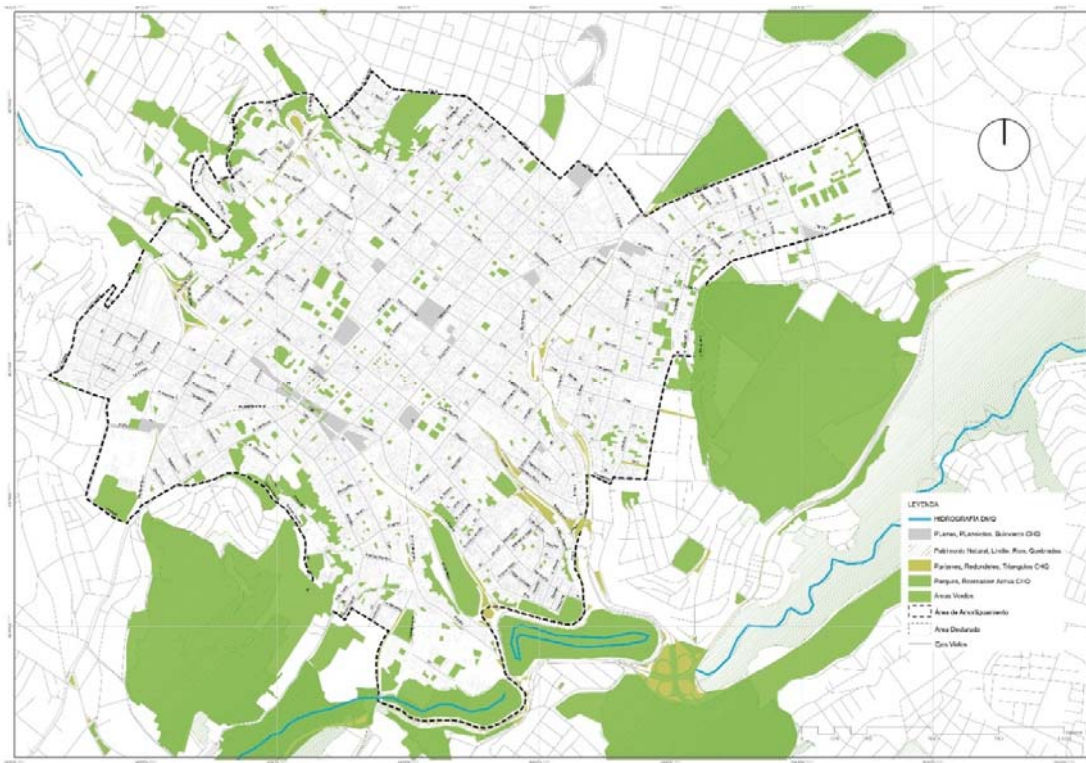
Fuente: IMP. Oficina Plan CHQ, 2017)

Edición: David Andrade

3.1.3 Espacios verdes públicos

El total de espacios verdes públicos es de 74.4 Has entre parques, jardines públicos y áreas verdes intersticiales en los barrios del Centro Histórico, incluyendo Yavirac (32.2 Ha). En general, todos los barrios, incluyendo Yavirac, llega a tener un 14% de espacios verdes (IMP, 2013).

Mapa 2 Espacios verdes públicos.



Fuente: MDMQ; IMP. Oficina Plan CHQ, 2017)

En una primera impresión se puede decir que el centro histórico tiene una baja densidad de espacios verdes, pero al ver con más detalle podemos observar una serie de patios interiores en edificios históricos, la mayoría claustros de recintos de congregaciones religiosas. Su presencia es importante debido a la baja densidad de áreas verdes en los espacios públicos. Sólo el 8% de bienes inmuebles del CHQ tiene áreas verdes, lo que limita el espacio verde por habitante que debe ser no menos de 9m² según la OMS, tomando en cuenta la población futura (IMP, 2013).

En general, todo el CHQ tiene un déficit de áreas verdes debido a su trama urbana y composición.

3.2 Estructura Urbana

3.2.1 Situación Geográfica

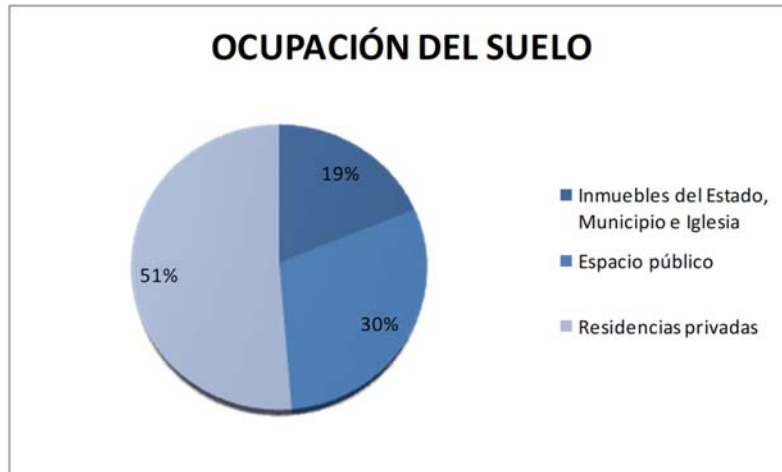
Figura 9 Foto aérea Plaza San Francisco



Fuente: Omar Arregui G, 2010

El CHQ mantiene su estructura dameral con 367 hectáreas edificadas (MDMQ, 2012) que se complementa con 230 hectáreas de protección natural (MDMQ, 2003). Se lo puede clasificar en núcleo central y periferia. El primero está compuesto del tradicional barrio González Suárez, con 55 manzanas en 56 Has., mientras que en la periferia se tienen 14 barrios en 229 manzanas dentro de 320 Has. de superficie. El Panecillo, Itchimbía, El Placer, las estribaciones del Pichincha y lo que corresponde al Rio Machángara conforman el área de protección natural (MDMQ, 2012).

Figura 10 Ocupación de Suelo (2010)



Fuente: Del Pino, 2010

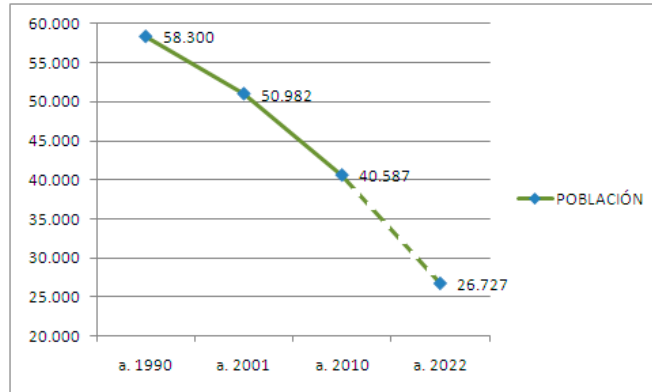
Elaborado por: David Andrade

Falta la descripción del pie de la Inesita del Pino arriba colocado

3.2.2 Composición demográfica, étnica y social

A pesar del constante crecimiento poblacional de la ciudad de Quito, como es la tendencia mundial, en el centro histórico se ha presentado una disminución de habitantes a lo largo de los períodos censales, teniendo en 1990 a 58.300 personas, en el censo del 2001 fueron 50.982 hab., mientras que en el 2010 fueron 40.587 (MDMQ-SHTV, 2011). De los cuales el 50.6% eran mujeres y el 49.4% hombres, con una densidad urbana de 110.4 hab/ha.

Figura 11 Registro histórico de población CHQ 2011



Fuente: MDMQ - STHV, 2011

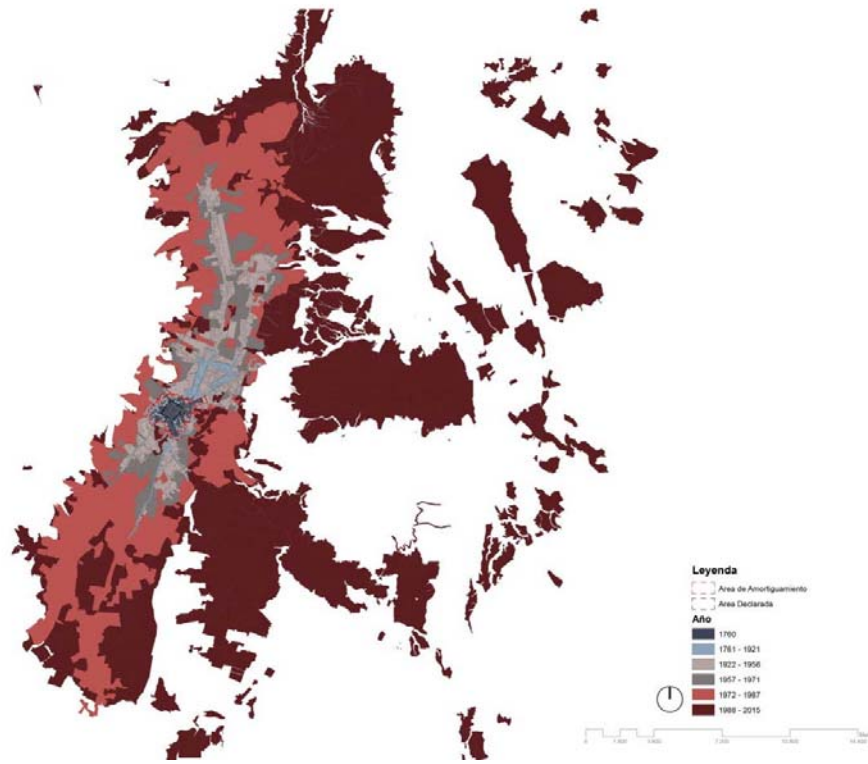
Elaborado por: Subsecretaría de Hábitat y Asentamientos

Humanos (MIDUVI)

3.2.3 Evolución de la Expansión Urbana

La forma en que se ha desarrollado la ciudad de Quito ha sido de forma radial y concéntrica, teniendo al Centro Histórico como su fuente de expansión. Su distribución cuadrangular es la más predominante en toda la ciudad. Gracias a la bonanza del petróleo en los años 70s, la ciudad ha crecido de forma exponencial con grandes planes de desarrollo.

Mapa 3 Mancha Urbana del DMQ



Fuente: IMP 2017

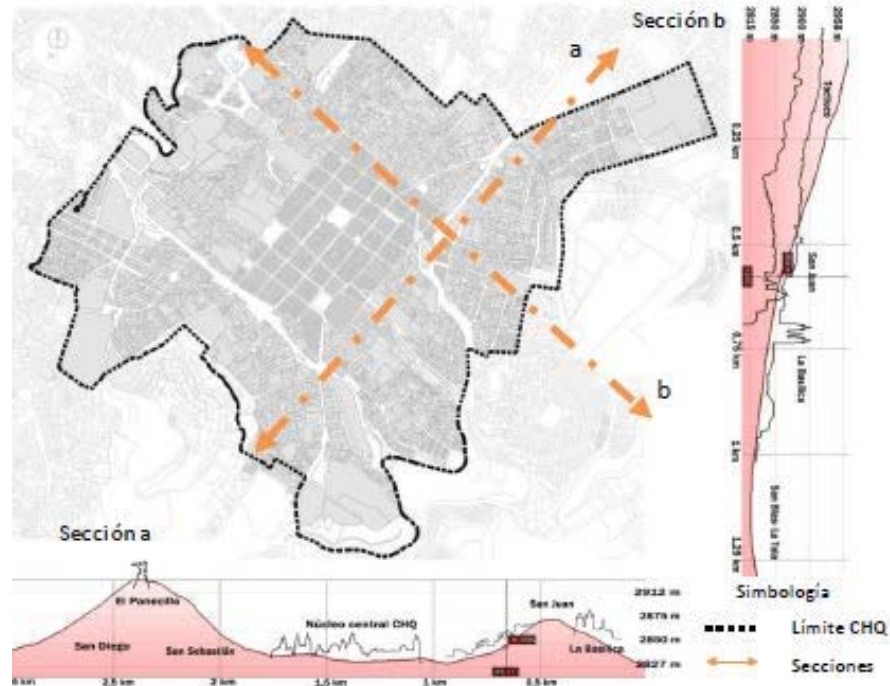
Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.2.4 Relaciones visuales y percepciones

Al encontrarse el Centro Histórico rodeado de elementos naturales como las elevaciones del Panecillo, el Itchimbia, estribaciones del Pichincha y un segmento del Río Machángara, se puede decir que se encuentra en perfecta armonía con su entorno, pero no todo está considerado como bueno porque estos mismos límites naturales se están perdiendo poco a poco por las construcciones de casas en sus laderas y el descuido de las quebradas del Machángara presentando altos niveles de contaminación.

Debido a este problema, se puede plantear el poner en práctica la metodología del Paisaje Urbano Histórico planteada por ICOMOS, donde se analiza de forma integral al momento de intervenir en áreas históricas urbanas (IMP, 2010).

Mapa 4 Adaptación al territorio



Fuente: IMP 2017

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

Editado por: David Andrade

3.2.5 Uso de suelo

El PUOS identifica como uso de suelo el Patrimonial, el cual está identificado con asignaciones de zonificación para la edificación y habilitación del suelo como áreas históricas. En los Mapas del PUOS, el área patrimonial está codificada como H y el patrimonio arqueológico con HA. Toda intervención debe regirse a las disposiciones de la Ordenanza 260 (IMP, 2017).

Los principales usos de suelo en el CHQ son los usos Múltiples, Equipamiento, Protección Ecológica y Residencial 2 y 3. El uso predominante de los barrios de alrededor del núcleo central es de vivienda, que es activado en las mañanas y las noches, mientras que en el resto del día disminuye su actividad porque sus habitantes van a trabajar en el núcleo central.

Las actividades de comercio, servicios y bodegas han ido poco a poco reemplazando a los usos de vivienda, y esto pasa en los barrios más centrales del área de estudio donde los usos en planta baja son no residenciales.

Mapa 5 Usos de suelo

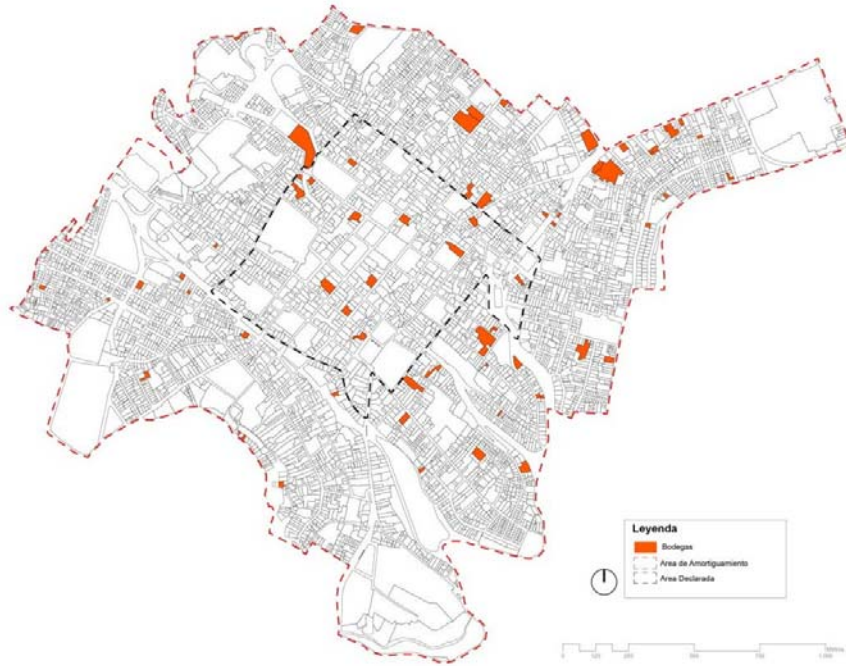


Fuente: PUOS, Catastro, 2017

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

Como se demostró en el último catastro, en el área del CHQ se han usado 15114.78 m² en el uso de suelo de bodegas, provocando el abandono de inmuebles y su prematuro deterioro.

Mapa 6 Uso de suelo Bodegas



Fuente: PUOS, Catastro, 2017

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

Patrimonio arquitectónico y urbanístico

Desde antes de que la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y la Cultura – UNESCO- declare a Quito Patrimonio Cultural de la Humanidad, el municipio ya tenía como objetivo la conservación de su centro histórico, con planes que buscaron una rehabilitación integral en el año 89 mediante la Dirección de Planificación, actual Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, donde se llevó a cabo un levantamiento y registro de bienes inmuebles en todo el distrito mediante fichas de inventario.

Se crearon ordenanzas como la 3050 en el año 93, y posteriormente en junio del 2008 la Ordenanza 260 que creó competencias para diferentes instituciones en el MDMQ con actualizaciones de las fichas (IMP, 2017).

Este inventario está compuesto por 3 tipos de inventarios:

1. Monumental, que son edificaciones civiles y religiosas con un alto valor arquitectónico y significado histórico – cultural, con protección absoluta.
2. Continuo, que son los predios edificados dentro del Centro Histórico.
3. Selectivo, que son predios seleccionados bajo ciertos criterios de valoración preestablecidos.

Así quedan establecidos:

1. Inventario de Arquitectura Civil, Monumental y Religiosa.
2. Inventario Continuo del Centro Histórico.
3. Inventario Selectivo en el área histórica dos.
4. Inventario Selectivo en el área histórica tres.
5. Inventario Selectivo en el área histórica cuatro.
6. Inventario en el área histórica cinco.
7. Mapa arqueológico.

Y la catalogación de los edificios patrimoniales en:

- Edificaciones con protección absoluta.
- Edificaciones con protección parcial.
- Edificaciones con catalogación negativa.

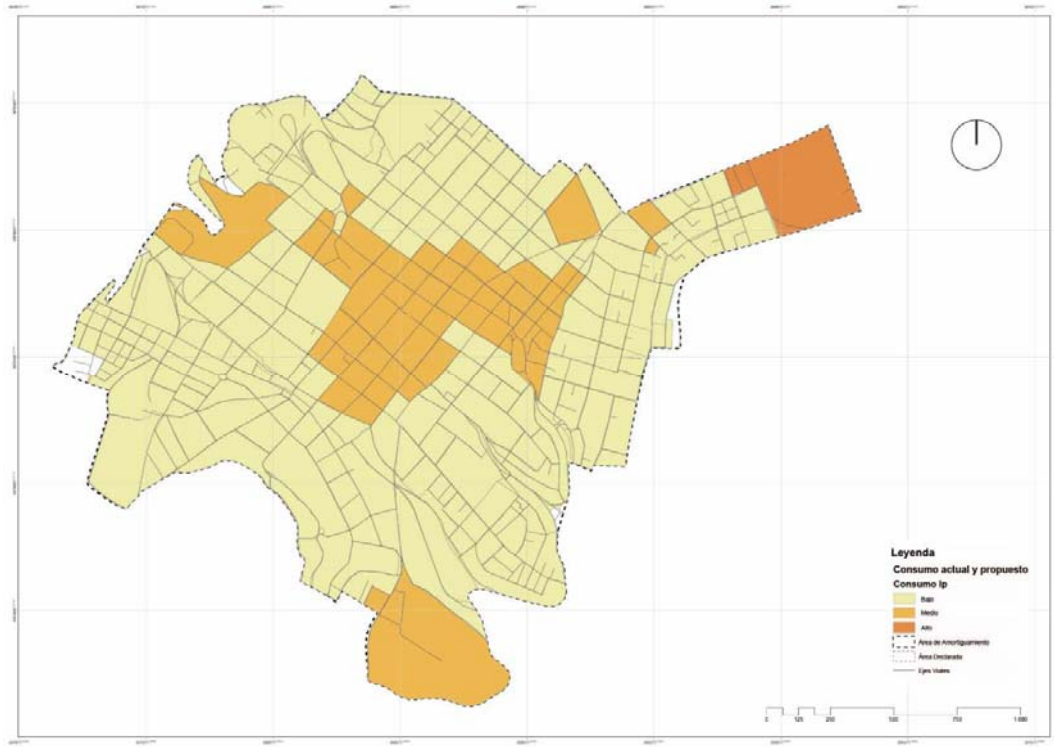
De manera general, las edificaciones catalogadas como de protección absoluta que corresponden a la arquitectura Monumental son las de mejor estado de conservación, mientras que las de protección parcial correspondientes a la arquitectura menor de propiedad civil, se encuentra en mal estado, debido a una sobreocupación de sus espacios. Muchas de éstas están son utilizadas por escuelas, colegios, servicios y bodegas, especialmente en San Roque, El Tejar, San Sebastián, San Blas y La Chilena.

3.2.6 Energía eléctrica

Según la Empresa Eléctrica Quito, se encuentra cubierto casi totalmente la demanda de energía eléctrica, teniendo el dato que en el 2010 un 99.4% de la población tenía acceso a la red, mientras que el 0.5% no lo tenía y el 0.1% contaban con un generador propio.

De igual manera, según datos proporcionados por la EEQ, se está cumpliendo la vida útil de la infraestructura eléctrica en el CHQ, por lo que se ha planeado un proyecto para remodelar redes soterradas, cambios de transformadores y tableros de distribución de bajo voltaje. Se ha cambiado las luminarias a tecnología LED para mejorar la percepción de inseguridad.

Mapa 7 Consumo Energía Eléctrica



Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Consumo de energía eléctrica.

