



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES
MAESTRÍA EN GESTIÓN INMOBILIARIA PARA LA REGENERACIÓN URBANA

TRABAJO DE TITULACIÓN DE POSGRADO PRESENTADO COMO REQUISITO PARA
LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

MÁSTER EN GESTIÓN INMOBILIARIA PARA LA REGENERACIÓN URBANA

**“GESTIÓN DE MOVILIDAD Y PLANIFICACIÓN URBANA: EFECTOS EN EL
TERRITORIO DE LA PARROQUIA TUMBACO A PARTIR DE LA IMPLANTACIÓN DE
LA VÍA DE INTEGRACIÓN DE LOS VALLES – RUTA VIVA”**

ARQ. MARTÍN GABRIEL NÚÑEZ RAMOS

SOC. ELISA PUGA

Msc. EN GESTIÓN URBANA Y DESARROLLO
DIRECTORA DE TRABAJO DE TITULACIÓN DE POSGRADO

QUITO, NOVIEMBRE 2018

Presentación.

El trabajo de Titulación de Maestría “Gestión de Movilidad y Planificación Urbana: Efectos en el territorio de la parroquia Tumbaco a partir de la implantación de la Vía de Integración de los Valles – Ruta VIVA” contiene:

El volumen: Investigación que da sustento al trabajo de titulación

Un CD: El volumen y la presentación para la defensa pública, en formato PDF.

Agradecimientos.

A mi tutora, Elisa Puga, por su paciencia y apoyo en el desarrollo de este trabajo de investigación. Al Ing. Xavier Castellanos, por orientarme en mi formación como maestrante.

A mi esposa, por todo su apoyo incondicional a lo largo de este camino de formación académica.

Dedicatoria.

A mi abuela, a mi madre y a mi esposa; las mujeres de mi vida.

ÍNDICE

1. CAPÍTULO: INTRODUCCIÓN	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Problemática.....	3
1.3. Objeto de la investigación.....	4
1.3.1.Objeto de la investigación.....	4
1.3.2.Hipótesis.....	4
1.4. Objetivos.....	4
1.4.1.Objetivo principal	4
1.4.2.Objetivos secundarios	5
1.5. Justificación	5
1.6. Alcance de la investigación	6
1.7. Metodología de la investigación.....	8
2. CAPÍTULO: MARCO TEÓRICO	11
2.1. Movilidad y desarrollo urbano.....	11
2.1.1.Transiciones del urbanismo desde el siglo XIX al siglo XXI	12
2.1.2.Movilidad urbana del siglo XX	16
2.1.3.Condiciones de movilidad en América Latina	18
2.1.4.Consecuencias de la expansión urbana dispersa.....	20
2.2. Grandes proyectos urbanos (GPU)	22
2.2.1.Grandes intervenciones urbanas	22
2.2.2.Transformaciones urbanas	25
2.2.3.Regularización de la tierra urbana	26
2.2.4.Efectos de los grandes proyectos sobre el desarrollo urbano	27
2.3. Mercado de suelo urbano	30
2.3.1.Estructura de los mercados se suelo.....	30
2.3.2.Apreciación del valor de la tierra dentro del mercado de suelos	32
2.3.3.Principales actores dentro del mercado de suelos	34