(Catastro MDMQ 2017 + Censo 2010)

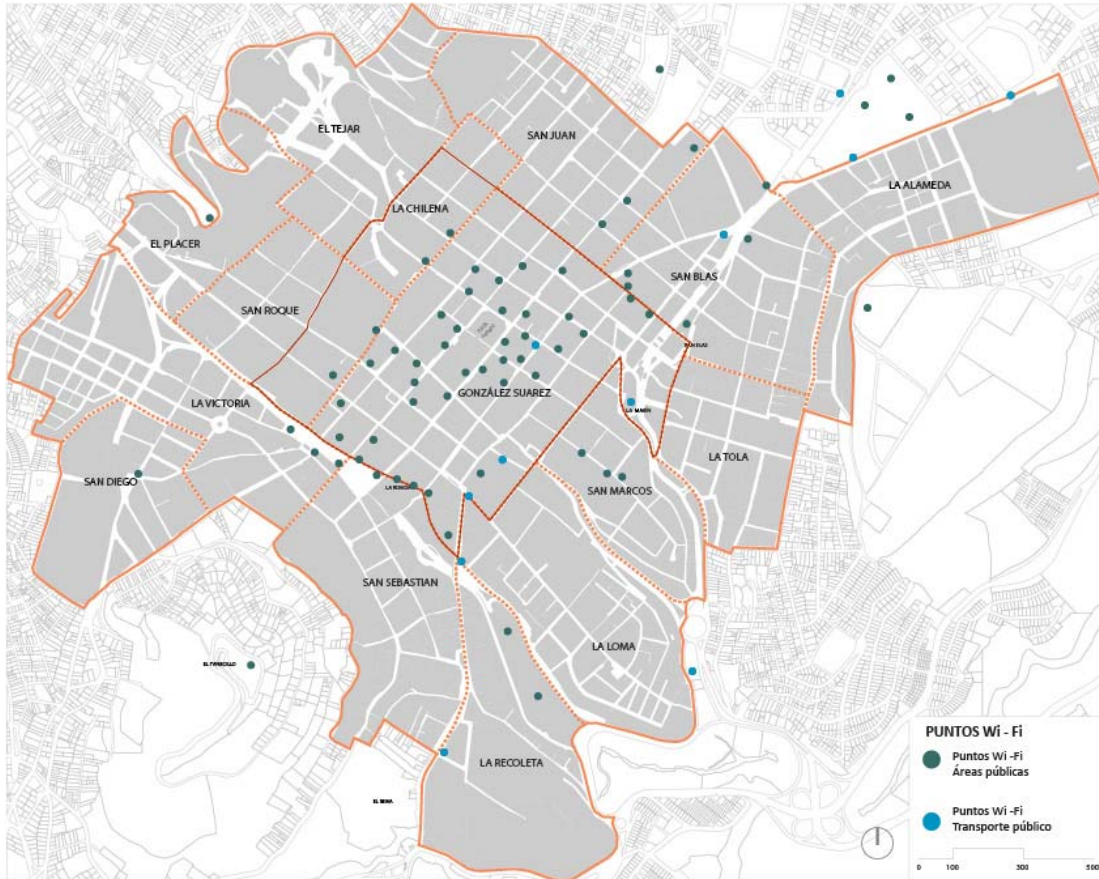
Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.2.7 Red de conectividad WIFI

Existe el proyecto de optimizar la calidad de vida y competitividad ciudadana con un Quito inteligente y sostenible, a través del uso de TIC, con el programa #QuitoTeConecta que ofrece acceso WiFi a residentes de algunas zonas. Éstas se encuentran en parques, plazas públicas, paradas de bus y otros puntos importantes. Actualmente cuenta con 200 lugares.

En el CHQ se encuentran abarcando a toda la zona y en algunos barrios aledaños. (Agencia de Promoción Económico CONQUITO).

Mapa 8 Puntos Wi-Fi



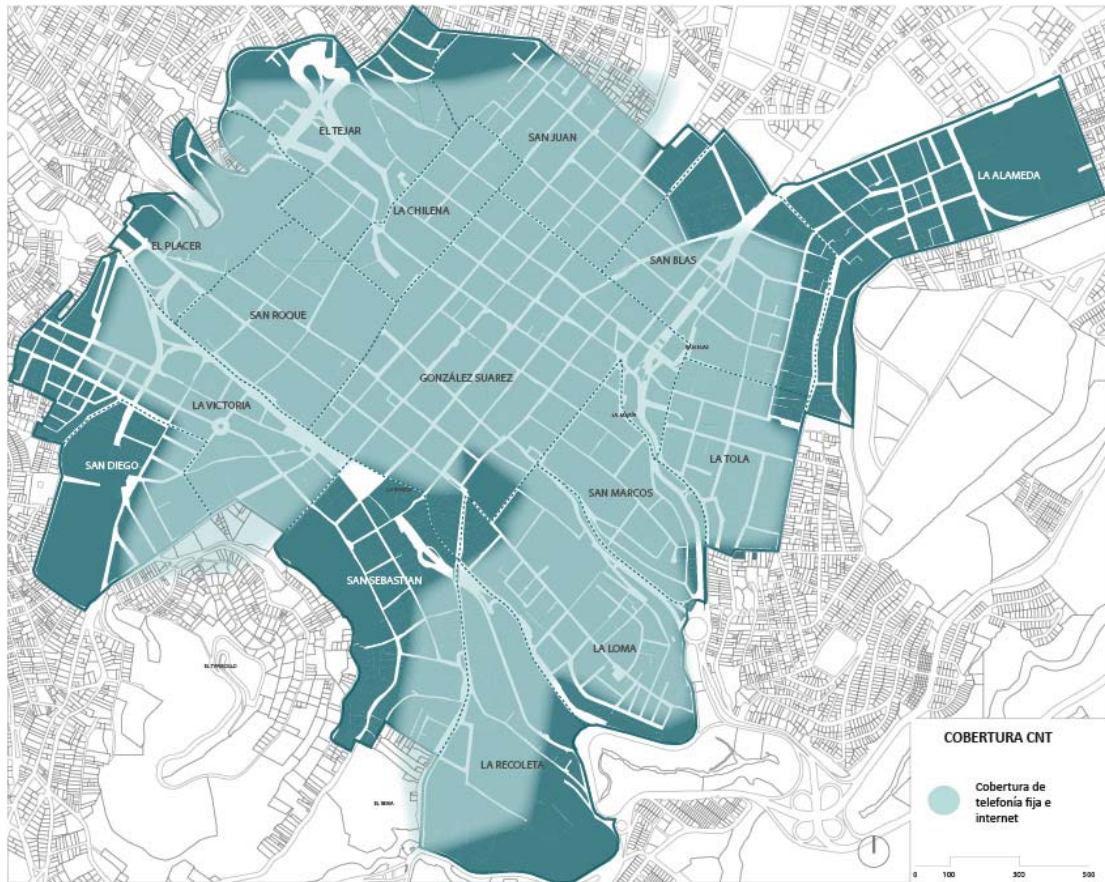
Fuente: Conquito 2016

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.2.8 Red de internet y telefonía

La cobertura de internet y telefonía es de un 90% según CNT, pero aún se necesita colocar antenas para cubrir el 100%.

Mapa 9 Cobertura de telefonía e internet



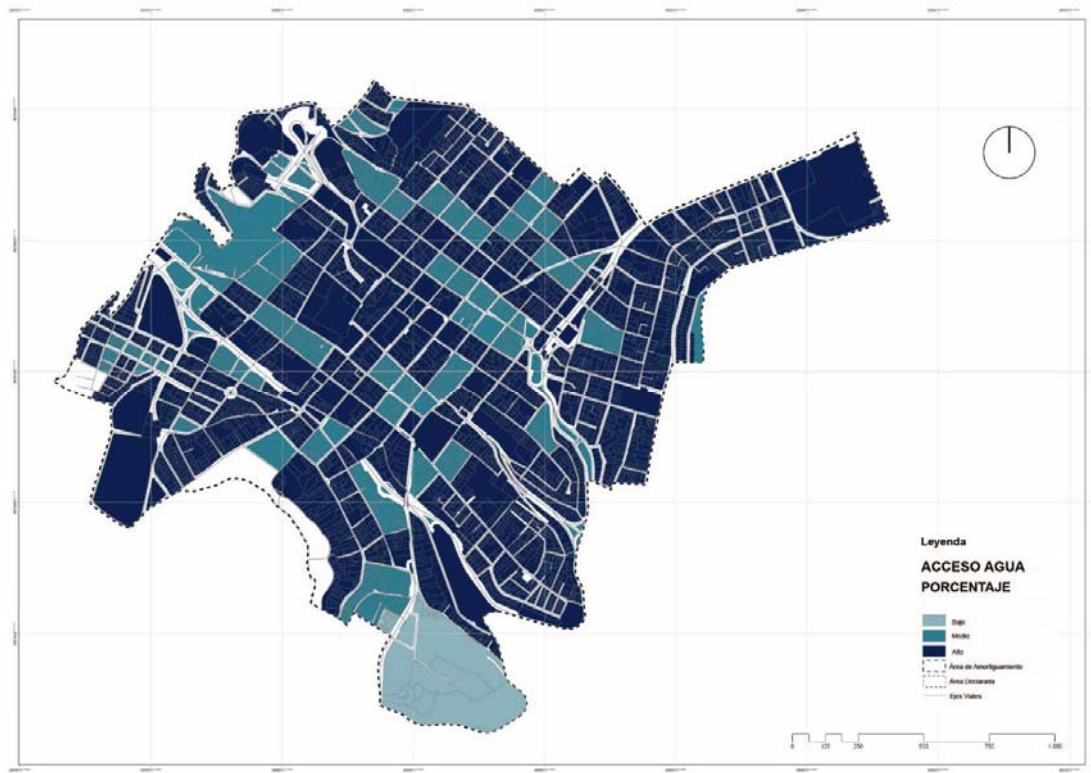
Fuente: CNT 2016

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

Agua Potable

En el Centro Histórico la dotación de agua potable está cubierta casi en su totalidad en un 100% procedente de la red pública. La percepción de abastecimiento de agua en todo el CHQ es buena, por lo que sólo se debería plantear una política de adecuada administración de los recursos hídricos.

Mapa 10 Acceso a agua potable



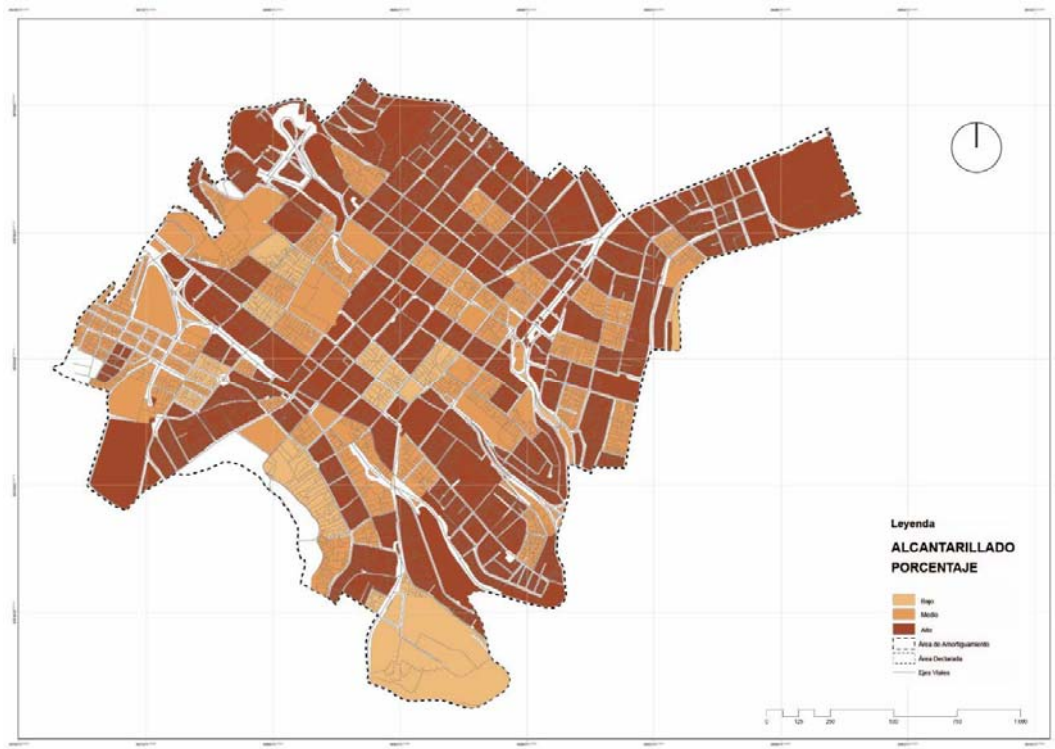
Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Acceso a agua potable. (Catastro MDMQ, 2017+Censo 2010)

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.2.9 Sistema de alcantarillado

El sistema de alcantarillado en el CHQ es de composición mixta, en el mismo se recogen las aguas servidas y las aguas lluvias, teniendo las descargas hacia las quebradas que están entubadas. El sistema se encuentra sobrecargado debido al aumento de consumo de agua, los materiales usados y el período de vida útil. Dentro de la mayoría de casas, las conexiones se encuentran deterioradas. (MDMQ, 2013).

Mapa 11 Porcentaje de alcantarillado



Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Acceso al alcantarillado. (Catastro MDMQ, 2017+Censo 2010)

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

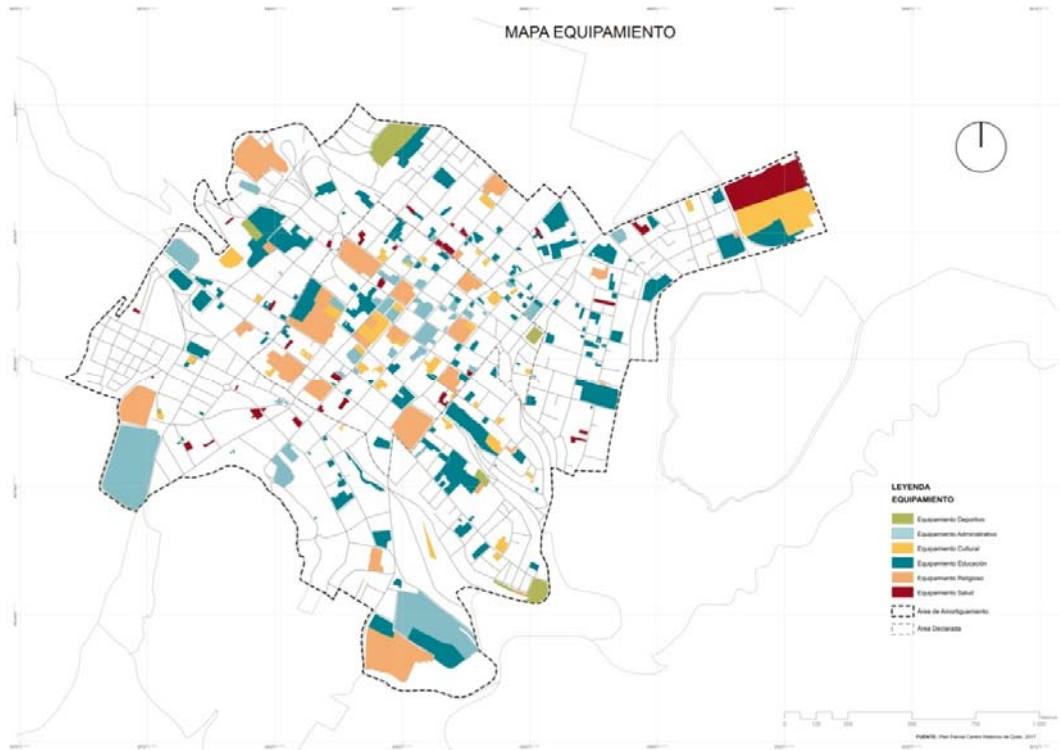
3.2.10 Equipamiento público

Con respecto a los equipamientos en el centro histórico, a diferencia de otros lugares de Quito, son muy antiguos, obsoletos y que han sido abandonados y modificados para usos que no eran originarios. Hay otros, como el mercado de San Roque y la Terminal de Cumandá que, debido a su ubicación inadecuada, resultaron ser más problemas que soluciones. Según la lógica de crecimiento de la ciudad, los equipamientos han sido poco a poco trasladados o descentralizados.

En el Núcleo Central se encuentran edificios institucionales de importante valor como la Presidencia de la República y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, al igual que muchas de sus dependencias (IMP, 2013).

El equipamiento en el Centro Histórico debe responder a ciertas características especiales para que responda y se proyecte a largo plazo, y que se pueda limitar los usos y funciones en aquellos edificios con un alto valor simbólico e histórico.

Mapa 12 Equipamientos



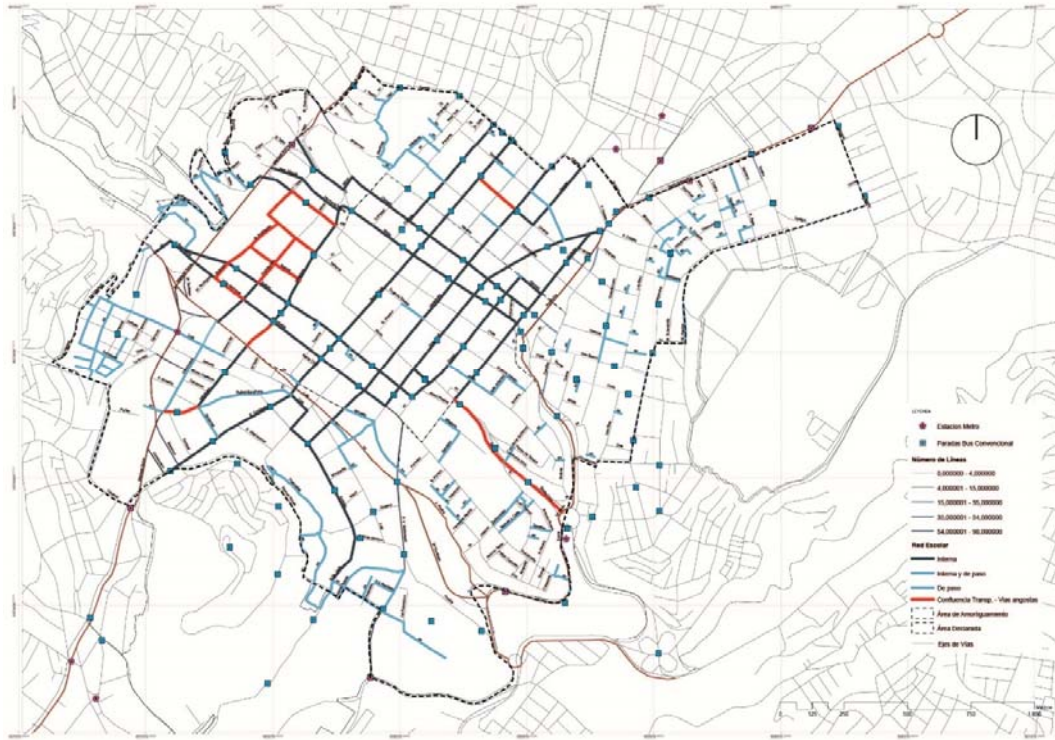
Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Equipamientos. (Catastro MDMQ, 2017+Censo 2010) *Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ*

3.2.11 Vías y transporte

En el Centro Histórico la trama de las calles es la base de su composición de damero, con una cuadrícula muy definida en el núcleo central, que respondía a la necesidad de una ciudad colonial cuando fue construida. En general, las calles del CHQ tienen un promedio de 7 metros de ancho, con algunas vías que van variando sus dimensiones por la presencia de quebradas y lomas.

A pesar del tráfico motorizado de estos medios de transporte, las calles se encuentran en buen estado. Los principales ejes van en sentido norte y sur, mientras que las secundarias son este y oeste.

Mapa 13 Vías angostas y con flujos de transporte público



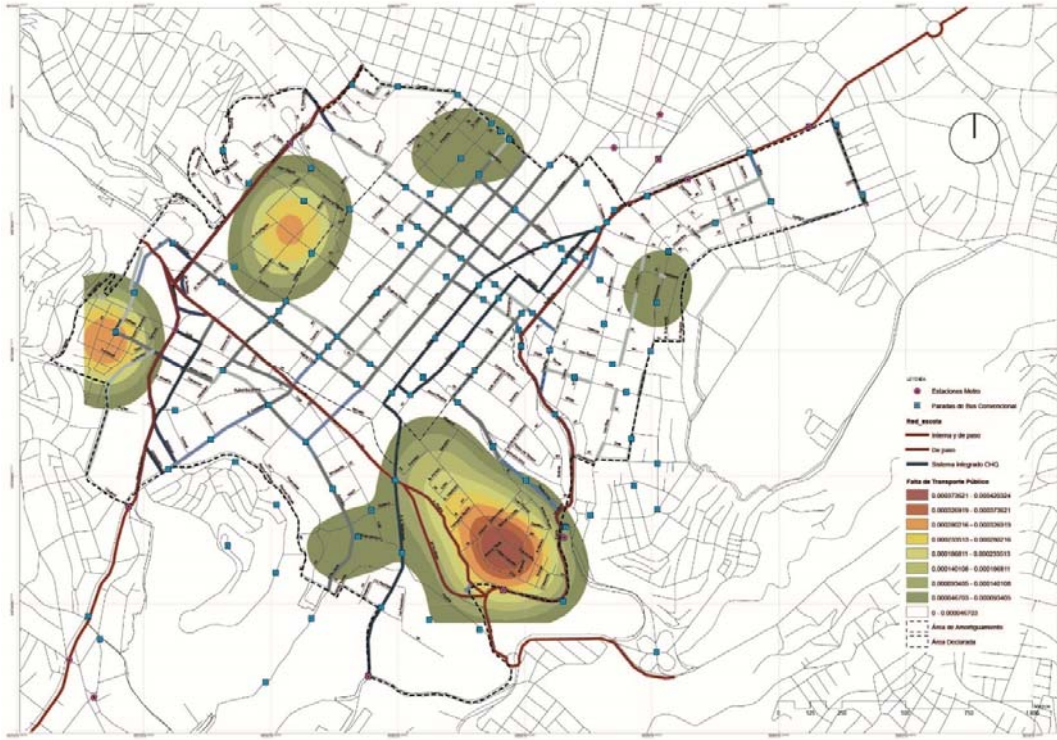
Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Número de líneas y Red escolar. (Catastro MDMQ, 2017+Censo 2010) Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

3.2.12 Configuración de la Red de Transporte Público

Según datos del MDMQ-STHV (2011), el 89% de las vías en el Centro Histórico tienen su superficie de adoquín, pavimento o cemento rígido, donde circulan los 3 sistemas de transporte masivo: el Trolebús, el Metrobus y la Ecovía.

El transporte público en los barrios del centro histórico sobrepasa el 84% en su cobertura, teniendo algunas zonas a las que no llega el 100% este servicio (IMP, 2017).

Mapa 14 Falta transporte público



Fuente: Límite de Amortiguamiento y Núcleo Central (STHV, 2017); Falta de transporte público.

(Catastro MDMQ, 2017+Censo 2010)

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

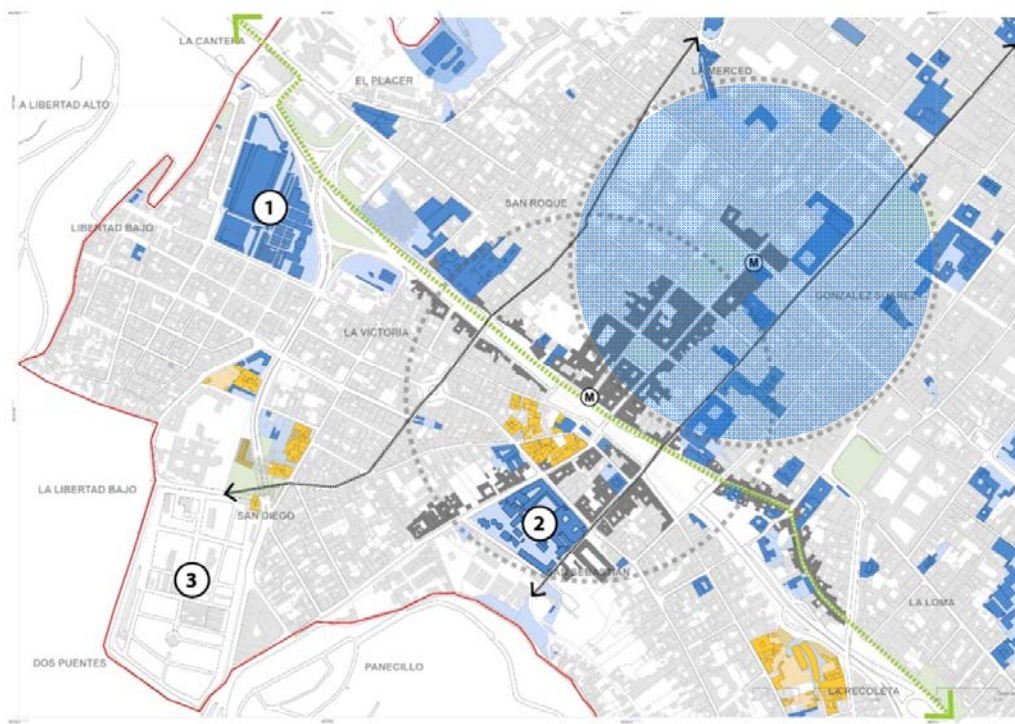
3.2.13 Proyecto Metro de Quito

Este proyecto inició en el año 2013 con el objetivo de integrar y reorganizar las relaciones del norte, centro y sur de la ciudad, y para ello se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, encargada de su diseño, ejecución y operación. Cuenta con 4 líneas en total, la primera, que esté en ejecución, va desde Quitumbe hasta El Labrador y tendrá 15 estaciones. Las demás irán al norte, de El Labrador a la Ofelia, otra irá por el nororiente desde el Labrador a Carcelén y la última por el suroriente desde El Recreo hacia Quitumbe, al sur. Se estima que durarán 34 minutos el atravesar la ciudad (EPMMQ, 2016).

Hablando de la línea 1, ésta cuenta con un recorrido total de 23 km subterráneos y 15 paradas ubicadas cada 1.2 kms. Una de estas estaciones estará ubicada en la Plaza San Francisco y es la única que se encuentra completamente dentro del perímetro del Centro Histórico. Contará con la construcción de una estación de transferencia en el viaducto de la Av. 24 de Mayo, para conectarse con el transporte convencional que viene de El Trébol y, por medio de una galería subterránea, llegar a la estación San Francisco, bajo la calle Cuenca.

De igual manera, el Centro Histórico en su extremo nororiental estará abastecido con la estación de La Alameda que, aunque se encuentra ubicada fuera del perímetro del CHQ, servirá a barrios aledaños.

Mapa 15 Zona de Influencia del Metro de Quito



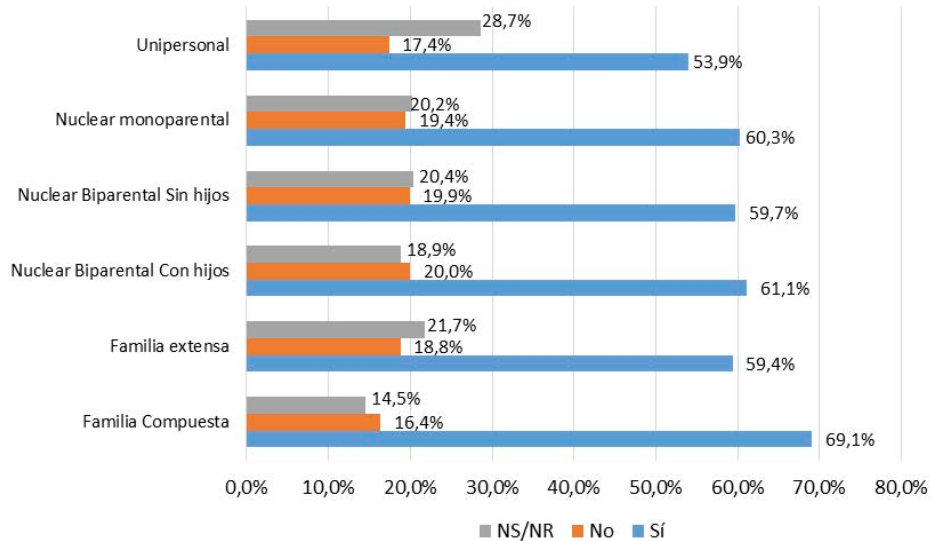
Fuente: IMP 2017

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

Una encuesta interesante que fue realizada en convenio del Instituto de la Ciudad (ICQ) y el IMP a los hogares residentes de la zona, consultaba *si es que consideraban que la*

construcción y futura estación del Metro de Quito mejorará la calidad del transporte en la ciudad (Secretaría de Movilidad, 2016), donde los resultados recibidos nos cuentan que sí lo hará (Figura 12)

Figura 12 Metro de Quito y la calidad de transporte



Fuente: Encuesta Multipropósito, 2017

Elaborado por: Convenio Interinstitucional ICQ - IMP.

3.2.14 Plazas de estacionamientos

Existe un gran déficit de lugares de parqueos en el CHQ, la falta de éstos provoca congestión en las calles de autos que buscan un lugar para aparcar, invadiendo incluso las veredas y dificultando la circulación peatonal. Es así que en el estudio de la Revitalización para el Centro Histórico se realizó una clasificación de tipos de estacionamientos en públicos y privados, para residentes o trabajadores.

Se indica que el CHQ tiene una oferta actual, de estacionamientos fuera de calzada, de 6.174 plazas que se dividen en: 31% gestionados por la EMMOP, el 22% de uso interno para equipamientos y administraciones públicas, el 20% son privados y uso público, 22% privados y residentes y un 5% privada para trabajadores (AEUB, 2014, pág. 97).

En el CHQ, la demanda de estacionamientos prácticamente corresponde a la demanda foránea, ya que tan sólo un 4% de los desplazamientos en vehículo privado por el CHQ corresponde a desplazamientos internos (Viteri, Propuesta de gestión para la implementación del Plan Especial de Movilidad del CHQ, 2010).

Los estacionamientos municipales cuentan con 1671 plazas repartidas en 6 edificios, los que están en funcionamiento las 24 horas y son: Cadisán, La Ronda, San Blas, Montúfar 1 y 2 y el Tejar. *Es una realidad latente que, si una vivienda en el centro histórico cuenta con uno o varios parqueaderos y bodegas, la renta del suelo del mismo se incrementa tanto como disminuye por su ausencia.* (ICQ, 2016-2017).

3.3 Conclusiones

El Centro Histórico de Quito tiene características especiales y únicas que lo hacen diferente a cualquier otro centro histórico de ciudades de Latinoamérica, y una de las principales es su conservación y mantenimiento de su casco colonial, trama urbana y representaciones culturales de sus residentes por los que fue declarado Primer Patrimonio Cultural de la Humanidad. Debido a su localización dentro del territorio del Ecuador, posee un clima privilegiado al encontrarse en el Valle de Quito, está en el centro geográfico del Distrito Metropolitano de Quito, y sigue siendo considerado como tradicionalmente una zona comercial y de servicios.

Aunque tiene problemas serios de despoblamiento, de congestión vehicular y de percepción de inseguridad, al contar con un proyecto muy importante, como es el Metro de Quito, es una gran oportunidad de planear al CHQ como un polo de desarrollo en el aspecto inmobiliario enfocado a la recuperación de habitantes y su mejor calidad de vida.

En general, se puede seguir incentivando al sector privado para que invierta en el CHQ para el desarrollo de proyectos inmobiliarios siempre y cuando se llegue a corregir algunos aspectos que no pasan de ser administrativos, con procesos burocráticos y otras “trabas” que han frenado intentos de intervención de estos actores.

Específicamente, hablando de la Estación del Metro, la ubicación es muy favorable ya que es central y con edificios que prestan servicios tanto públicos como privados, principalmente con comercio y mientras más se disipa encontramos viviendas. Esa manzana, al igual que toda la zona del Centro Histórico, está muy bien provista de todos los servicios básicos, y tiene la ventaja arquitectónica de desfogar a los cerca de 180 mil usuarios del Metro en una de las plazas más grandes e importantes de la ciudad, la plaza de San Francisco.

3.4 Bibliografía

- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), Suplemento del Registro Oficial 303 (19 de Octubre de 2010).
- Dávalos, P. (2015). Diseño de Políticas públicas de vivienda para el Centro Histórico. Quito.
- Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. (2003). Plan Especial Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2003). Plan Especial del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ, Junta Andalucía.
- Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2013). Plan de Gestión Integral del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- La Ordenanza Metropolitana que establece el nuevo régimen de suelo del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza 085-2003 (12 de Marzo de 2003). MIDUVI. (2013).
- Junta de Andalucía y MDMQ. (2009). *Plan Maestro de Movilidad Sostenible para el DMQ 2009 - 2025*. Quito: Ilustre Municipio de Quito.
- MDMQ – IMP. (2017). PRIMER BORRADOR DIAGNÓSTICO PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, Quito.
- Ordenanza que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza No. 041 (22 de Febrero de 2015).
- Ordenanza Municipal en la que se incorpora un Título al Libro Segundo del Código Municipal, referente a las Áreas y Bienes Patrimoniales. , 260 (12 de Diciembre de 2008).
- Quito-Turismo. (2012). PLAN DE GESTION PARA LA ZONA ESPECIAL TURÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO. Quito: Quito-Turismo.
- Revitalización del Centro Histórico de Quito. Recuperado el 2016, de <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp->

content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%C3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf

- Viteri, A. (2010). Propuesta de gestión para la implementación del Plan Especial de Movilidad del CHQ. Quito: Ilustre Municipio de Quito.
- <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%C3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf>

CAPITULO 4: ANÁLISIS DEL MERCADO

4.1 Introducción

En este capítulo se hará la investigación del mercado existente y que se puede dar a raíz de la implementación de la estación del Metro de Quito en la Plaza San Francisco. Se analizará la Oferta del mercado de vivienda en el sector y, para estudios complementarios, se analizará de igual manera el sector de La Alameda, donde se construirá la siguiente estación del Metro hacia el nororiente de San Francisco, con el objetivo de hacer una evaluación de precios según datos catastrales y datos del mercado.

La investigación se basará en teorías de Economía Urbana como las de Alonso (1964), Mills (1967) y Muth (1969), las cuales dicen que la influencia de los costos de transporte determina el valor y el uso del suelo, y así la diferencia de precios de los terrenos respondía a todos los costos de ahorro en el transporte resultante de su localización. Es así que se desarrolla el factor de *la distancia al centro de la ciudad como argumento directo en la función de utilidad del individuo*. (Alonso, 1964). De esta manera la decisión de vivir más cerca o lejos del centro va a depender de la conveniencia de tiempos de viaje y del valor de la tierra. A esta teoría, Mills y Muth incorporan el factor del consumo de vivienda en la función de utilidad del individuo. En búsqueda de la localización óptima, los costos de transporte deben ser compensados con ahorros en los costos de construcción.

Es así que, de acuerdo a la teoría de localización, la incorporación de infraestructura pública como de vías de acceso y transporte, que facilite el acceso y ahorro de tiempo en traslados hacia lugares de comercio y trabajo, también determinará una nueva planificación de las ciudades, desconcentrando áreas y céntricas e incentivando el desarrollo en áreas periféricas que tengan cercanía a estas facilidades. La oferta por localizaciones cerca de facilidades es una cantidad fija a largo plazo, por lo que la demanda por las mismas, dentro de su área de influencia, aumenta el valor del suelo y de las viviendas.

4.2 Objetivos

4.2.1.1 Objetivo General

Determinar el valor del precio de los predios en el sector del área de influencia del CHQ para analizar la oferta y posible demanda de bienes inmuebles.

4.2.1.2 Objetivos Específicos

Determinar los precios comerciales de los predios dentro de la zona del CHQ por medio de fichas.

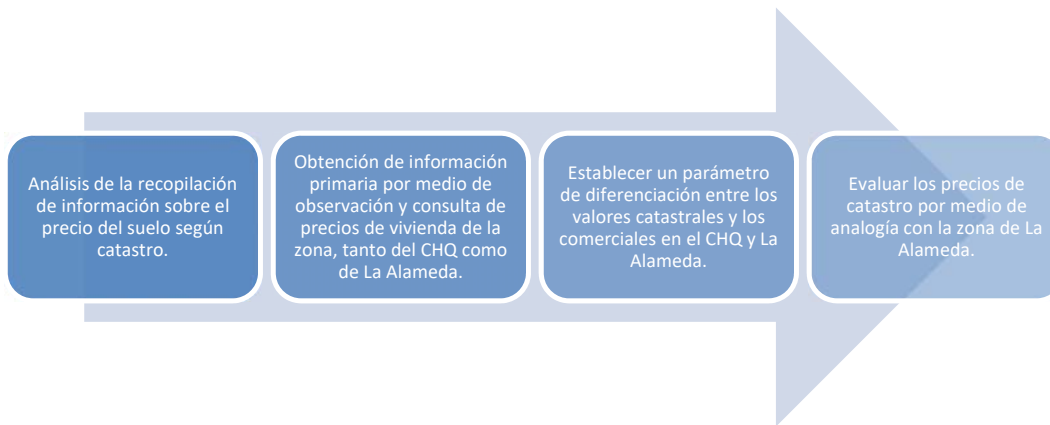
Analizar el comportamiento del mercado en el sector de La Alameda para determinar el factor de incremento de precio después de la regeneración por un proyecto grande.

Determinar el factor de la variable del aumento de precio en el CHQ por medio de una analogía con el sector de La Alameda.

Proponer una proyección de variación de precios en el CHQ antes y después del proyecto MetroQ.

4.3 Metodología

Para realizar el análisis de la oferta en el sector del CHQ se plantearán 2 metodologías: la primera que recogerá datos por medio de información primaria y secundaria sobre precios según el catastro y precios actuales del mercado en 3 sectores de la ciudad; el segundo método es geométrico donde se obtendrá una tendencia de y proyección de precios en un periodo determinado.



4.4 Mercado

El hecho de implementar infraestructura pública de transporte siempre tendrá influencia en el comportamiento de desarrollo de la ciudad y distribución de proyectos inmobiliarios, determinando el movimiento de los demandantes como de los oferentes de acuerdo al uso que se le quiera dar, como residencial, comercial e industrial.

La decisión de localización de los agentes económicos, en las ciudades, ya no gira alrededor de los mercados centrales de empleo y de comercio, sino hacia los mejores sitios con buena accesibilidad y que brinden una mejor calidad de vida.

En el CHQ algunos factores como las políticas públicas de rehabilitación, procesos de gentrificación, entre otros, han determinado nuevas dinámicas de la economía urbana y costos del sector, sumado a la declaratoria de Patrimonio que ha aumentado el valor simbólico del CHQ y la posibilidad de nuevas propuestas de generación de políticas públicas de intervención. Dentro de la zona del Centro Histórico y, según el estudio realizado por el (IMP, 2013), el uso de suelo es predominante en residencial y comercial, aunque se puede corroborar que el real uso varía desde con viviendas destinadas a bodegas hasta lotes en abandono total.

El Municipio de Quito, según la Ordenanza 260 (Ver Anexos, Ordenanza Metropolitana 260, pg. 15), propone que las actividades permitidas establecidas en el PUOS reemplazarán

hasta con un 40% de los usos principales de R1, R2, R3 y RM. En ningún caso el uso residencial será menor al 60% del COS Total, salvo a edificaciones destinadas a equipamiento de servicios sociales y servicios públicos, donde estos usos pueden ocupar hasta el 100% (Ordenanza Metropolitana 260, 2008).

Tabla 1 Proyección de la Población para el año 2025

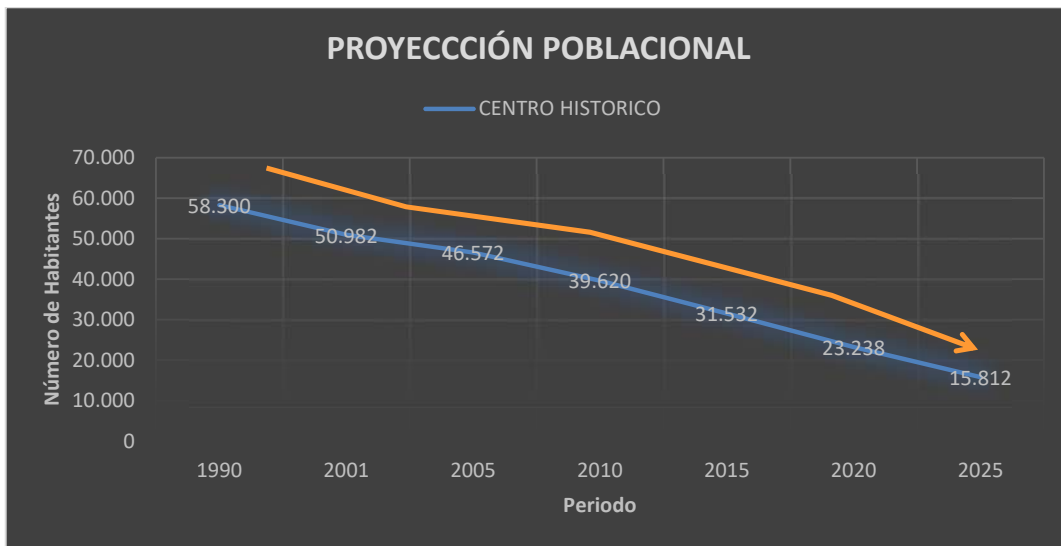
PROYECCION DE LA POBLACION DE LA ADMINISTRACION ZONAL MANUELA SAENZ														
POR QUINQUEÑOS SEGUN PARROQUIAS														
PARROQUIAS	Poblacion Censo		Tasa de crecimiento demografico%	Incremento%	Proyeccion año y Tasa de Crecimiento(tc)									
	1990	2001			2005	tc	2010	tc	2015	tc	2020	tc	2025	tc
TOTAL ADMINISTRACION	227,233	227,173	-0.002	-0.03	227,151	-0.002	227,124	-0.002	227,097	-0.002	227,069	-0.002	227,042	-0.002
PUENGASI U	20,478	48,621	8.2	37	64,662	7.4	89,461	6.7	117,926	5.7	146,855	4.5	172,597	3.3
LA LIBERTAD U	32,662	28,477	-12	-13	25,986	-2.3	22,078	-3.2	17,548	-4.5	12,915	-5.9	8,777	-7.4
CENTRO HISTORICO U	58,300	50,982	-12	-10	46,572	-2.2	39,620	-3.2	31,532	-4.5	23,238	-5.9	15,812	-7.3
ITCHIMBIA U	47,831	37,573	-2.2	-21	33,032	-3.2	26,808	-4.1	20,369	-5.3	14,343	-6.8	9,331	-8.2
SAN JUAN U	67,962	61,520	-9.3	-9	56,901	-1.9	49,157	-2.9	39,722	-4.2	29,718	-5.6	20,525	-7.1

Fuente: Censo de Población y Vivienda, INEC 2001 Elaboración: Unidad de Estudios; DMPT-

MDMQ

Editado por: David Andrade

Gráfica 1 Proyección Poblacional CHQ



Fuente: Censo Nacional

Elaborado por David Andrade

Esta cifra de demanda poblacional se cuantificó de acuerdo a la cantidad de personas con demanda insatisfecha en relación al espacio verde público, vías soterradas, equipamientos rehabilitados, embajadas y superficie con internet libre (MIDUVI, STHV, 2015).

Los usos de suelo planteados en el CHQ, según la Ordenanza 260, son mixtos: son residenciales y comercio.

Mapa 16 Usos de Suelo



Fuente: PUOS, Catastro, 2017

Elaborado por: IMP. Oficina del Plan CHQ

4.4.1 Oferta

El segmento objetivo se puede considerar que es el equivalente a la demanda efectiva, es decir, la población del centro histórico con 39.620 habitantes, según el Censo Nacional del

2001, y al sector inmobiliario. De igual manera, según esta entidad, esta cifra se ha ido reduciendo al pasar los años, teniendo en 1982 una cantidad de 73.748 hab., en el 2001 fueron 50.982 hab. y en este último censo del 2010 eran 39.620 habitantes. Es así que se puede hacer una proyección para el año 2025 con una población de 15.812 habitantes en el Centro Histórico de Quito.

4.4.2 Metodología Comparativa

El precio establecido en el CHQ es el que se obtiene de información catastral y otro es de información comercial. Para determinar el precio de predio catastral se ha incorporado información secundaria del MDMQ, donde se ha catalogado a cada lote con información de su localización, el valor y área del terreno, valor de la construcción y de información del área construida, con lo que se puede zonificar dentro del territorio de acuerdo al valor del precio por metro cuadrado de cada predio.

De esta manera se ha conformado zonas en las que el valor del lote por metro cuadrado se ve influenciado por algunas variables, como por la cercanía a hitos importantes como vías principales, edificios representativos, equipamiento urbano, accesibilidad a servicios, entre otros. Las variables que se tratarán en este estudio, en el Centro Histórico, es la cercanía al Núcleo Central, el uso de suelo, el valor del terreno, el valor de la construcción y el área de terreno.

En la metodología comparativa se determinará el polígono de influencia de la zona del Centro Histórico, la zona de La Mariscal y finalmente la zona de La Alameda. La decisión de tomar estos sectores de La Mariscal y La Alameda responde a factores comunes y de relevancia que aportarían a la comprensión del comportamiento del precio en el Centro Histórico.

Una vez determinado este polígono se escogerán los predios de vivienda que se encuentran en la misma y se obtendrá, por medio de la información del catastro municipal, el precio de

metro cuadrado de los lotes seleccionados. De la misma forma, se obtendrán nuevos precios de predios por medio de la realización de fichas que tendrán información primaria haciendo recorridos y llamadas a casas en venta en el sector. Estos valores referenciales serán los precios según el mercado actual de las viviendas.