3. CAPÍTULO: MARCO DE REFERENCIA	36
3.1. Ruta VIVA – Vía de integración a los Valles	36
3.2. Estructura urbana de la ciudad de Quito	38
3.2.1.Crecimiento urbano de Quito	38
3.2.2.Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2012 – 2022	44
3.2.2.1. Tumbaco dentro del Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) 2012 – 2022	45
3.2.2.2. La Ruta VIVA como eje estructurante dentro del Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) 2012 – 2022.....	46
3.2.3.Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 – 2025	48
3.3. Estructura urbana de la parroquia Tumbaco	49
3.3.1.Crecimiento urbano de Tumbaco.....	49
3.3.2.Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2012 – 2020.....	53
3.3.3.Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2015 – 2020	54
3.3.4.Perfil urbano de la parroquia Tumbaco.....	55
3.4. Estado actual urbano de Tumbaco	58
3.4.1.Equipamientos de la parroquia	58
3.5. Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito	62
3.5.1.Quito, Visión 2040	65
4. CAPÍTULO: RESULTADOS DEL ESTUDIO.....	66
4.1. Situación del sector de la construcción en el Ecuador y en la ciudad de Quito	66
4.1.1.Tipo de vivienda en Quito	69
4.1.2.Tipo de vivienda en Tumbaco.....	70
4.2. Evolución del uso del suelo de Tumbaco 2011 – 2016.....	71
4.2.1.Mancha urbana del área de influencia directa de la construcción de la Ruta VIVA (2010 vs 2017)	74

4.2.2. Variación en el valor municipal del suelo	77
4.2.3. Variación del mercado inmobiliario en Quito	82
5. CAPÍTULO: DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE LA PARROQUIA TUMBACO.....	91
5.1. Alcance de las directrices de planificación	91
5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible	92
5.2.1. Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	93
5.3. Nueva Agenda Urbana – Hábitat III	94
5.4. Quito como ciudad sostenible.....	97
5.5. Modelo para la implementación de políticas de expansión urbana en torno a proyectos viales	101
5.6. Síntesis.....	111
6. CAPÍTULO: DISCUSIÓN FINAL.....	112
6.1. La realidad de los proyectos de movilidad urbana.....	114
6.2. El valor de la tierra en función a la planificación y ejecución de intervenciones urbanas.....	116
6.3. Consecuencias de la construcción del proyecto de intervención vial Ruta VIVA en la parroquia de Tumbaco	119
Para terminar	121
BIBLIOGRAFÍA.....	122
ANEXOS.....	132
1. Entrevistas	132
1.1. Entrevista Entidad Reguladora	132
1.2. Entrevista Investigador Inmobiliario	133
1.3. Entrevista Promotor Inmobiliario.....	134
2. Planos.....	135
2.1. Plano Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE).....	135

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Ruta VIVA.....	6
Ilustración 2: Ubicación Parroquia Tumbaco	7
Ilustración 3: Die Grozstadt: plano general de expansión Viena.....	13
Ilustración 4: Plan maestro original Cerdá. Barcelona	14
Ilustración 5: Niveles de Intervención Urbana.....	23
Ilustración 6: Impactos de los GPUs.....	29
Ilustración 7: Objetivos de desarrollo sostenible.....	92

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Mancha Urbana DMQ – 1983	39
Imagen 2: Mancha Urbana DMQ – 2003	41
Imagen 3: Mancha Urbana DMQ – 2015	42
Imagen 4: Delimitación Tumbaco – 1983.....	50
Imagen 5: Expansión Tumbaco - 2003	51
Imagen 6: Desarrollo Urbano Tumbaco – 2013	52
Imagen 7: Teoría de los Lugares Centrales	55
Imagen 8: Sector La Primavera – 2017	74
Imagen 9: Sector La Primavera – 2010	75
Imagen 10: Sector Tumbaco - La Cerámica – 2017	75
Imagen 11: Sector Tumbaco - La Cerámica - 2010	76
Imagen 12: Sector La Morita – 2017.....	76
Imagen 13: Sector La Morita – 2010.....	77

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Inversión Ruta Viva	38
Tabla 2: Incremento del valor del suelo en Tumbaco.....	79
Tabla 3: Asentamientos Informales por Administración Zonal	99

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1: Trama Urbana Tumbaco	57
Plano 2: Uso de suelos - Tumbaco 2011	73
Plano 3: Uso de suelos - Tumbaco 2016	73
Plano 4: Valoración del Suelo Urbano 2011	80
Plano 5: Variación del Valor del Suelo Urbano, 2015	81