Mapa 17 Localización de Áreas de Estudio



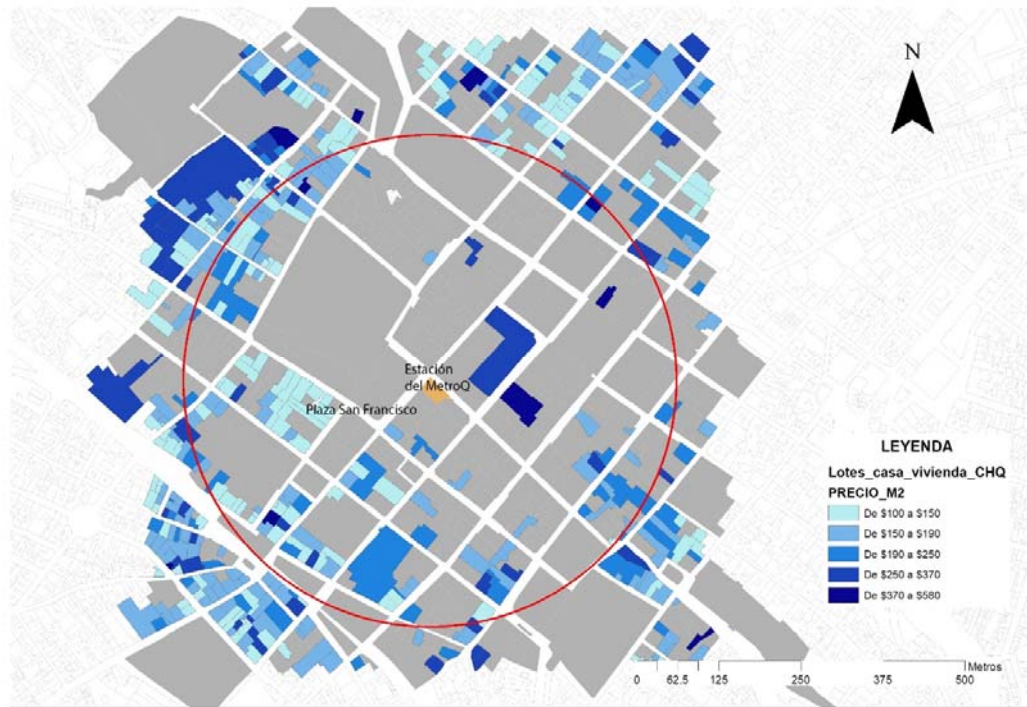
Fuente: Catastro, STHV, 2011

Elaborado por: David Andrade

Este procedimiento se lo realizará en los 3 sectores y los resultados obtenidos se los comparará en una tabla, donde se determinará la diferencia que existe en los precios según catastro y según el mercado. En los resultados de los sectores de La Mariscal y La Alameda se podrá obtener un factor que puede ser común y sea el que modifique la variación de precios en estos sectores. Con este valor se puede simular una proyección de precios en el CHQ.

4.4.2.1 Precios de predios en el CHQ

Mapa 18 Variación de precios de lotes según catastro en el CHQ.

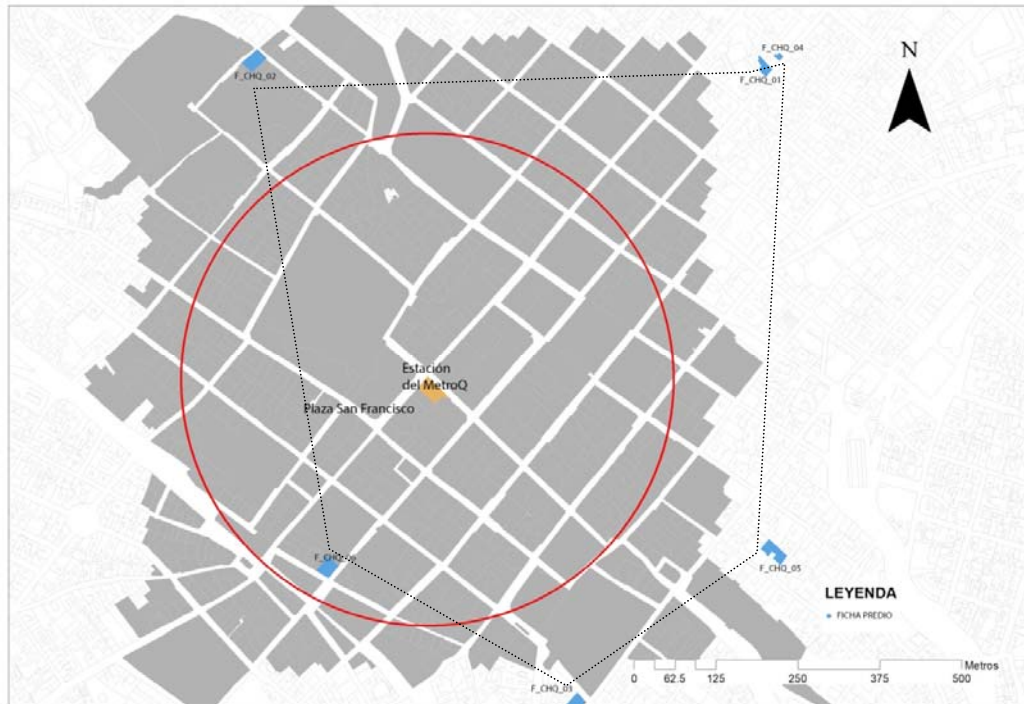


Fuente: Catastro, STHV, 2011

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 18 podemos ver la distribución de los lotes según la variación de precios por metro cuadrado, que van desde los \$100 a los \$580. Están tomados las variables del precio por m² y los usos de suelo de Casas y Viviendas. Los espacios en gris son lotes que no son destinados para estos usos, y claramente se puede apreciar que los lotes destinados a vivienda en sí se encuentran fuera del Núcleo Central y su precio se va modificando de acuerdo a la cercanía de servicios, tanto de transporte como de instituciones públicas y privadas. Estas cantidades fueron proporcionadas por la oficina de Catastros, y la muestra fue tomada a 464 lotes, de 900 en total, que son los directamente influenciados por la estación del MetroQ.

Mapa 19 Variación de Precios Comerciales en el CHQ, 2017



Fuente primaria

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 19 se muestran lotes con información en fichas (Ver Anexos) con variables de metros cuadrados de terreno, el área construida, el precio del lote y su ubicación, entre otros. Los valores de los precios, detallados en las fichas, son actuales (julio 2017) y se los tomará como referencia para hacer una comparación con los precios del catastro.

4.4.2.2 Precios de predios en La Mariscal

De igual forma se ha tomado la misma área en el sector de La Mariscal, debido a su alta semejanza a través de la historia de sus usos de suelo, siendo estos originalmente destinados a casas y haciendas de la gente poderosa que salía del Centro en la época colonial.

Como referencia se puede observar la Gráfica 2, tomada del documento: La Mariscal, Historia de un Barrio Moderno en Quito en el Siglo XX, de Amparo Ponce Alvarado, 2011. Aquí se puede observar cierta variación de precios de inmuebles en La Mariscal y su

tendencia, que se mantiene hasta la actualidad, en períodos desde el 1939 hasta el 2001, con un precio referencial en el 2009.

Gráfica 2 Tabla de Precios de Inmuebles Histórico La Mariscal

AÑO	VALOR
1937	Entre S/. 10.000 y S/. 20.000
1950	Entre S/. 350.000 y S/. 560.000
1960	Entre S/. 550.000 y S/. 600.000
1970	Entre S/. 930.000 y S/. 5.500.000
1980	Entre S/. 1.000.000 y S/. 6.000.000
1990	Entre 14.000.000 y 86.000.000
2001	Entre US \$ 180.000 y US \$200.000 (*)
2009	U.S. \$ 400.000 por casa de 360 m2 en la R. Victoria y Pinto

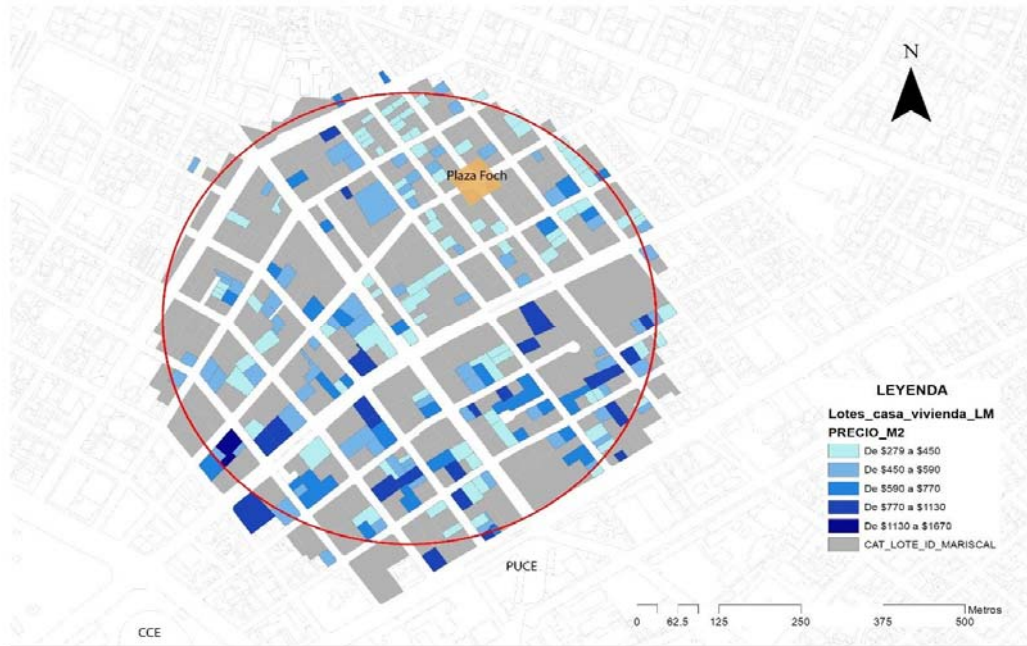
Fuente: La Mariscal, 2013

Elaborado por: Amparo Ponce

Para la recolección de datos en La Mariscal se procedió a la toma de una muestra de 213 predios, tomando los datos de la oficina de Catastros, con las variables similares a las escogidas para el CHQ.

Así tenemos el siguiente Mapa:

Mapa 20 Variación de Precios según catastro en La Mariscal

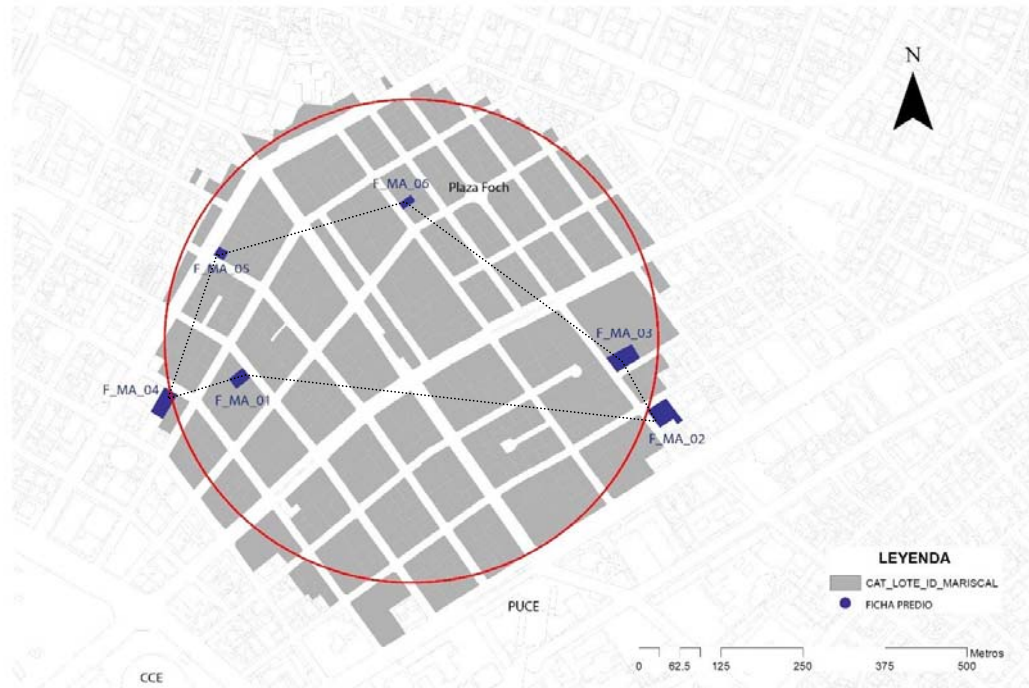


Fuente: Catastro, STHV, 2011

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 20 se puede ver la variación de precios en vivienda. Al igual que en el CHQ, La Mariscal se caracteriza por la proliferación de comercio, teniendo gran cantidad de locales de comidas y entretenimiento nocturno. La variación de precios por metro cuadrado va de \$279 a los \$1670, según los datos de catastro.

Mapa 21 Variación de precios comerciales en La Mariscal



Fuente primaria

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 21 están en la ubicación de los predios según las fichas realizadas en el sector de La Mariscal (Ver Anexos).

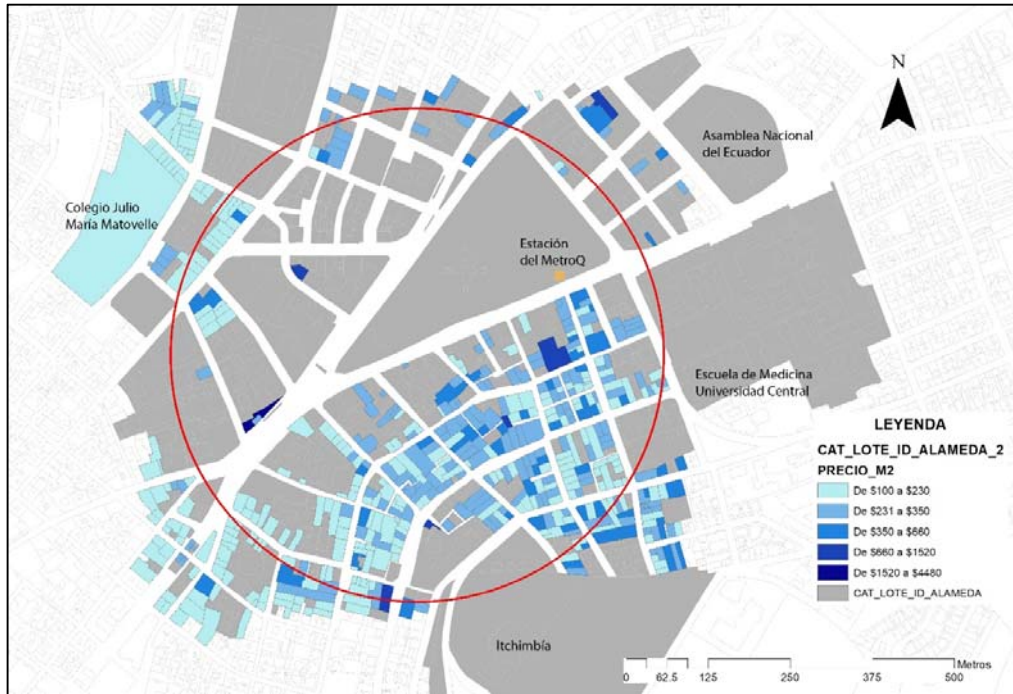
4.4.2.3 Precios de predios en La Alameda

De igual manera se ha tomado la misma área en el sector de La Alameda, debido a que se implementará otra estación del Metro. La Alameda es el parque más antiguo de Quito, con 6,3 hectáreas y algunas atracciones turísticas como la iglesia de El Belén, el mirador popular El Churo, una laguna artificial, la edificación del Observatorio Astronómico de la ciudad, un monumento dedicada a la Misión Geodésica Francesa y un monumento dedicado a Simón Bolívar.

Para la recolección de datos en La Alameda se procedió a la toma de una muestra de 542 predios, tomando los datos de la oficina de Catastros, con las variables similares a las escogidas para el CHQ.

Así tenemos el siguiente Mapa:

Mapa 22 Variación de Precios según catastro en La Alameda

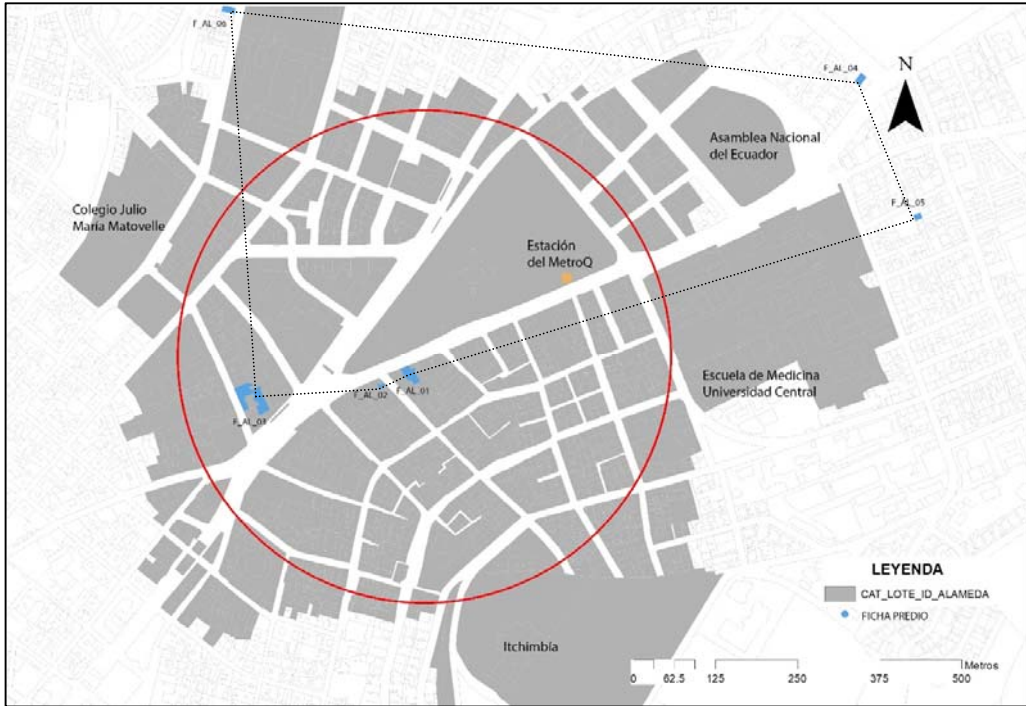


Fuente: Catastro, STHV, 2011

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 22 se puede ver la variación de precios en vivienda. Al igual que en el CHQ, La Alameda se caracteriza por tener varios edificios del sector público al servicio de la comunidad y entre los principales el Edificio de la Asamblea Nacional del Ecuador, la Dirección de Movilización, el Registro Civil, el Ministerio de Turismo, la Cruz Roja Ecuatoriana, el Hospital Isidro Ayora, el Antiguo Hospital Eugenio Espejo, entre otros. La variación de precios por metro cuadrado va de \$100 a los \$4480, según los datos de catastro.

Mapa 23 Variación de precios comerciales en La Alameda



Fuente primaria

Elaborado por: David Andrade

En el Mapa 23 están en la ubicación de los predios según las fichas realizadas en el sector de La Mariscal (Ver Anexos).

En las siguientes tablas y gráficas se puede observar la diferencia de precios entre los datos obtenidos en el catastro y los de fuente primaria, tanto en el Centro Histórico como en La Mariscal:

Tabla 2 Comparación de precios en el CHQ, La Mariscal y La Alameda

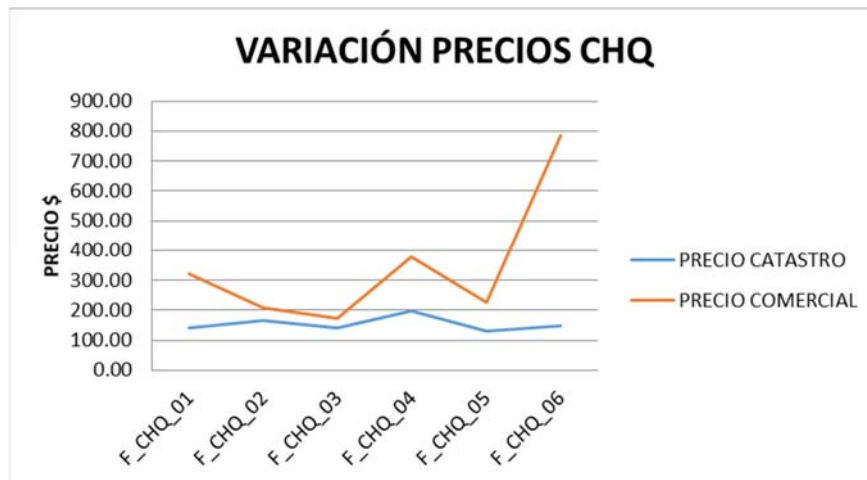
RESUMEN PRECIOS			
	PRECIO CATASTRO	PRECIO COMERCIAL	DIFERENCIA
F_CHQ_01	141,54	322,58	181,04
F_CHQ_02	164,17	207,72	43,55
F_CHQ_03	139,50	174,42	34,92
F_CHQ_04	196,02	377,55	181,53
F_CHQ_05	131,93	227,53	95,60
F_LM_01	377,13	1069,77	692,64
F_LM_02	413,32	2029,80	1616,48
F_LM_03	533,26	1166,65	633,40
F_LM_04	514,90	2150,54	1635,64
F_LM_05	801,78	900,04	98,26
F_LM_06	470,79	1192,31	721,52
F_AL_01	327,03	726,19	399,16
F_AL_02	495,35	538,24	42,89
F_AL_03	392,46	294,12	-98,34
F_AL_04	801,78	688,41	-113,37
F_AL_05	470,79	361,64	-109,15

Fuente: Catastro, 2011, Primaria, 2017

Elaborado por: David Andrade

De los datos obtenidos se puede concluir con las siguientes gráficas el comportamiento de la oferta y la diferencia que existe entre los precios de catastro y los comerciales.

Gráfica 2 Variación Precios CHQ



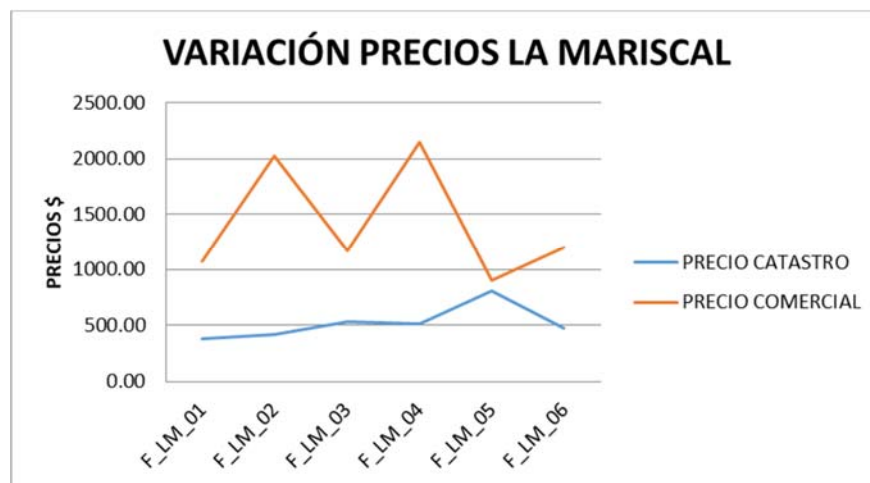
Fuente: Catastro, 2011, Primaria, 2017

Elaborado por: David Andrade

En la gráfica anterior, se puede apreciar que la diferencia entre los valores de catastro y los comerciales en el CHQ como en La Alameda, tienen un aumento de precios comerciales en la mayoría con rangos aceptables, lo que nos indica que no es demasiada la diferencia entre los valores del catastro con los de precio de venta comercial. Esto es en relación a precios de vivienda. El comportamiento de predios de comercio y servicios es diferente y se lo debe manejar con otros términos.

Para el sector de La Mariscal, se pueden observar en la Gráfica 4 que a diferencia de precios es mayor entre el catastro y el comercial, teniendo picos donde la diferencia llega hasta los \$1635 de precio por metro cuadrado. En este caso, a los datos que nos da de precios el catastro no se los puede tomar como referencia al momento de estudiar la oferta, por la marcada diferencia con los precios comerciales.

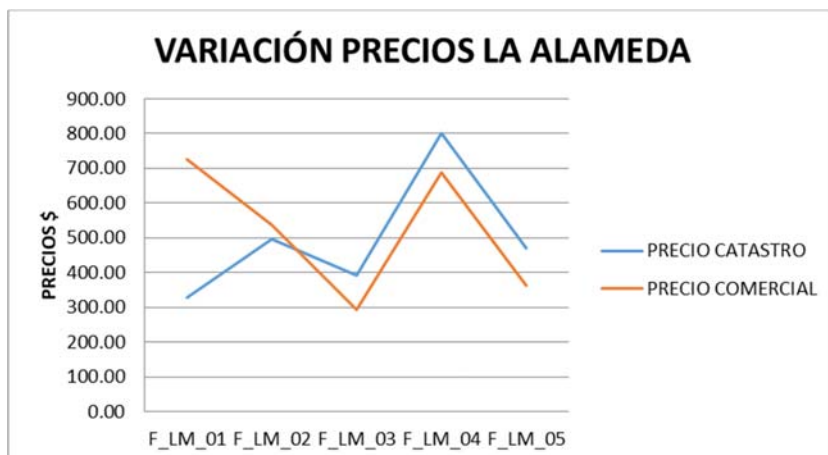
Gráfica 3 Variación Precios La Mariscal



Fuente: Catastro, 2011, Primaria, 2017

Elaborado por: David Andrade

Gráfica 4 Variación Precios La Alameda



Fuente: Catastro, 2011, Primaria, 2017

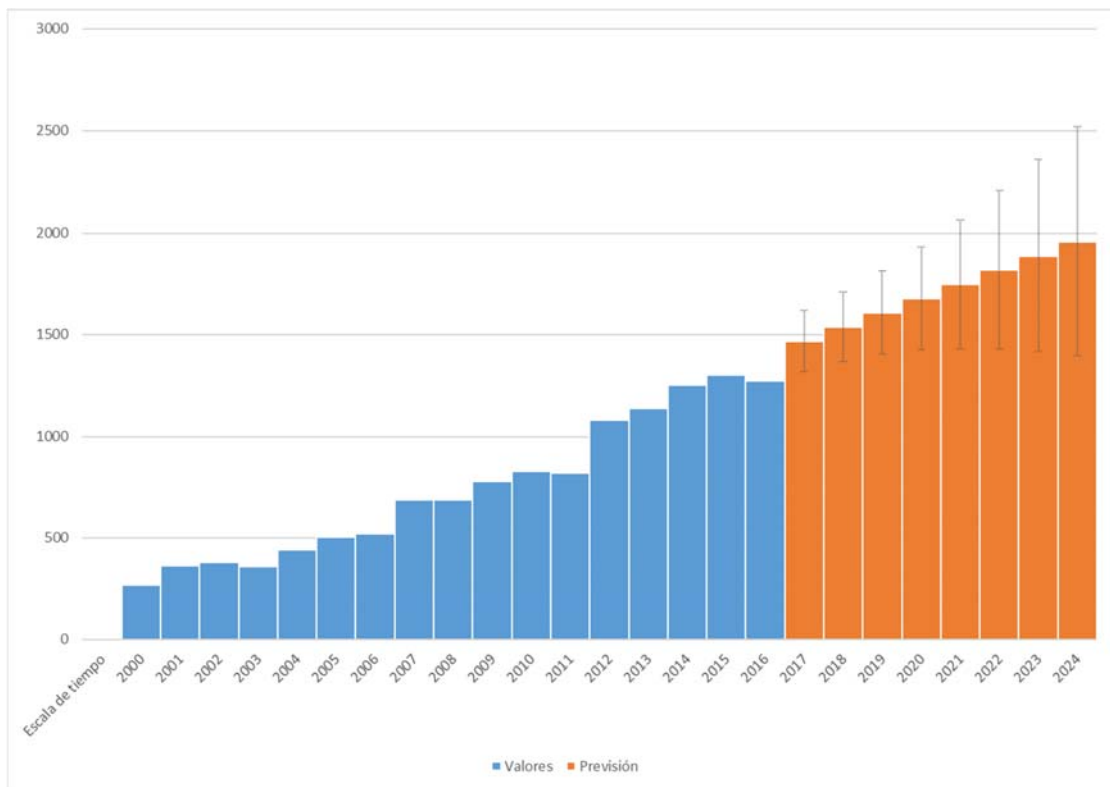
Elaborado por: David Andrade

Hay que aclarar que estas dos zonas, el Centro Histórico de Quito y La Alameda, aunque son similares, tienen comportamientos muy diferentes en cuanto al interés de patrimonio. Todo el Núcleo Central y alrededores del CHQ posee 5287 predios con sus respectivas edificaciones declaradas como patrimoniales, siendo un problema para los dueños por razones de costos de mantenimiento y de saneamiento de sus viviendas, lo que no ocurre con La Alameda en las zonas que se ubican fuera del perímetro del CHQ, donde el manejo del inventario es de carácter selectivo y las edificaciones patrimoniales recaen de forma puntual en ciertos predios y sus edificaciones y no zonal, lo que permite que el mercado sea más dinámico, pero no por esto se encuentre libre de la especulación.

4.4.3 Metodología de Previsión

También llamada Metodología Box-Jenkins, consiste en hallar un modelo matemático que parte de una serie temporal de datos y trata de generar una predicción mediante un proceso estocástico, la cual puede ser caracterizada mediante un modelo. Un proceso estocástico es un concepto matemático que se usa para utilizar magnitudes aleatorias que varían en un periodo de tiempo, y cada variable resultante tiene su propia función. Estos procesos nos permiten manejar procesos dinámicos donde hay cierta aleatoriedad. Para llevarse a cabo es necesario tener una serie temporal de datos, mensual o trimestral, con una buena cantidad de observaciones.

Gráfica 5 Proyección de Precio por m2 en el CHQ



Fuente: Help Inmobiliario, 2017

Elaborado por: David Andrade

4.4.4 Metodología Geométrica

En este método se hará una proyección por medio de cálculos geométricos de los precios estimados a futuro, dentro de un periodo determinado.

La fórmula de este algoritmo es la siguiente:

$$Pf = Po(1+r)^n$$

Donde los valores son:

Pf= Precio Final

Po= Precio Inicial

r= tasa de crecimiento

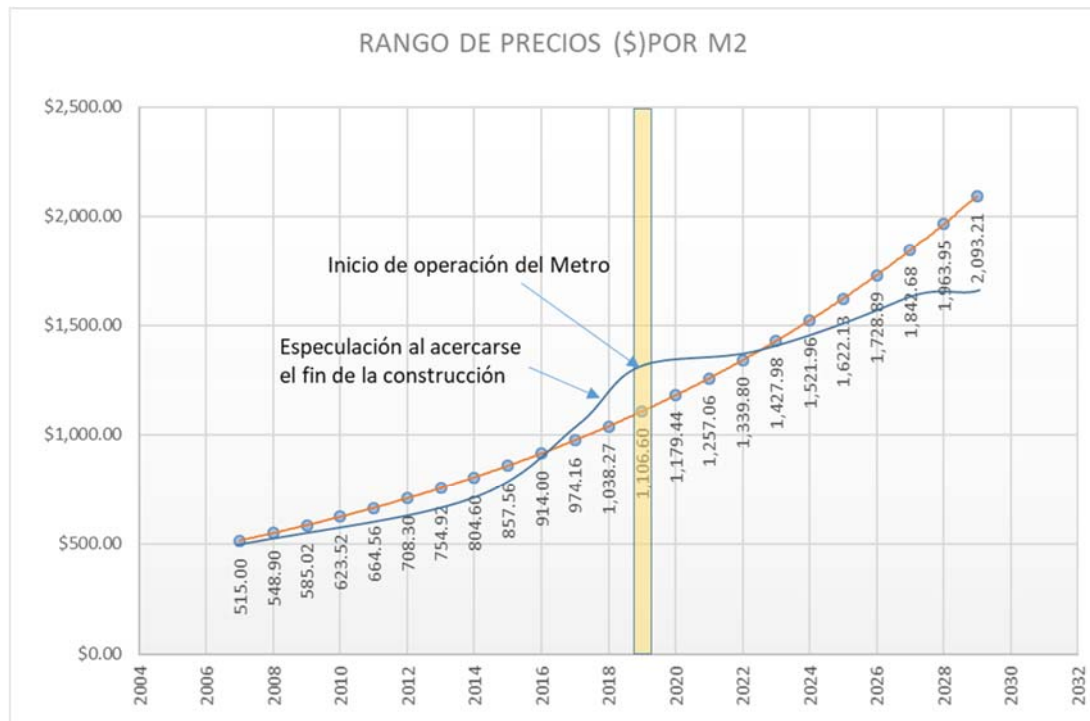
n= número de periodos

Los valores de los precios iniciales y finales serán tomados de información secundaria obtenidos del periodo anual desde el 2007 hasta el 2017.

La tasa de crecimiento se la obtuvo despejando la fórmula con los valores ya obtenidos.

Así se obtuvo la proyección de precios con los datos encontrados y con un periodo hasta el 2030.

Gráfica 6 Proyección de Precio por m2 en el CHQ



Fuente: HELP Inmobiliario, 2017

Elaborado por: David Andrade

Debido a las características especiales del CHQ, se tomó el supuesto de que al acercarse el año de terminación de la obra y su puesta en funcionamiento se elevarán los precios significativamente, así como sucede en la realización de otros proyectos en cualquier parte de la ciudad. Con este aspecto, la curva de proyección de precios obtenida geoméricamente tendrá una variación, pero puede llegar a mantenerse con un alza

progresiva en sus próximos años. Del año 2007 al 2017 casi se ha duplicado el valor de los predios en el CHQ y se esperaría que para el día de su inauguración su precio promedio oscile entre los \$1300 por m².

Como parte de la investigación de campo, se ha podido determinar que el mayor mercado en el CHQ es el de arrendamientos de vivienda, por lo que la tendencia de variación de precios obtenida puede aplicarse también a la de la renta de los bienes inmuebles. El problema actual del mercado de ventas es la gran oferta existente frente a la poca o casi nula demanda, es por esta razón que también se hará planteamientos y recomendaciones para tener un seguimiento y control de los precios de arrendamientos.

4.5 Conclusiones

Se ha podido determinar los precios de los predios que tienen usos de suelo residencial en el Centro Histórico de Quito, y se ha podido catalogar algunos de ellos dentro de fichas con las variables necesarias para realizar un posterior estudio.

Al compartir el hecho de proporcionar puntos de distribución de transporte en estaciones del metro en las zonas del CHQ y La Alameda, se espera que el nivel de desarrollo inmobiliario tenga varias similitudes sin perder sus características propias. La variación de precio de predios está estrechamente relacionada con la cercanía hacia estas estaciones. Para obtener un factor que nos ayude a determinar un porcentaje de aumento o disminución del precio se puede hacer simulaciones en estos dos sectores y llegar a una aproximación de la tendencia de diferencia de precios. Se determinó que el comportamiento del mercado en La Alameda va de la mano con la tendencia de aumento de precios de toda la ciudad.

La principal conclusión del análisis del Mercado de estas zonas ha sido el determinar que la variación de precios que ha sucedido en el sector de La Mariscal, se debió a un cambio importante de comportamiento a nivel urbano, lo que puede ejemplificarse en el proyecto ejecutado por el Fonsal en el año 2008 que es la Regeneración de la Plaza Foch. Esta variación de precios, sumada a la especulación y otros factores, son determinantes al

momento de comparar con el posible comportamiento que se llevará a cabo en el Centro Histórico de Quito.

Después de hacer todo el análisis de la Oferta de Mercado, se pretende realizar esta simulación para tratar de entender la dinámica en el Centro Histórico y lograr proponer una política de control de precios.

Además, se ha comprobado que el avalúo proporcionado por la Dirección de Catastros tiene una variación importante con respecto al precio comercial, de acuerdo al lugar en el que se hagan los estudios, es decir, que a nivel general el precio por metro cuadrado, por ejemplo, en un sector de centro norte es muy superior al proporcionado en el centro histórico, quitándole la importancia histórica y cultural de esta importante zona de la capital.

Es por eso que es necesaria la creación de una Política de Control de Precios en el Centro Histórico, para mitigar el impacto de la especulación de precios, y así se pueda planificar un proceso de gentrificación controlada y viable que puede darse en esta zona de la ciudad.

4.6 Bibliografía

- Barrio, F (2017). Previsión por Metodología Box-Jenkins, Blabla Negocios, <http://blablanegocios.com/prevision-metodologia-box-jenkins/>
- Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. (2003). Plan Especial Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2013). Plan de Gestión Integral del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- La Ordenanza Metropolitana que establece el nuevo régimen de suelo del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza 085-2003 (12 de Marzo de 2003). MIDUVI. (2013).
- MDMQ – IMP. (2017). PRIMER BORRADOR DIAGNÓSTICO PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, Quito.
- Ordenanza que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza No. 041 (22 de Febrero de 2015).
- Ordenanza Municipal en la que se incorpora un Título al Libro Segundo del Código Municipal, referente a las Áreas y Bienes Patrimoniales, 260 (12 de Diciembre de 2008).
- Revitalización del Centro Histórico de Quito. Recuperado el 2016, de <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%C3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf>

CAPITULO 5: ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN SAN FRANCISCO DE QUITO EN LA PRIMERA LINEA DEL METRO.

5.1 Introducción

En este capítulo se hará un análisis del proyecto de la estación del Metro de Quito en la Plaza San Francisco, con el fin de conocer el contexto de modelo urbano de movilidad en el que fue concebido y así comprender su funcionamiento y el impacto de éste en la zona.

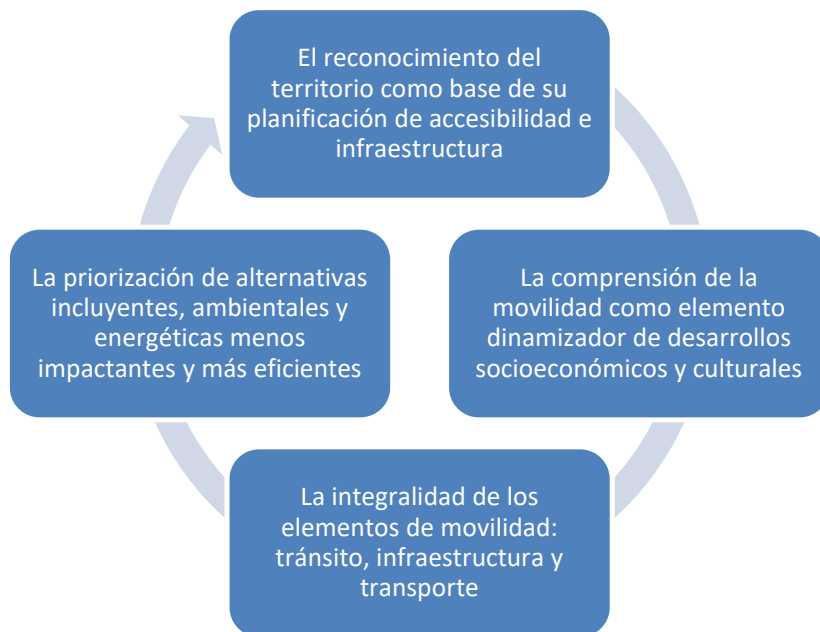
5.2 Objetivos

- Analizar el proyecto del Metro de Quito y cómo influye en el Centro Histórico en temas de movilidad.
- Determinar el Impacto del Metro tanto en su magnitud e importancia para la ciudad.
- Analizar el reglamento y ordenanzas del Centro Histórico de Quito con referencia a programas de incentivos para antiguos y nuevos proyectos.

5.3 Marco Referencial, el Metro de Quito, estación San Francisco.

El mayor proyecto del Municipio de Quito, en colaboración con la empresa Metro Madrid, es la ejecución del Metro de Quito, que integrará al Sur y Norte de la ciudad con un eficiente medio de transporte. En su trayecto, se abastecerá de 15 estaciones llevando a 400 mil personas en 18 trenes en un día, lo que reducirá notablemente el tiempo de traslado de los usuarios de Quitumbe a El Labrador en apenas 34 minutos. Al Centro Histórico se calcula, según la Empresa del Metro, que llegarán 185.000 usuarios anualmente.

El Municipio de Quito está implementando un nuevo modelo de Movilidad, que se basa en 4 principios:

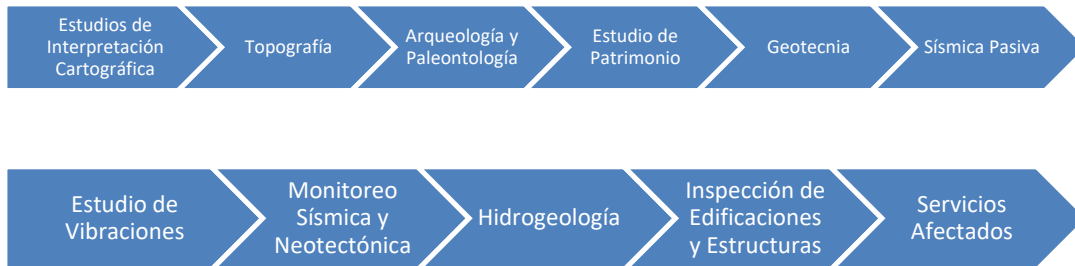


Para ello se ha propuesto políticas con objetivos claros y que van de corto a largo plazo de ejecución, las cuales incluyen:

- El desarrollo de un Sistema Integrado de Transporte de implementación progresiva y socialmente evaluada.
- La consolidación de la autoridad única del Municipio para la gestión y control.
- La adopción de altos estándares de calidad del servicio de transporte.
- La importante promoción de una nueva cultura ciudadana que rescate valores de solidaridad, equidad y respeto.
- La priorización de intervenciones cuyo objetivo sea la recuperación de la preferencia por medios de transporte colectivos.
- La promoción de campañas de desincentivación del uso del vehículo particular.

Como requisitos de anteproyecto y para factibilidad del mismo, la empresa Metro de Quito ha contratado la elaboración de once estudios de soporte de carácter técnico, que han permitido el estudio de las particulares condiciones de la ciudad, tanto en su topografía

como las características como es el caso de las edificaciones de conservación histórica en el Centro Histórico. Estos estudios son:



Al encontrarse la Estación San Francisco en el Centro Histórico, el Estudio de Patrimonio ha sido tomado muy en cuenta, siendo el objetivo de este estudio el identificar el estado actual de conservación de las edificaciones patrimoniales en la zona de influencia del perímetro de afectación directa en el CHQ, con especial énfasis en conventos e iglesias.

5.4 Análisis del Impacto de la Estación del Metro en la Plaza de San Francisco y sus repercusiones en la región del CHQ

Como en cualquier otro proyecto de grandes dimensiones, el Metro de Quito está causando importantes impactos dentro de la ciudad, en todos los aspectos que cambian la dinámica y la calidad de vida de los ciudadanos. Basado en los estudios de impacto (Ver Anexos), se puede decir que éstos tienen varios puntos positivos, porque los objetivos mismos del proyecto así lo plantean, pero también pueden afectar negativamente, como en desarrollar procesos de gentrificación por problemas de control de precios y un mal manejo de comunicación y participación con la comunidad del sector.

Gráfica 6: Matriz Impactos MetroQ

IMPACTOS URBANOS					
FASES	ACTIVIDAD	FÍSICO	BIÓTICO	MEDIO SOCIAL	MEDIO CULTURAL
		Aire, agua, suelo, geológico	Vegetación, fauna, ecosistemas	Bienestar, población y su densidad, salud y seguridad, educación, empleo, urbanismo , transporte y movilidad , turismo	Patrimonio Cultural, Paisaje
DISEÑO	DISEÑO - ESTUDIOS	*	*	*	*
EJECUCIÓN	PREPARACIÓN	**	*	***	**
	CONSTRUCCIÓN TÚNELES	***	*	***	*
	CONSTRUCCIÓN ESTACIONES	**	*	***	*
	CONSTRUCCIÓN PARQUEOS AUXILIARES	**	*	***	*
	AUXILIARES	**	*	***	*
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	OPERACIÓN	***		***	*
	MANTENIMIENTO	***		***	*
	AUXILIARES	***		***	*
CIERRE	CIERRE	***	*	***	*
<i>MAGNITUD</i>	<i>IMPORTANCIA</i>				
BAJA *	POSITIVO ALTO				
MEDIA **	POSITIVO BAJO				
ALTA ***	NEGATIVO BAJO				
	NEGATIVO ALTO				

Fuente: Metro de Quito (2012)

Elaborado por: David Andrade

Según los reportes de los expertos que han hecho estos estudios y evaluaciones (Ver Anexos), se han obtenido indicadores según valores y atributos en sus metodologías, como los de valor urbano, arquitectónico, históricos, simbolismos, calidad de vida, productividad, etc., donde concluyen que los cambios esperados son de bajo y muy bajo impacto, pero sí recomiendan algunos aspectos a tomar en cuenta, principalmente, para la realización del Plan Parcial del CHQ (Foro de la Ciudad No. 72, 2017). Entre esas recomendaciones están la prevención de procesos de gentrificación y la ampliación de estudios sociales dentro de la zona de influencia del MetroQ San Francisco orientados a propuestas concretas que reactiven procesos económicos y culturales y que también controlen posibles incrementos en el valor del suelo.