1. CAPÍTULO: INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

La Vía de Integración de los Valles o “Ruta VIVA”, es un proyecto planificado y ejecutado por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito desde el año 2012. Desde su origen constituyó un componente fundamental dentro del Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (Banco de Desarrollo de America Latina, 2012). La accesibilidad al nuevo aeropuerto era un tema de suma importancia para la Municipalidad, es por ello que se emprendieron varias acciones y estudios que apoyaron la construcción de la Ruta VIVA, entre los cuales podemos destacar (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2011):

- Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025
- Estudio de Tráfico y Demanda de Transporte en el Corredor Quito – Quinche (2007)
- Estudio de Demanda de Transporte de Quito (2008)
- Estudio de Vías de Acceso al Nuevo Aeropuerto (2004)

El proyecto Vía de Integración de los Valles se convirtió en un eje esencial para el desarrollo urbano de las parroquias aledañas a éste. Tuvo una repercusión importante en cuanto a movilidad, crecimiento urbano, demanda de suelo, entre otras, dentro de la parroquia de Tumbaco. Este proyecto se concibe como una alternativa vial para una conexión rápida de la ciudad de Quito y la zona NAIQ-ZEDE (Nuevo Aeropuerto Internacional Quito – Zona Especial de Desarrollo

Económico) y se planteó a partir de un estudio elaborado por el Municipio de Quito en el año 2004 donde se analizaban distintas alternativas para una mejor conectividad del NAIQ con el resto de la ciudad.

El Distrito Metropolitano de Quito se encuentra conformada por 32 parroquias urbanas y 33 rurales, siendo la parroquia de Tumbaco parte de éstas últimas a pesar del crecimiento que ha tenido en los últimos años (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2001). Pese a los esfuerzos de regulación municipal y los estudios realizados con el fin de tener una adecuada planificación del desarrollo urbano de Quito, las áreas de expansión urbana, el uso y ocupación de suelo y la demanda territorial, han cambiado de manera acelerada en los últimos cinco años, donde se evidencia un incremento de procesos de urbanización en las zonas de los valles de Tumbaco, lo Chillos y San Antonio (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016).

Actualmente, Tumbaco está atravesando un proceso de modernización y expansión urbana. Sin embargo, al ser una zona de paso hacia el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito y a la Zona Especial de Desarrollo Económico (NAIQ-ZEDE), los proyectos de movilidad urbana que se desarrollen en la zona oriental de la ciudad de Quito, afectarán directamente a la parroquia en términos de cambios sociales, políticos, económicos y de crecimiento urbano.

El presente análisis busca determinar cuál fue el impacto del proyecto “Ruta VIVA” en las características físicas, sociales y espaciales de la parroquia de Tumbaco, para así poder generar a posteriori propuestas de planificación y gestión que direccionen el desarrollo de la zona.

1.2. Problemática

Según Fernando Carrión (2001), existe una nueva tendencia de transformación urbana, la cual sigue un patrón de urbanización caracterizado por el desarrollo periférico-expansivo alcanzando particularidades metropolitanas, con la finalidad de formar ciudades globales. Los acelerados procesos de transformación en las ciudades requieren un profundo análisis y una nueva dirección en la planificación de la expansión urbana.

Los grandes proyectos de movilidad, generalmente, no son concebidos como grandes proyectos urbanos capaces de fomentar la integración y de motivar la expansión urbana. Los proyectos de movilidad engloban factores de complejidad no solo técnica sino también económica, social y urbana. Es por ello que deben ser concebidos de manera integral, asegurando que posea las características necesarias para manejarse como “un programa motor, como una palanca para el desarrollo de la ciudad” (Lungo, 2005, p. 18).

Uno de los principales problemas que afecta al desarrollo y crecimiento de las ciudades es la especulación del suelo que se dispara con la implementación de proyectos de mejoramiento y expansión urbana como la construcción de vías. En estos casos los precios tanto de los sectores aledaños como de los beneficiarios directos se disparan debido a la valorización del suelo y el potencial futuro de construcción en los mismos. En este contexto, a pesar de que la ciudad invierte en la infraestructura, no recibe retribución por dicha inversión.