Estos impactos deben ser tomados en cuenta para procesos que van durante y después de la puesta en marcha de la estación, y se debería conformar comisiones que fiscalicen y se encarguen del monitoreo constante de la obra para que, la obra más importante de la ciudad en las últimas décadas, cumpla con todas las expectativas y estándares locales e internacionales.

5.5 Revisión Jurídica

EL Concejo Metropolitano de Quito expide en junio del 2008 la Ordenanza Metropolitana en la que incorpora un Título al Libro Segundo del Código Municipal, referente a la Áreas y Bienes Patrimoniales, que consta de 77 artículos y que pretende aplicar nuevas políticas de conservación de áreas históricas, programas y estrategias del DMQ (Ordenanza Metropolitana 260, 2008).

Para efectos de esta investigación de tesis se analizará del Capítulo VII de los estímulos, infracciones y sanciones, el artículo 67.- Incentivos y Estímulos.

Art. ...(67).- Incentivos y estímulos.- Los propietarios de edificaciones inventariadas ubicadas en el Distrito Metropolitano de Quito, sean personas naturales o jurídicas, que rehabiliten, restauren o realicen obras de conservación y mantenimiento en las misas, debidamente autorizadas por la Comisión de Áreas Históricas, luego de concluidas dichas obras, podrán acogerse a los siguientes beneficios:

Los beneficios que establece la “Ley de Incentivos Tributarios para la Conservación de las Áreas Históricas de Quito” (Ley No. 107, publicada en el Registro Oficial 552, segundo suplemento, de 23 de diciembre de 1995), que son:

- 1 La deducción del valor imponible por concepto de impuesto a la renta, de hasta el 20% anual del total de la inversión realizada y certificada por la Municipalidad del DMQ, hasta por un lapso máximo improrrogable de cinco años.
- 2 La exoneración del 100% del impuesto predial urban y sus adicionales, durante un lapso de cinco años, contando a partir del año siguiente al de la terminación de las obras.
- 3 Exoneración del impuesto de alcabalas a la transferencia de dominio que se hará efectiva mediante nota de crédito luego de concluida la restauración o rehabilitación debidamente autorizada, si es que dichas obras fueron realizadas en el lapso de los dos años inmediatamente posteriores al traspaso de dominio realizado.

La base de este artículo es el incentivo de los propietarios e inversionistas para restaurar o rehabilitar sus propiedades, brindando facilidades en temas tributarios. El objetivo es procurar la conservación y un eficiente mantenimiento de las viviendas patrimoniales dentro del DMQ, el cual es una de las prioridades del compromiso de la ciudad de Quito con la UNESCO desde de la Declaración como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Aunque las exoneraciones son temporales, son importantes para impulsar el desarrollo inmobiliario de este importante sector de la ciudad. La compensación es relativamente proporcional a la inversión que tienen que hacer los propietarios para restaurar y hacer mantenimiento de sus viviendas, debido a que el costo del contrato del arquitecto restaurador con su equipo debidamente especializado en este tipo de intervenciones, es elevado y en algunos casos es limitado.

Promoción de la inversión privada.- Las iniciativas de ejercicio de actividades económicas propuestas por propietarios de inmuebles rehabilitados, serán atendidas con créditos y asistencia técnica por las unidades competentes de la Empresa de Desarrollo Urbano de Quito y se financiarán con recursos destinados para las acciones de sostenibilidad del Centro Histórico.

Es de suma importancia el reforzamiento de este tipo de incentivos para comenzar o continuar cualquier plan de desarrollo en la ciudad, así como también el acercamiento por parte de la institución hacia el sector inmobiliario con propuestas de financiamiento y planes tributarios que motiven a la inversión privada.

5.6 Conclusiones

El proyecto del Metro de Quito viene a resolver uno de los mayores problemas de la ciudad, específicamente de movilidad, por lo que la aplicación de los programas de que impulsa el Municipio debe ser implementado y más que nada socializado apropiadamente con la sociedad. En el caso del Centro Histórico, este programa incluye la peatonización de varias calles alrededor de la estación de la Plaza San Francisco, y debe la comunidad ser

parte de este proceso para que el proyecto sea lo más exitoso y que cumpla con sus objetivos.

Los estudios de Impacto del Metro muestran que han sido tomados en cuenta muchos aspectos de relevancia para el proyecto, que fue dividido en etapas desde sus estudios preliminares hasta su cierre. Al entrar en cada uno de ellos se pueden ver aspectos que deben ser considerados en cada etapa, principalmente en cuestiones de calidad de aire, ruido mientras está en construcción de túneles, y en la parte social en cuanto al estado operativo en lo que tiene que ver con el movimiento económico.

El programa de incentivos es uno de los que deben ser prioridad dentro de las políticas de desarrollo del CHQ, que cuenta con importantes aspectos como las relaciones que se buscan impulsar con el sector privado para la inversión de vivienda y comercio en el sector. Se lo puede ver de forma positiva la reducción y exoneración de ciertos impuestos siempre y cuando se intervenga en las edificaciones de una forma ordenada y con criterio. Es un trabajo de control y seguimiento por parte del Instituto de Patrimonio para regular la adecuada planificación y construcción en las viviendas.

5.7 Bibliografía

- Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda. (2003). Plan Especial Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- Instituto Metropolitano de Patrimonio. (2013). Plan de Gestión Integral del Centro Histórico de Quito. Quito: MDMQ.
- La Ordenanza Metropolitana que establece el nuevo régimen de suelo del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza 085-2003 (12 de Marzo de 2003). MIDUVI. (2013).
- Secretaría de Movilidad Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, BASES DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD PARA EL DMQ, Quito.
- Foro de la Ciudad 72, Primera Previa, Quito: El Metro y el Espacio Público, Quito, 15 de agosto del 2017.
- MDMQ – IMP. (2017). PRIMER BORRADOR DIAGNÓSTICO PLAN PARCIAL DEL CENTRO HISTÓRICO DE QUITO, Quito, 16 de abril del 2012.
- Ordenanza que aprueba el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito, Ordenanza No. 041 (22 de Febrero de 2015).
- Ordenanza Municipal en la que se incorpora un Título al Libro Segundo del Código Municipal, referente a las Áreas y Bienes Patrimoniales, 260 (12 de Diciembre de 2008).
- Revitalización del Centro Histórico de Quito. Recuperado el 2016, de <http://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/PROYECTO-CENTRO-HIST%C3%93RICO-reformulaci%C3%B3n-dictamen-2015.pdf>
- http://www.metrodequito.gob.ec/web/pdfs/Matriz_de_Impactos_Ambientales_Final.pdf

CAPITULO 6: PROPUESTA Y RECOMENDACIONES

6.1 Introducción

En este capítulo se va a desarrollar la propuesta de las políticas para gestionar un control de precios de los predios localizados en el área de influencia de la Estación del Metro de la plaza San Francisco.

De igual manera se va a proponer recomendaciones y consideraciones a tomarse en cuenta al momento de hacer un plan operativo de intervención en los precios de predios en centros históricos.

6.2 Objetivos

- Proponer una propuesta inicial del Plan Operativo de Control de Precios en el CHQ.
- Proponer políticas que eviten la especulación en el precio y que manejen de la mejor manera el proceso de gentrificación propuesto.

6.3 Propuesta

Los capítulos anteriores corresponden a la Fase I del Plan Operativo de Control de Precios que diagnostica y evalúa la situación actual de la zona de estudio y en específico el comportamiento del mercado inmobiliario.

Dentro de este capítulo de propuesta, se detallará la Fase II correspondiente a la Implementación del Plan Operativo de Control de Precios y sus respectivas recomendaciones generales con el fin de establecer mecanismos de control de variación y especulación de precios que son generados siempre que se planteen proyectos de impacto en las ciudades.

Seguidamente, se plantea una matriz de Plan Operativo en su Fase II – Implementación, que consta de varios componentes que serán asignados tareas con sus responsables. Los

Plan Operativo (Fase II- Implementación)

PLAN OPERATIVO (FASE II - IMPLEMENTACION)																	
COMPONENTE	CATEGORIA	PROGRAMA O PROYECTO	DESCRIPCION	RESPONSABLE	2018 - CONSTRUCCION METRO				2019 CONSTRUCCION METRO				2020 - INICIO DE OPERACION				
					I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Urbanismo	MOVILIDAD	Plan de Movilidad	Implementación del Sistema Integrado de Transporte y Sistema tarifario. Manejo y control de la movilidad urbana. Peatonización de ejes viales.	Secretaría Movilidad, IMP (PCHQ), AMT, AZMS.													
		Mantenimiento y reestructuración de calzadas	Mantenimiento, reposición y reestructuración de la sección de aceras y calzadas según flujos peatonales.	Secretaría de Movilidad, IMP (PCHQ), EPMMOP.													
		Colocación de señalética urbana.	Señalética que va de la mano con la propuesta del proyecto y equipamiento del entorno.	Secretaría de Movilidad, IMP (PCHQ), EPMMOP.													
	EQUIPAMIENTO	Construcción y mantenimiento de equipamiento	Estacionamientos para residentes, equipamientos recreación pasiva (áreas verdes)	Secretaría de Movilidad, IMP (PCHQ), EPMMOP, APP.													
	MOBILIARIO	Implementación de mobiliario urbano.	Bancas, arborización, iluminación, paradas de buses convencionales, bebederos de agua, estacionamientos de bicicletas.	Secretaría de Movilidad, IMP (PCHQ), EPMMOP, APP.													
	SEGURIDAD	Plan de Seguridad para el CHQ	Procedimientos y control de la seguridad en todos sus ámbitos.	Policía Nacional y Policía Metropolitana.					PLAN		EJECUCION						
Arquitectura	PATRIMONIO	Plan del Centro Histórico	Rehabilitación de edificios patrimoniales, robustecimiento de programas de incentivos IMP para intervenciones inmuebles privados.	IMP (PCHQ), APP, sector privado.													
	CATASTRO	Actualización del catastro municipal en el Centro Histórico de Quito	Regular el precio catastral para que la diferencia con el comercial sea mínima y se evite la especulación.	STHV, Secretaría de Comercio y Productividad, Dirección de avalúos y catastros, Dirección de Bienes Inmuebles del DMQ.													
		Programa de Control de Precios de venta en el mercado	Control de precio en los inmuebles patrimoniales de propiedad del Municipio.	STHV, Secretaría de Comercio y Productividad, Dirección de avalúos y catastros, Dirección de Bienes Inmuebles del DMQ.													
		Programa de Control de Precios de los arriendos en el CHQ.	Levantamiento del valor de arriendo en los predios inmediatos a la Estación San Francisco.	MIDUVI, STHV, Dirección de avalúos y catastros, Dirección de Bienes Inmuebles del DMQ, Unidad de Control de Precios de Arriendo.													
Legal	ORDENANZA PLAN CHQ	Incluir artículos que regulen la venta y el arriendo de inmuebles patrimoniales en la zona de influencia.	Condiciones para que la oferta de venta o arriendo de un inmueble considere preferentemente a los residentes tradicionales de la zona.	IMP (PCHQ), APP, sector privado.													
Economía	CREDITO Y FINANCIAMIENTO	Captación de crédito y fuentes de financiamiento	Creación de un Banco Patrimonial con un fondo rotativo que financie la rehabilitación de inmuebles privados.	IMP (PCHQ), sector privado y propietarios.													
	INVERSIONES	Ajustes de presupuesto y evaluación financiera de los programas o proyectos.	Realizar Evaluación Financiera según los presupuestos presentados.	Todos los involucrados en cada proyecto.													
	INCENTIVOS	Incentivos a inversionistas y propietarios.	Crear o modificar (si existe) un programa de incentivos con políticas que apoyen al dueño de la vivienda y que den soporte al promotor inmobiliario.	IMP (PCHQ), APP, sector privado.													
Social	PROMOCION Y DIFUSION	Consolidación, organización e identificación de actores sociales dentro de la zona de influencia.	Crear un departamento de comunicación sólido y bien preparado en temas urbanos y de sostenibilidad barrial.	IMP (PCHQ), AZMS, propietarios, arrendatarios y actores sociales.													
Fuente propia					Elaborado por: David Andrade Jiménez												

tiempos asignados a cada tarea serán trimestrales a partir de enero del 2018 mientras está en ejecución de la construcción del metro, hasta el año 2020 que es el inicio de operaciones. Se ha dividido en 5 componentes generales, los cuales tiene categorías, un programa o proyecto a ejecutarse, una breve descripción y el responsable del mismo.

El primer componente sería el *Urbanismo*, que se divide en las categorías de Movilidad, Equipamiento, Mobiliario y Seguridad. Empezando con Movilidad, tendrá como proyecto los estudios e operación de un Plan de Movilidad, que se dedicará a la implementación del Sistema Integrado de Transporte y Sistema Tarifario, al igual que el manejo y control de la movilidad urbana y la peatonización de ejes viales. También estará encargada del mantenimiento y reestructuración de calzadas; y la colocación de señalética urbana, que va de la mano con la propuesta del proyecto y equipamiento del entorno.

El Equipamiento tendrá el proyecto de construcción y mantenimiento de equipamientos, como son estacionamientos para residentes y equipamientos de recreación pasiva y áreas verdes. La siguiente categoría es la de Mobiliario, donde se implementará mobiliario urbano con bancas, arborización, iluminación, paradas de buses convencionales, bebederos de agua, estacionamientos de bicicletas. Todas estas categorías estarán a manos de la Secretaría de Movilidad, el IMP con el Plan del Centro Histórico, el AMT, la EPMMOP y alianzas público privadas. Para la categoría de Seguridad, su proyecto será el estudio e implementación de el Plan de Seguridad para el CHQ, y las entidades encargadas serán la Policía Nacional y la Policía Metropolitana.

El segundo componente es de *Arquitectura*, dividida en categorías de Patrimonio y Catastro. En Patrimonio se hará el Plan del Centro Histórico, con la tarea de rehabilitación de edificios patrimoniales, el robustecimiento de programas de incentivos para intervenciones en inmuebles privados. El responsable será el IMP (PCHQ) y las alianzas público privadas. Con la categoría de Catastro se tiene como proyecto la actualización del catastro municipal en el CHQ, con el fin de Regular el precio catastral para que la diferencia existente con el comercial sea mínimo, y así se evite la especulación; de igual manera tiene como funciones el realizar el Programa de Control de Precios de venta en el

mercado, que pretende controlar los precios de los inmuebles patrimoniales que son propiedad del Municipio, y el Programa de Control de Precios de arriendos en el CHQ, con la elaboración de un levantamiento del valor de arriendo en los predios inmediatos a la Estación San Francisco. Estarán todos a cargo de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, la Secretaría de Comercio y Productividad, la Dirección de Avalúos y Catastros, la Dirección de Bienes Inmuebles del DMQ, y la Unidad de Control de Precios de Arriendo (unidad creada como propuesta para gestionar el Plan de Control de Precios en el CHQ)

Como tercer componente tenemos el Legal, donde se planteará la realización de una Ordenanza para el Plan del CHQ, donde se debe incluir artículos que regulen la venta y el arriendo de inmuebles patrimoniales en la zona de influencia, con condiciones específicas para que la oferta de venta o arriendo de un inmueble considere preferentemente a los residentes tradicionales de la zona, propuesta importante del presente documento. El responsable será el Instituto Metropolitano de Patrimonio, alianzas público privadas y el sector privado.

El siguiente componente es el Económico, que se lo divide en tres categorías: el Crédito y Financiamiento, las Inversiones, y los Incentivos. El primero se encargará de la captación de crédito y fuentes de financiamiento, con la creación de un Banco Patrimonial, con un fondo rotativo que financie la rehabilitación de inmuebles privados. El responsable será el IMP (PCHQ), alianzas público privadas y propietarios. En Inversiones se tendrá un programa de ajuste de presupuestos y evaluación financiera de los programas o proyectos. Estarán a cargo de todos los involucrados en cada proyecto. Y los Incentivos buscarán un programa de incentivos a inversionistas y a propietarios, con la creación de un programa de incentivos con políticas que apoyen al dueño de la vivienda y que den soporte al promotor inmobiliario.

Por último, tenemos el componente Social, que se dedicará a la promoción y difusión de los planes y propuestas que vengan de parte de las instituciones involucradas en los proyectos del CHQ. Se dedicarán a la consolidación, organización e identificación de los

actores sociales dentro de la zona de influencia, con la creación de un departamento de comunicación sólido y bien preparado en temas urbanos y de sostenibilidad barrial. Los responsables serán el IMP (PCHQ), la Administración Zonal Manuela Saenz, propietarios, arrendatarios y actores sociales.

A medida que se ha ido realizando este trabajo de investigación se ha podido determinar que, como está planteado en el capítulo de Análisis del Mercado, como más se mueve el Centro Histórico es con arriendos de viviendas. De esta manera, se ve necesario el implementar una Unidad o dirección de control de precios en el centro histórico que sea parte de la Administración Zonal, para que cumpla ciertas funciones que ayudarían a ejercer un control de especulación exclusivo en el sector.

Para ello se dejará planteado ciertas pautas que deberá cumplir esta unidad; entre ellas será la función de recopilación de datos de los predios que se ofrecen a la venta y al alquiler, para catalogarlos y tener un seguimiento de los mismos de manera periódica, y para hacer cumplir con las leyes de inquilinato y otros mecanismos de control.

Dado el hecho de que hay cierta cantidad de edificaciones que están deshabitadas o con diferente uso al que deberían, se propone, luego de hacer un levantamiento de información de estado de los inmuebles, que dichas viviendas vuelvan a su estado de habitabilidad y cumplan el uso de suelo planificado por la oficina de catastros; por lo que esta nueva unidad pretende ser parte de esta reestructuración y transformación de una manera ordenada y coherente con el hecho de que sean los actuales propietarios los que tengan la preferencia de volver a habitarlos, dándoles beneficios y responsabilidades por medio de convenios que pueden ser entre la entidad municipal y el dueño o empresas inmobiliarias.

El crear esta unidad es una forma de gestionar los planes que se están realizando en el Plan Parcial del CHQ y, por medio de la misma, controlar el buen uso que se le dé a todos los bienes inmuebles del centro de la ciudad, siempre y cuando se respete la diversidad, que es la esencia misma de nuestro Centro Histórico.

6.4 Recomendaciones

La primera recomendación que se debe hacer para cualquier planificación es dividirla en 3 etapas o fases: una antes, otra durante y el después. Esto es necesario porque son procesos con características distintas que deben ser trabajados individualmente. Luego de hacer la investigación de cómo son los procesos participativos de proyectos transformadores de las ciudades, se ha visto que es una debilidad importante la que presentan en cuanto a la comunicación de los temas principales con la comunidad; y esto pasa en todas las ciudades del mundo, siendo éste el primer factor que hace fracasar a proyectos que estaban destinados a tener éxito. Para cada fase de proyectos, el antes, durante y después, se debe entrenar un equipo que trabaje con la interacción de todos los actores, que son el Municipio, las empresas públicas y privadas, y la comunidad; y debe ser el encargado de hacer levantamientos de los usos y precios actualizados de precios según cada fase. Este equipo debe estar totalmente empapado del proyecto, de su historia, sus metas y objetivos, tiene que hablar de urbanismo, de los cambios de la ciudad, y todo esto debe ser comunicado a los vecinos dentro de un espacio físico que tiene que ser una referencia para todos.

Uno de los mayores problemas a los que se enfrentan este tipo de proyectos es el de la especulación, que se da desde el momento de la promoción y va aumentando hasta llegar a la fase de operación. En el caso de la estación del Metro en la plaza San Francisco, el nivel de especulación sigue en un nivel bajo debido a que esta infraestructura aún no está en ejecución. Además, las obras que están en marcha son subterráneas y no afecta mayormente la parte visual de la zona. Tiene otras afectaciones como las ambientales y sonoras que están dentro de la matriz de impactos del Metro, y que están siendo mitigadas según sea el caso. Ahora, hablando de especulación de la zona se prevé que aumente considerablemente al momento que estén por finalizar los trabajos, precisamente en la fase de cierre.

Una de las recomendaciones que se plantea, desde esta investigación, para disminuir la especulación es una actualización del catastro diferenciada para zonas patrimoniales. Para esto se propone el Método Diferencial para avalúos del Centro Histórico aplicada por el arquitecto Gonzalo Estupiñán, evaluador experto en centros históricos, el cual consiste en

aplicar el Método AHP (Analytic Hierarchy Process). El AHP, es un método basado en la evaluación de diferentes criterios que permiten jerarquizar un proceso y su objetivo final consiste en optimizar la toma de decisiones gerenciales (Saaty, 1980). En síntesis, el AHP es un proceso que determina puntajes por jerarquía a variables de bienes inmuebles por parte de profesionales expertos según las categorías planteadas. En una matriz de juicios se calcula un vector de prioridad con los que se comparará los elementos de la matriz, teniendo como resultados una aproximación más precisa del valor real del edificio. Es importante resaltar que, en el caso de Centro Histórico de Quito, el avalúo siempre será al bien inmueble y no al terreno, por lo que de ninguna manera se podrá derrumbar las casas para hacer nuevas edificaciones.

Como parte de la metodología de investigación, tomando como referencia la entrevista al ingeniero José Luis Cañavate (Ver Anexos), una de las formas que puede controlarse la especulación es por medio de la inversión. Debido a que los usos de suelo predominantes en el CHQ son los residenciales y de comercio, debemos tener en cuenta que la especulación es en estos dos ámbitos. La inversión en el campo residencial debe ser del tipo de operaciones de acupuntura, proyectos residenciales en ciertos puntos neurálgicos de la zona en donde se rescaten los edificios con propuestas frescas siempre generando una especie de garantía de darle una opción al usuario de que permanezca en su barrio; esto es con sistema bueno de información, facilidades de crédito de bajo interés, etc., que incentive al residente a seguir en su barrio.

La inversión en la parte económica, o de comercio, va con la conformación de mecanismos asociativos. Una especie de red entre los comerciantes del centro histórico que sean administrados por ellos mismos y supervisados por entidades municipales con compromisos y obligaciones. Estas asociaciones deben ser fuertes porque tendrán que enfrentarse a todas las etapas del proyecto, pueden hacer presión al alcalde y además pueden abaratar costos que se les vendrían a lo largo del proceso. La estructura de estas asociaciones debe venir por parte del cabildo por medio de asesorías y grupos de trabajo con los comerciantes. Este grupo de profesionales deben ser muy preparados para realizar sistemas de comunicación entre los vendedores y personas que prestan servicios, es saber

manejar una empresa con un gerente, hacer campañas de ventas, marketing, etc., ya que van a entrar a un mercado más competitivo y deben estar preparados para la competencia. Todos los barrios deberían entrar en estas asociaciones, ya que, una vez que se conviertan atractivos los barrios, van a llegar empresas a querer sitiarse en ellos para acaparar un mercado nuevo.

Se lanzó la propuesta: Vivienda Social en Arrendamiento por parte de la Mutualista Pichincha en alianza con el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda y la UNIAPRAVI (Unión Interamericana para la Vivienda), con el fin de contrarrestar el déficit de vivienda en el Ecuador y mejorar la calidad de vida. Esta propuesta me parece que puede ser la base del programa de arrendamiento que se debería buscar para el Centro Histórico de Quito, por el mismo hecho de que éste es el mercado que más se mueve y que puede ayudar, con un buen sistema integral de políticas de vivienda, a la densificación y revitalización de esta importante zona de la ciudad. Esta propuesta está en su primera fase de socialización, con seminarios que presentan experiencias en otros países con resultados exitosos. Es importante la participación que quiere dar el Gobierno Central con este tipo de proyectos al problema de vivienda, y me parece que debe ser canalizada a través de los Municipios para que, con programas de subsidios e incentivos, aprovechar la infraestructura existente en centros urbanos y dar soluciones reales y de acceso a todos los quintiles de la sociedad.

Otra propuesta, que puede salir del Municipio, es la de crear un programa de rehabilitación de viviendas para arrendamiento, con algún tipo de convenio con el dueño del inmueble, para que se le permita hacer los trabajos de restauración en su vivienda y habilitar espacios que puedan ser rentables para habitar. En este caso, el mecanismo del convenio consistiría en que el Municipio corre con la inversión de la restauración y, dependiendo del metraje a arrendarse, se le otorga el valor de la renta a un plazo establecido que vuelva al Municipio, para que, luego de este tiempo, el dueño de la propiedad pueda tener sus propias ganancias a partir de esta rehabilitación. Es una propuesta que se la puede aplicar en una zona como un plan piloto para ser evaluado y que puede ser replicado en otros sectores.

Como se puede observar, el proyecto actual del MetroQ es de proceso lento y por etapas, por lo que estas implementaciones de inversiones para frenar la especulación deberían haber empezado hace un año atrás, y deben ser parte del Plan Parcial del Centro Histórico de Quito. Tomando las palabras de José Luis: *“En cuanto salga bien la operación que todo el mundo persigue de conseguir fortalecer el centro histórico como un lugar atractivo, turístico, en ese momento esos barrios se mueren; y los mecanismos tienes que tenerlos antes, no vale actuar después”*.

6.5 Conclusiones

Por medio de esta investigación, se ha podido verificar la hipótesis planteada, demostrando que habrá un incremento sustancial de los precios de predios debido a la implementación de la estación del metro en San Francisco, un hecho que sucede en la mayoría de las ciudades, donde proyectos de este tipo mejoran su objetivo principal que es la movilidad y también aumenta los avalúos de los predios cerca de las estaciones. La movilidad y la cercanía a sus accesos son factores determinantes del posicionamiento de los usuarios al momento de buscar sus viviendas, por lo que su localización transforma su entorno y, en la mayoría de los casos, produce regeneraciones urbanas que modifican el comportamiento de varios componentes que conforman a una ciudad.

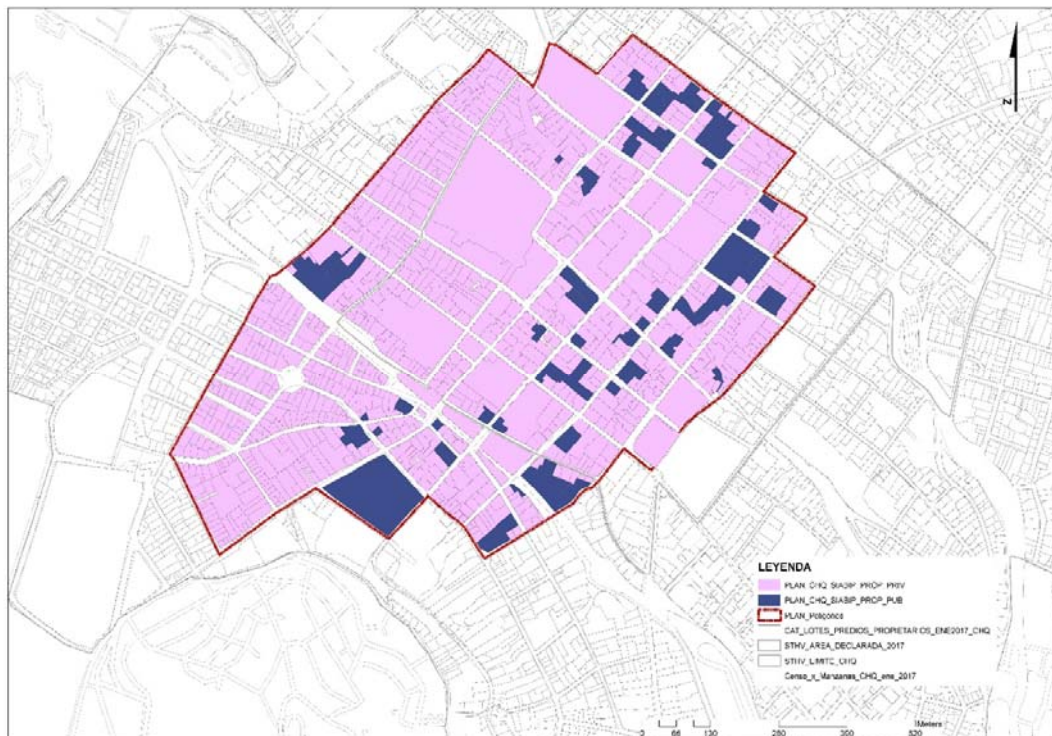
El objetivo general de esta investigación es la de plantear un manejo de control de precios en los predios que se espera que incrementen su valor a partir de la implantación de la estación del Metro de Quito en la Plaza San Francisco, para lo que se propone, mediante de metodologías apropiadas, un acercamiento a determinar este valor de incremento debido a A o B factores que hacen especial a los predios en el Centro Histórico.

A través de los años estos factores han sido catalogados igual en esta zona como en las demás de la ciudad, lo cual no debería ser así. Uno de los factores justamente es el de la antigüedad de las edificaciones que, mientras en el resto de la ciudad le va quitando el precio al momento de avaluarlos, en el CH debe tener un carácter positivo que le agregue

valor por la cantidad de representación histórica y simbólica que el inmueble ha traído en el paso del tiempo. Éste es uno de los factores que le da más fuerza al momento de hacer un avalúo en los edificios patrimoniales del centro de la ciudad.

Como resultado de la investigación, en una muestra de 770 predios tomados en el perímetro de influencia directa, 713 son predios privados y tan solo 57 son municipales, es decir, el 7.4% de los predios son públicos o a cargo del municipio (Ver Mapa 24); lo que quiere decir que se puede hacer un Control de Precios, pero en un porcentaje pequeño. De los 713 privados, 355 son vivienda (Ver Mapa 25), lo cual nos permite aplicar la propuesta de Vivienda Social de Arrendamiento y otros programas de rehabilitación que tengan similares fines.

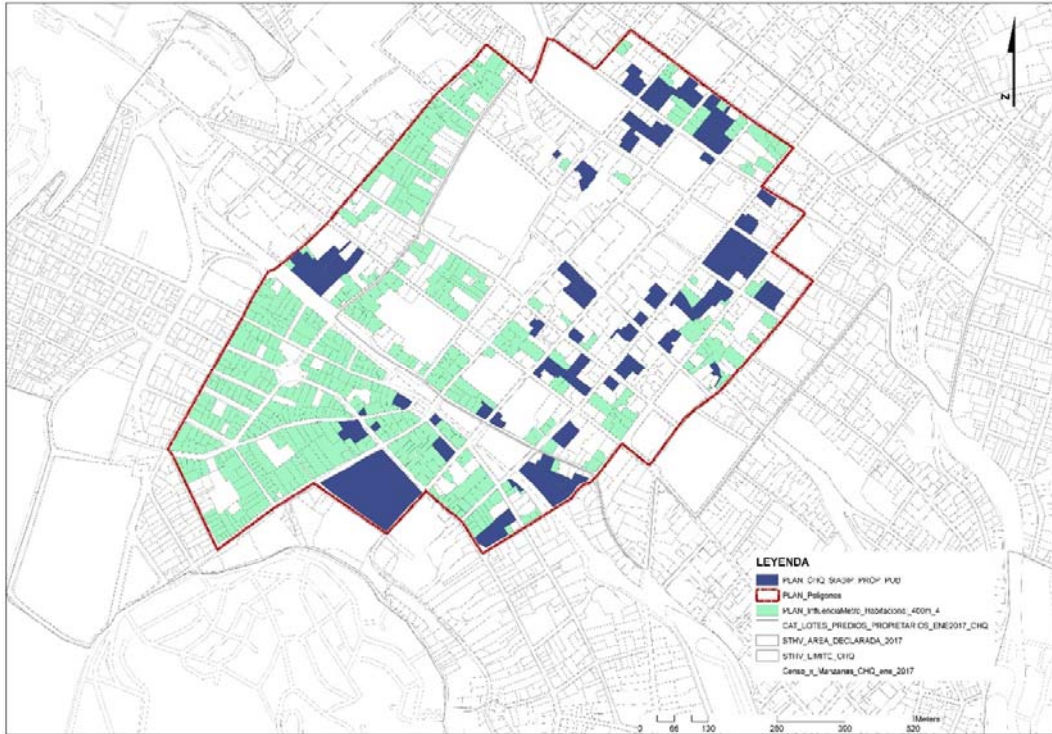
Mapa 24 Predios privados y públicos en el perímetro de influencia del Metro



Fuente: IMP 2017

Elaborado por: David Andrade

Mapa 255 Predios privados destinados a vivienda en el perímetro de influencia del Metro



Fuente: IMP 2017

Elaborado por: David Andrade

De acuerdo a la entrevista con la Directora del IMP, Angélica Arias, cualquier proyecto o plan que se le quiera dar al Centro Histórico debe cuidar la diversidad, y esta diversidad debe ser en todos los sentidos que ésta pueda tener. Desde la diversidad en cuanto a edad de la gente que la habita hasta la de tener locales comerciales muy caros y los de valor moderado, hasta pueden ser uno a lado del otro. Esta diversidad es una de las características más relevantes del CHQ, la que la hace aún más especial aparte de su valor patrimonial tangible como sus edificios y monumentos. Es este concepto de diversidad lo que debemos tener en cuenta que es un potencial a ser explotado, y de una vez debe estar como requisito para los proyectos de vivienda y comercio que el sector inmobiliario quiera invertir.

Como conclusión general de la investigación se puede decir que es necesaria la realización de un plan de control de precios de predios, principalmente, por lecciones aprendidas en otras ciudades a nivel mundial, para evitar el problema de fondo: una segregación y gentrificación de los habitantes de estas zonas. El planteamiento de una gentrificación controlada es una de las propuestas que se quiere dejar planteada como parte de la solución del despoblamiento en centros históricos del país y a nivel global.

Esta gentrificación controlada debe partir de la localización de lotes en estados de abandono o subutilizadas dentro de una actualizada base de catastro, para proponer una intervención por parte del Municipio o, por medio de éste, del sector inmobiliario que esté interesado en la restauración del bien, bajo las condiciones planteadas en este documento como es la diversidad y de cuidar lo más posible al que ya vive aquí. Esto puede enriquecer y darle una nueva característica que puede ser atractiva a empresas turísticas nacionales e internacionales, a promotores inmobiliarios y a los propios residentes.

La convivencia entre lo nuevo con lo colonial y toda esa diversidad que existe entre ellos es lo que se plantea sea la nueva cara del Centro Histórico, algo moderno y a la vanguardia que va de la mano con una historia rica en tradiciones y simbolismos, un gran reto que todos estamos obligados a llevar.

6.6 Bibliografía

- Saaty, Thomas. How to make a decision: the analytic hierarchy process. University of Pittsburgh. 1994
- <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/vivienda-social-en-arrendamiento-una-nueva-propuesta-para-combatir-el-deficit-habitacional-en-ecuador/>

Anexos

Entrevista a la Directora del IMP, Arq. Angélica Arias Benavides, a efectuarse el día 29 de mayo del 2017, con duración de 30 a 45 minutos, realizado por Arq. David Andrade, sobre el tema: *El precio del suelo a partir de la implementación del Metro en la Plaza San Francisco, con fines investigativos y de maestría.*



P. Se acerca la fecha de la implementación del Metro de Quito en el CHQ, ¿Cuáles son las consideraciones a tomarse antes, durante y después de la puesta en funcionamiento de la estación en el Plan Especial del Centro Histórico?

R. Está planificado para el año 2019 que empiece el funcionamiento del Metro de Quito y tendríamos que tener listo las dos estaciones. Debería estar establecida una ordenanza que regule el comercio informal dentro de las estaciones y alrededor de éstas, debería también haber una regulación que controle tanto los usos de suelo como que permita que no se pierda la diversidad del Centro Histórico, ese es otro de los temas. De temas operativos, por ejemplo, alado de la estación de San Francisco deberían haber ya áreas peatonalizadas amplias, varios ejes peatonalizados, tiene que estar reorganizado el transporte público, porque recordemos que el metro es la columna vertebral del resto del sistema de transporte integrado, el éxito del sistema es ese, que todo esté conectado.

Durante el funcionamiento, obviamente es la primera línea del metro que se está haciendo en el país, yo creo que sí es importante hacer un monitoreo constante sobre mediciones tanto de factores sociales o tensiones sociales que produce el metro; en el Centro Histórico siempre hay que estar monitoreando la cantidad de usuarios, hay que acordarse de que en el Centro Histórico hay dos estaciones de reserva que no se van a construir ahora pero que dependiendo de la cantidad de usuarios de San Francisco van a tener que abrirse eventualmente para bajarle la presión a San Francisco, y estos son o San Diego o La Plaza del Teatro. También hay que monitorear qué pasa con los usos de suelo, las edificaciones, inclusive qué pasa con las intervenciones en los inmuebles patrimoniales.

De ahí, después de la implementación, se deben hacer evaluaciones y hay que tomar decisiones. Hay muchos ejemplos de lo que ha sucedido en otras ciudades similares, otras no tan similares, entonces realmente yo creo que hay que tener un termómetro que tenga en cuenta la cultura de los quiteños, somos los que vamos a usar el metro y yo creo que muchas de las decisiones van a tomarse ya con el metro funcionando, porque solo ahorita podemos suponer algunas cosas por otras experiencias, pero aquí se puede dar un uso distinto.

P. ¿Conoce si el municipio tiene un estudio del avalúo catastral actual de los predios que se encuentran dentro de la zona directa de influencia? ¿Qué características deben tener estos estudios?

R. Sé que la Dirección de Avalúos y Catastros del Municipio ha estado actualizando los catastros en patrimonio, tomando en cuenta, más que nada, valores que en general le bajaban el valor a los bienes inmuebles, que desde el punto de vista patrimonial más bien son valores agregados a los bienes inmuebles. Son justamente las características que deben tener esos estudios o esos reavalúos y es lo que se ha conversado con catastros que es en el caso de un área declarada por Unesco que es Patrimonio de la Humanidad o las áreas de influencia de ésta que son las áreas de protección hay que valorar la edad de la edificación como un valor agregado, no quitarle valor como lo que pasa en el resto de avalúos de cualquier edificación, es más eso le da más valor.

Hay que considerar temas como el valor simbólico, aquí está la casa que fue de García Moreno, la casa que fue de Faustino Rayo, la casa de los alcaldes, realmente tienen un valor simbólico este tipo de edificaciones, y se debe considerar también el potencial que tienen las edificaciones, aquí principalmente en el núcleo central hay un potencial turístico muy fuerte que las empresas hoteleras lo saben porque están todo el tiempo buscando cómo situarse aquí en el Centro Histórico, para lo que debemos estar preparados como Municipio y no sacarle del panorama sino que darnos cuenta de que es un gran potencial que hay aquí.

P. ¿Considera posible el mecanismo de congelar los precios para evitar especulaciones en lotes pertenecientes al Municipio, y cree que son suficientes predios para que esto funcione?

R. Los predios municipales son pocos, no son tantos, me parece que tenemos más en el área de influencia de San Francisco, pero también son muy pocos, no creo que vayan a afectar a la regulación del mercado.

Se podría plantear congelarlos pero también es considerar que el área que está alrededor de San Francisco no es un área que necesariamente tenga vivienda, los predios municipales que tenemos están justamente en las zonas que no son vivienda, que si bien nosotros sí queremos potenciar que se creen algunos departamentos, la mayoría del uso está dado ya por servicios por temas administrativos de gobernanza local o nacional y por edificios culturales, museos, centros culturales, etc., entonces realmente yo creo que congelar los precios de los predios municipales al final no va a afectar mucho.

P. ¿Y si se plantea congelar a predios privados?

R. Yo creo que habría que analizar bien la zona, todo el perímetro de influencia y establecer bien las realidades de todo el perímetro, entonces yo sí pensaría en congelar por ejemplo las áreas donde hay vivienda, que sí hay algunas, no son muchas pero sí hay. Pero hay otras en donde la gente no quiere vivir que están botadas desde hace 30 años, y yo creo que en algunas áreas si se podría ser más flexible, porque igual ya no hay gente viviendo ahí, entonces tal vez si es que se potencia un poco más bien podrían ser proyectos generadores de otras dinámicas en esos sectores, en los que están abandonados.

Hay otras que son las áreas administrativas de los gobiernos, yo creo que ahí no va a pasar mucho la verdad, normalmente los gobiernos nos movemos demasiado lento como para pensar en vender y no creo que suceda. Y hay otros a los que tal vez sí cuidaría es a las áreas de comercio, o sea, el Centro Histórico tiene un rol comercial bien fuerte que muchas veces no es reconocido sino que se invisibiliza un poco, yo creo que es importante reconocerlo y cuidarlo porque es un comercio para todos, aquí encontramos desde tiendas súper caras y exclusivas hasta sitios donde uno puede hacerse un terno en \$40, \$20 dólares, y justamente esa es una de las riquezas del Centro Histórico.

Entonces yo creo que lo principal aquí es que cualquier cosa que hagamos nos permita cuidar la diversidad, la diversidad en todos los sentidos que se pueda tener, la diversidad en cuanto a precios, como la diversidad en cuanto a giros de negocios, la diversidad en cuanto a las edades de gente que vive aquí, eso es una de las riquezas del Centro Histórico, es algo

que en otros centros históricos ya se han perdido y que están intentando revertir, nosotros tenemos ese ejemplo y no deberíamos ir por ese camino.

P. Al proyectarse un aumento de precios en los predios se creará un cambio de habitantes “tradicionales” del centro por otros con mayor capacidad económica. ¿Es posible llevar esta gentrificación de una manera controlada?

R. Yo creo que sí, yo creo que efectivamente lo que hay que hacer es detectar cuales predios están abandonados o sin uso o subutilizados, y permitir que entren, como digo otra vez, potenciando la diversidad, por qué no tener departamentos caros y exclusivos siempre y cuando la gente que venga acá sepa que una de las condiciones de vivir en el Centro Histórico es convivir con otros estratos socio-económicos, o sea, a lado va a seguir la tienda de los jugos y esa es una de las riquezas justamente, no es algo negativo. Entonces yo creo que sí, si se detecta exactamente qué predios son, no veo por qué no hacerlo de manera controlada. Yo creo que de hecho eso ayuda un poco a sostener, digamos, a dar más posibilidades a los inversionistas pero cuidándoles a los que ya están aquí.

P. A nivel mundial y más latinoamericano está siendo tendencia actual el incrustar a sus centros históricos a habitantes relacionados con el arte como músicos, pintores, poetas, etc. ¿Qué opinión tiene sobre el tema y lo recomendaría para el CHQ? Si no, ¿Quiénes lo deberían habitar?

R. Ese es un proyecto que también ha habido aquí en el Centro Histórico, que se ha querido encontrar calles y darles facilidades por ejemplo hacer la calle de los pintores, la calle de los picapedreros. Primero que son procesos gentrificadores ya de nacimiento, por otro lado es irse un poco en contra de esta idea de la diversificación porque justamente la idea es la convivencia, claro que pueden haber artistas pero también pueden haber la señora que tiene la tienda a lado y el señor que se puso el hotel también viviendo en la otra cuadra, la idea es esa.

Entonces a mí esa idea de meter artesanos, (pausa) primero que ya hay aquí y hay artesanos de verdad y hay artistas de verdad y es gente que ha vivido aquí años que es parte de la población activa aquí, inclusive políticamente activa en el Centro Histórico y eso es importante, pero lo otro me suena a muy turismo forzado, así de ser la calle de los “ni sé cuantos” me suena a esos turismos que son que todos disfracémonos para aparentar eso. Yo no estoy muy de acuerdo y efectivamente ese es el tipo de cosas que en otros países ya

no está funcionando muy bien, que lo que han hecho es que las calles funcionen, normalmente si estamos pensando en un gremio, el gremio tiene su modo de vivir bien específico, entonces empieza la calle solo a abrirse en cierto horario mientras que en el otro horario ya se muere, sólo la gente interesada en esa cosa va a caminar por ahí y el resto no, y mientras si hay diversidad, inclusive si hay un abogado también y si es que hay no sé si unos profesionales mezclados con los artistas y artesanos y etcétera, se garantiza mucho más la actividad durante todo el día.

Yo creo que por lo que han fracasado un montón de planes aquí que se han hecho en el Centro Histórico es porque hemos tenido siempre una visión romántica del Centro Histórico, entonces cuando se habla de revitalizar el CH la gente te habla de traer los primeros habitantes, o sea, traer las familias originales, por ejemplo, o que los comercios sean de primera y segunda categoría como dicen los del sector turístico.

Entonces yo creo que lo principal es conocer la realidad del Centro Histórico y aceptarla, aceptar que, lo que era que yo te decía, que hay aquí donde puedes almorzar a un dólar cincuenta como a cincuenta dólares, que es bueno, no es malo, y hay montón de intermedios, o sea, es bueno que tengas toda esa variedad aquí en el Centro Histórico; que te puedas alojar también por cinco dólares como trescientos dólares también es bueno. Hay que reconocer esa realidad y a partir de eso pensar en planificar o en tomar decisiones sobre el territorio va a ser la diferencia.

Así es que podemos siempre seguir pensando y compararle a Quito y decir por qué no es como Cartagena o por qué no es como Venecia, eso es por encima no más, porque Venecia está en un proceso terrible de que ellos quieren volver a ser la ciudad que fue originalmente, los gondoleros llegan y se disfrazan desde las 8 hasta las 4 de la tarde y se van a su casa, entonces ya no existe patrimonio material en esas ciudades y aquí sí existe.

Aquí hay que reconocer que el comercio es uno de los temas más importantes del Centro Histórico y no vamos a poder desaparecer el comercio en todas las categorías que tiene, y hoy inclusive a veces de manera controlada yo pienso que hasta el comercio y las ventas ambulantes no creo que son negativas si es que están controladas y en lugares adecuados, es parte de nuestra cultura, y si no aceptamos como es nuestra cultura pensamos que nosotros como siendo quiteños deberíamos ser como los franceses, nunca vamos a hacer un plan adecuado a este territorio, siempre vamos a seguir fallando en los planes puntuales

que no se pueden aplicar y por eso es que viene la Junta de Andalucía y nos da haciendo el Plan Especial y no se puede aplicar nada de plan especial, viene la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, nos hace un plan y no se puede aplicar, o sea, por más buenas intenciones que tengan si es que no se conoce el territorio y no se acepta cómo somos nosotros y no se valora cómo somos nosotros, va a seguir fracasando; y pensando, yo te digo, en que el Centro de Quito puede convertirse en el Centro Histórico de Venecia pero no va a pasar, y está bien que no pase.

P. Hay ejemplos como el de Las Ramblas en Barcelona, en el que por el hecho de regenerar ese sector fueron locales de lujo de todo el mundo y ha expulsado a sus ciudadanos barceloneses. Ese ha sido un turismo bastante agresivo, ¿crees que este fenómeno puede darse aquí?

R. Verás, aquí te voy a contar lo que nos salva a Quito, porque ya proyectos así han intentado venir y con unos capitales impresionantes, aquí vinieron los cataríes y nos quisieron comprar siete cuadras, ya sabían qué cuadras eran, las mejores del Centro Histórico, todo nos querían comprar. Lo único, entre comillas, que nos pidieron es que los predios estén saneados, es decir, que sean de un solo propietario y que sean de fácil compra.

Eso es muy difícil en el Centro Histórico y es una suerte que nos ha salvado muchas veces. Los cataríes ya han venido dos veces, pero así vienen unos hoteleros españoles gigantes también y son súper agresivos con las ofertas, no es que deme un predio sino que es deme 2 manzanas y vamos a poner tiendas de lujo en toda esta parte de aquí, y vamos a poner lofts de lujo, y eso es gentrificación pero así tajante y no sólo es destrucción de patrimonio inmaterial, es gente que hace obra de cascarón, o sea, deja sólo la fachada y adentro te bota todo y hace otra cosa.

Viendo por un lado nos salva eso, yo he visto que ya varias veces que se han caído las cosas por este tema de propiedad que hay aquí, no podemos quedarnos con eso porque también de alguna manera se puede solucionar, o sea, se le ocurre a alguien hacer un decreto y chao no más. Aquí lo de las embajadas, justo en estas cuadras, empezaron a subir los precios de las casas por cinco embajadas; todas las casas de San Juan subieron, algunas hasta el doble de precio, entonces que no nos sorprenda que el valor en el metro suceda. Que ahorita no ha sucedido es porque, como es primer metro, la gente no tiene idea de lo

que va a pasar, ni siquiera piensa de lo que se va a hacer, a pesar de que estamos ya con los túneles la gente piensa que no se va a hacer. Cuando se den cuenta del potencial que tiene la estación que tenemos a lado, van a empezar a reaccionar.

Entonces yo creo que la protección ahí se norma, aquí nos salva también que, por ser área declarada como Patrimonio de la Humanidad, podemos implementar normas más estrictas que en el resto de la ciudad y que la gente igual te acepta porque es el área patrimonial.

Entrevista al Ingeniero Urbanista José Luis Cañavate, realizada el día 18 de octubre del 2017, con duración de 20 minutos, realizado por Arq. David Andrade, sobre el tema: *El precio del suelo a partir de la implementación del Metro en la Plaza San Francisco*, con fines investigativos y de maestría.



P. ¿Cuáles son los aspectos positivos y negativos de la implementación de metros en las ciudades?

R. Vamos a empezar por los positivos. Lo positivo es que puedes establecer gestores de comunicaciones muy potentes para grandes cantidades de desplazamientos, en principio eliminando factor tiempo, porque el metro no entra en conflicto con los otros sistemas, derivado directamente de cada uno de ellos. La versión negativa de éstos, la cara negativa de estos es que normalmente no sustituyen, sino se superponen; si realmente sustituyeran sería una maravilla pero en casi ninguna ciudad se atreven a tomar la decisión de decir: el incremento de carga que ha supuesto poner en marcha una unidad de alta capacidad y más de carácter subterráneo la traslado su función directa la capacidad que tiene de mover mucha gente en un vector de tiempo que es a cero, el inconveniente es que no sustituye el modo de transporte habitualmente; lo que hace es que ante el miedo...porque los ingenieros trabajan con visiones tendenciales, ellos dicen ahora tenemos equis 20 mil coches, están creciendo a un ritmo de 6, 7 anuales y se me va a convertir en 30 mil, por lo tanto no voy a eliminar la capacidad que tengo del diario de transporte al privado, lo que hace es inducir tubos de crecimiento al ofertar infraestructura lo que está es provocando la utilización del privado, ese es el inconveniente fuerte.

Transformaciones de las estructuras tienen las 3 que he dicho en la mañana (URBANLAB Ponencia “Estrategia de Transformación Urbana basada en un modelo de movilidad sostenible”, 18 octubre 2017, Quito), tienes un proceso durante la implementación que es terrible, que es un proceso muy duro para casi todas las estructuras económicas, aquí se superponen tres niveles siempre en áreas históricas: residencial, económico y el cultural – espacio público, el de intercambio, el de interacción; entonces el espacio público desaparece porque entras en obras y la capacidad fundamental del espacio público, la interacción personal, el garantizar las relaciones culturales, sociales, etc., desaparece

porque ahí quitas el espacio. Penalizas la accesibilidad a la segunda de las capas que es a la económica, por lo cual generas una tensión que no todo el mundo puede soportar, sólo pueden soportar los que tienen recursos económicos, normalmente la gran empresa o la concesión internacional, que lo que tienen ellos es una pequeña filial de algo que les da igual, cierran, generalmente no funcionan con la economía familiar sino con economías muy asociadas, despido a quien tenga y lo recontrato dentro de un año cuando acabe la obra. Esos no sufren, pero quien sufre es el único que a ti te interesa que no sufra, que es el pequeño empresario que está asociado al territorio, es el vecino autóctono. El pequeño comercio está asociado y eso te lo machacas. Eso tienes que planificarlo desde el principio. Ahí tienes que hacer tres capas de trabajo, que no se la carga que lo han puesto si me parece mucho, tienes que hacer una antes, una durante y una después, porque son procesos distintos. No me vale hacer un estudio económico del Metro, porque el componente que lleva al plan, el diseño del proyecto como tal proyecto es un componente diferente al que pasa durante la obra y a los efectos que se producen cuando empieza a funcionar aquello, que son historias distintas, y como no lo hagas así el alcalde tiene problemas graves; graves porque la gente protesta y con razón, a la gente le afecta las cosas muy esenciales de su vida, su supervivencia y la residencia donde su familia ha pasado toda su vida.

Pero todo esto lo puede llevar de una forma, que es entrenando un equipo muy bueno que trabaje en varios idiomas con todos los componentes, entonces ese equipo es el equipo de la interacción, dedicado a nada más que a interacción con todos los actores, y no puede ser el arquitecto de turno que en sus ratos libres...no no no, tienes un equipo de comunicación bueno, que conozca muy bien la historia, que se conozca sobre todo la “leyenda”, no el proyecto, de dónde viene esto y a dónde va, cuál es la lógica del proceso. Si son técnicos en comunicación usan la técnica del sándwich para dar malas noticias: das una parte buena de la noticia, das la mala y al final una buena; es gente que tiene que manejar todo esto como cuento, de dónde viene esto, por qué se origina esto y esto se origina para dar respuesta a un problema que es creciente que tienen las ciudades que tenemos que resolver, durante mucho tiempo esto va a ser duro, pero entre todos tenemos que intentar solucionarlo, y al final la ciudad va a ser la que queramos. Es construir la historia como hay que construirla, pero tiene gente muy entrenada en esto, es gente que sepa hablar el urbanismo, que sepa hablar a los vecinos, claro, un sitio físico de identificación la gente

tiene que tener su referencia y tiene que ser gente entrenada en todos los cambios que suceden todos los meses, cada 2 meses tú cambias algo, cambia una calle tal... eso afecta muchísimo a la gente. Nosotros al final vivimos en zonas de confort, mejores o peores, pero nos creamos unos patrones de conducta que nos permiten vivir dentro de un área en la que más o menos nos sentimos a gusto, unos están más al borde y otros menos, pero ahí nos protegemos. En cuanto te sacan de eso te sientes incómodo, si lo haces tú conscientemente es más o menos, pero si te fuerzan a hacerlo y además no te dan respuesta te cabreas mucho.

P. ¿Cómo se puede controlar esta especulación de precios que se va a dar?

R. Con dinero. Hay 2 tipos de especulaciones, la residencial y la económica. La primera la residencial, tiene que ser con inversiones, es la mejor experiencia que tenemos, en la que llevamos la Junta de Andalucía haciendo aquí ya un montón de años, el hacer operaciones de acupuntura, buscar puntos estratégicos de costo bajo pero que tiene una gran potencialidad de regeneración social, familiar, etc., lo que hicimos con la casa de los 7 patios, operaciones de ese estilo, meter una inversión, que aunque suene inversiones fuertes pero en el contexto en que estás trabajando es una inversión ridícula. Y empezar a generar un ciclo que aporte a una garantía a determinado tipo de usuario que tienen por lo menos la opción a quedarse en su barrio. Es evidente que vas a pasar a otro modelo económico, vas a pasar a otra capa y que eso va a ser selectivo. Tú tienes que ahí abrir una ventana para que entre oxígeno para salvar una parte de toda esa gente, a todos es imposible. Ahora empieza un proceso económico muy fuerte que hay que entrar masticando; tú tienes que crear tus pequeños “correitos” (corredores) de protección, voy a buscar 8 sitios, 9 sitios, los que pueda, genero una economía interna, o sea, de protección a mis propios vecinos, y a nosotros nos ha funcionado, tenemos un ciclo de alimentación con un sistema de información muy bueno, crédito a renta baja, tienes que meter un equipo muy especializado también distinto. Por eso te digo que los 17 proyectos que he hecho al final, eso cuesta dinero, y si no lo hacen la factura lo paga el alcalde, transmíteselo al alcalde... porque la gente del Metro no se lo va a contar.

La segunda parte es la económica, la económica la única forma de defenderse bien de eso es mediante mecanismos asociativos, montar una especie de gerencia de red del centro histórico pero firmado con compromisos y obligaciones que les permita defenderse frente a

lo que viene. Por tanto, ese tipo de asociación es muy fuerte, cara la institución, puede hacer presión al alcalde, individualmente no hacer nada, le permite abaratar costos en muchas cosas, les permite generar mecanismos de training... la gran fuerza de las multinacionales. El único mecanismo es el asociativo, y en el asociativo ahí tienes que traerte un equipo de profesionales que sepan cómo se hace eso, eso no es fácil, es coger a todo el mundo, montarles toda una estructura de comunicación, para qué nos sirve esto, qué tienen ustedes qué poner, aquí hay que meter un gerente, tiene que hacer sus campañas de ventas, su modelización de profesionales, técnicas de comunicación con el cliente, estrategias de qué tipo de productos tiene que vender, enseñarles mercadotecnia. Van a entrar en un mercado en el que hoy no están, hoy no tienen competencia, hoy viven en barrios marginales y pasa que en el momento en que se haga atractivo empiezan a venir todas las moscas.

El primero es una inversión casi a fondo perdido, que no es a fondo perdido porque se pueden buscar mecanismos cíclicos de retroalimentación.

El segundo es de mecanismos asociativos con asesoramiento. Yo te recomiendo que traigan gente buena, de eso sé, pero sé muy poquito, gente que lo haya hecho y que haya hecho más de uno y que te haga un trabajo que dura un año. Es un trabajo muy lento, muy lento, tiene que diseñarlo, trabajar con la gente, decirle: “mire su tienda es que ya no sirve, que tiene usted que cambiar, la forma de cambiar es tal, pero eso le cuesta”, meter un fondo colectivo que durante un periodo proteja a los más débiles, del que todo el mundo pueda tirar.

P. Teniendo en cuenta que para el 2019 va a empezar el funcionamiento del Metro, ¿desde cuándo se debe dar este tipo de asesoramiento?

R. Desde hace un año, un año atrás, esto te lleva un año y pico de trabajo. Debería llevar las 3 las capas de proyectos trabajando ya.

P. ¿Cuáles son las experiencias que has aprendido en proyectos, más en el Centro Histórico?

R. El Centro Histórico es un barrio que tiene la doble escala de centralidad y de barrio, lo cual hace que todas sus cualidades, tanto como centralidad como de barrio, entren en fricciones unas con otras. La demanda que tiene una función de centralidad es diametralmente opuesta a la demanda que tiene un equipamiento de barrio, entran en

conflicto entre ellos, entonces la intervención activa de la administración como un agente operativo es absolutamente imprescindible. Es un sistema que tiene un equilibrio muy difícil porque generalmente la fuente económica de un territorio muy grande, la fuente simbólica, patrimonial, cultural, entran muchos valores en fuerza que no pueden separarse de su función barrio. En Quito hay barrios preciosos, la zona de La Tola, hay algunos barrios del centro de un carácter todavía increíble, pero se van. En cuanto salga bien la operación que todo el mundo persigue de conseguir fortalecer el centro histórico como un lugar atractivo, turístico, en ese momento esos barrios se mueren; y los mecanismos tienes que tenerlos antes, no vale actuar después.

P. Según tu experiencia, en centros históricos en Latinoamérica siempre ha habido esta tendencia a despoblamiento, ¿crees que con este tipo de proyectos se vuelva a poblar o hay que hacer otro tipo de intervención?

R. No, mira, la primera operación, la que hacemos intuitivamente, es la de espacio público. Ésta inicia un proceso que induce los procesos negativos, al momento en que tú mejoras el espacio exterior se eleva el precio de todo, empiezan las expulsiones, empiezan las segregaciones de poblaciones y actividades económicas; está todo ligado, no es decir a una cosa o a otra. Además, todo viene imposible de frenar, la agresión del automóvil hace que sea obligatorio por parte de los políticos tomar decisiones urgentes, eso les desmonta el patrimonio, pues tienen que restringir el automóvil, restringir el automóvil significa mejorar las condiciones peatonales, y el momento en que se mejoran las condiciones peatonales induce en esos procesos. Yo no sé si te acuerdas de Luis Marín que era un arquitecto no muy viejo de Sevilla que venía desde hace muchos años, éste siempre que hablábamos, venía mucho al centro, y decía: “*tener cuidado porque podés despertar al león dormido*”, es una frase que él decía siempre. A veces es preferible dejarlo como está, que por lo menos se va a conservar para ver si ponés la primera fase en marcha y no tenés en cuenta las otras fases y entra la inversión, descubren de pronto la rentabilidad y entra a matar y no tienes la capacidad de reaccionar.

Fichas de Ventas de Inmuebles

Ficha Venta de Inmuebles		
Zona:	Centro Histórico Quito	Código de Ficha: F_CHQ_01
Elaborado por:	David Andrade	
Tipo	Casa	
Estado	Rehabilitada	
Antigüedad (años)	99	
Parqueadero	1	
Dirección	García Moreno	
Área Terreno	320	
(m2) Construcción	930	
Precio Comercial	\$ 300.000,00	
(US\$) Por m2	\$ 322,58	



Ficha Venta de Inmuebles		
Zona:	Centro Histórico Quito	Código de Ficha: F_CHQ_02
Elaborado por:	David Andrade	
Tipo	Casa	
Estado	Rehabilitada	
Antigüedad (años)	66	
Parqueadero	-	
Dirección	García Moreno	
Área Terreno	1020	
(m2) Construcción	1685	
Precio Comercial	\$ 350.000,00	
(US\$) Por m2	\$ 207,72	




Ficha Venta de Inmuebles		
Zona:	Centro Histórico Quito	Código de Ficha: F_CHQ_03
Elaborado por:	David Andrade	
Tipo	Casa	
Estado	Rehabilitada	
Antigüedad (años)	92	
Parqueadero	6	
Dirección	García Moreno	
Área Terreno	1412	
(m2) Construcción	1720	
Precio Comercial	\$ 300.000,00	
(US\$) Por m2	\$ 174,42	



Ficha Venta de Inmuebles		
Zona:	Centro Histórico Quito	Código de Ficha: F_CHQ_04
Elaborado por:	David Andrade	
Tipo	Casa	
Estado	Rehabilitada	
Antigüedad (años)	96	
Parqueadero	1	
Dirección	García Moreno	
Área Terreno	490	
(m2) Construcción	490	
Precio Comercial	\$ 185.000,00	
(US\$) Por m2	\$ 377,55	



Ficha Venta de Inmuebles		
Zona:	Centro Histórico Quito	Código de Ficha: F_CHQ_05
Elaborado por:	David Andrade	
Tipo	Casa	
Estado	Rehabilitada	
Antigüedad (años)	50	
Parqueadero	-	
Dirección	J Jiménez	
Área Terreno	622	
(m2) Construcción	879	
Precio Comercial	\$ 200.000,00	
(US\$) Por m2	\$ 227,53	




Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_01
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Casa		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	50		
Parqueadero	4		
Dirección	Vicente Ramón Roca y Reina Victoria		
Área Terreno	562		
(m2) Construcción	860		
Precio Comercial	\$ 920.000,00		
(US\$) Por m2	\$ 1.069,77		



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_02
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Suite		
Estado	Nuevo		
Antigüedad (años)	En construcción		
Parqueadero	1		
Dirección	José Tamayo y Mariscal Foch		
Área Terreno	50		
(m2) Construcción	50		
Precio Comercial	\$ 101.490,00		
(US\$) Por m2	\$ 2.029,80		



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_03
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Departamentos		
Estado	Nuevo		
Antigüedad (años)	En construcción		
Parqueadero	-		
Dirección	Wilson y Tamayo		
Área Terreno	90		
(m2) Construcción	101		
Precio Comercial	\$ 117.832,00		
(US\$) Por m2	\$ 1.166,65		




Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_04
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Hostal		
Estado	Rehabilitada		
Antigüedad (años)	A estrenar		
Parqueadero	Varios		
Dirección	Robles y Juan León Mera		
Área Terreno	910		
(m2) Construcción	930		
Precio Comercial	\$ 2.000.000,00		
(US\$) Por m2	\$ 2.150,54		



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_05
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Terreno		
Estado	Terreno		
Antigüedad (años)	0		
Parqueadero	-		
Dirección	Av. Amazonas y Carrión		
Área Terreno	1703		
(m2) Construcción	1703		
Precio Comercial	\$ 1.532.772,00		
(US\$) Por m2	\$ 900,04		




Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Mariscal	Código de Ficha:	F_MA_06
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Departamento		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	45		
Parqueadero	5		
Dirección	Wilson y Reina Victoria		
Área Terreno	300		
(m2) Construcción	260		
Precio Comercial	\$ 310.000,00		
(US\$) Por m2	\$ 1.192,31		



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Alameda	Código de Ficha:	F_AL_01
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Casa		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	105		
Parqueadero	-		
Dirección	Gran Colombia y Espinoza		
Área	Terreno	400	
(m2)	Construcción	420	
Precio	Comercial	\$ 305.000,00	
(US\$)	Por m2	\$ 726,19	



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Alameda	Código de Ficha:	F_AL_02
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Departamentos		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	17		
Parqueadero	-		
Dirección	Francisco de Caldas		
Área	Terreno	102	
(m2)	Construcción	102	
Precio	Comercial	\$ 54.900,00	
(US\$)	Por m2	\$ 538,24	



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Alameda	Código de Ficha:	F_AL_03
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Casa		
Estado	Restaurada		
Antigüedad (años)	50		
Parqueadero	3		
Dirección	Tarqui y 12 de octubre		
Área	Terreno	400	
(m2)	Construcción	850	
Precio	Comercial	\$ 250.000,00	
(US\$)	Por m2	\$ 294,12	



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Alameda	Código de Ficha:	F_MA_04
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Casa		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	41		
Parqueadero	2		
Dirección	Quintillano Sanchez		
Área	Terreno	276	
(m2)	Construcción	276	
Precio	Comercial	\$ 190.000,00	
(US\$)	Por m2	\$ 688,41	



Ficha Venta de Inmuebles			
Zona:	La Alameda	Código de Ficha:	F_MA_05
Elaborado por:	David Andrade		
Tipo	Casa		
Estado	Bueno		
Antigüedad (años)	50		
Parqueadero	1		
Dirección	Venezuela y Riofrío		
Área	Terreno	636	
(m2)	Construcción	636	
Precio	Comercial	\$ 230.000,00	
(US\$)	Por m2	\$ 361,64	