1.3. Objeto de la investigación

1.3.1. Objeto de la investigación

Tomando en cuenta que la ciudad de Quito y sus parroquias rurales están en constante expansión y consolidación, la presente investigación busca dilucidar ¿Qué cambios se han producido en el mercado y usos de suelo de la parroquia Tumbaco a partir de la implementación del proyecto vial Ruta Viva?

1.3.2. Hipótesis

La implementación de proyectos viales tiene un impacto directo en el movimiento del mercado de suelos dentro del área de influencia del mismo, y fomenta un acelerado y desorganizado proceso de urbanización de zonas rurales.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo principal

Analizar los cambios que se han producido en el mercado y usos de suelos de la parroquia Tumbaco a partir de la implementación del proyecto vial Ruta Viva, con el fin de definir directrices que vinculen la planificación y gestión de la movilidad dentro del planeamiento urbano.

1.4.2. Objetivos secundarios

- Identificar cuáles son los efectos del proyecto vial sobre las dinámicas de usos y ocupación del suelo de la parroquia Tumbaco.
- Identificar los efectos del proyecto vial sobre los precios del suelo de la parroquia de Tumbaco.
- Generar directrices para la planificación y gestión de las zonas de expansión urbana promovidas por los grandes proyectos viales, tomando como base los objetivos de la Nueva Agenda Urbana.

1.5. Justificación

El patrón de crecimiento de la ciudad de Quito se caracteriza por ser expansivo y de bajas densidades. Los proyectos viales tienden a fortalecer y facilitar la urbanización, lo que afecta la valorización del suelo y aumenta la presión sobre los recursos de la ciudad. En este sentido, la gestión que realiza el Municipio de Quito para la construcción de proyectos viales debe vincular la planificación de la movilidad con la planificación urbana. Así mismo, requiere del desarrollo de instrumentos como ordenanzas que eviten la especulación de precios de suelo con herramientas que permitan la recuperación parcial de la inversión a mediano y largo plazo.

Los proyectos de movilidad no son considerados como proyectos integrales urbanos o de planificación estratégica, éstos son una noción polisémica, que en ciertos casos afecta más al desarrollo urbano que un plan de expansión urbana en

sí. Sin embargo, se pueden entender como “una estrategia fuerte alrededor de apuestas urbanas y socioeconómicas de gran dimensión y larga duración que inciden en el desarrollo de una ciudad” (Lungo, 2005, p. 18).

La presente investigación pretende dar una pauta para una mejor planificación en cuanto a proyectos viales en la ciudad de Quito, que contribuya a un mejor desarrollo urbano de la ciudad, tomando en consideración todos los factores necesarios para una expansión sostenible. Esta investigación intentará mencionar temas que generen nuevos debates en torno a la planificación urbana y de movilidad, así como la importancia de racionalizar y normar el mercado inmobiliario.

1.6. Alcance de la investigación

La investigación analiza una parte de la parroquia de Tumbaco, en un periodo de 5 años, desde 2011 hasta el año 2016, período donde fue ejecutado el proyecto Ruta VIVA y en el cual la parroquia evidenció una mayor evolución urbanística e inmobiliaria.



Ilustración 1: Ruta VIVA
Fuente: Diario El Telégrafo, 2012
Elaboración: Diario El Telégrafo
Edición: El autor

El área de estudio específico es la Fase II de la Ruta VIVA que limita al oeste por el río San Pedro, sector Rojas, y en el este por el río Chiche, sector La Cerámica. Son aproximadamente 8 km en sentido este – oeste, con un radio de influencia de 500 hacia el norte y el sur de la vía. Se ha seleccionado esta fracción de la parroquia debido a que la cabecera parroquia de Tumbaco tiene relación directa con el proyecto por su cercanía e influencia. Tumbaco ubicada a 14 km de Quito, se considera como una centralidad zonal, que tiene una extensión de 182 km cuadrados, una altitud de 2.332 m.s.n.m. y cuenta con una población de aproximadamente 38.498 habitantes.

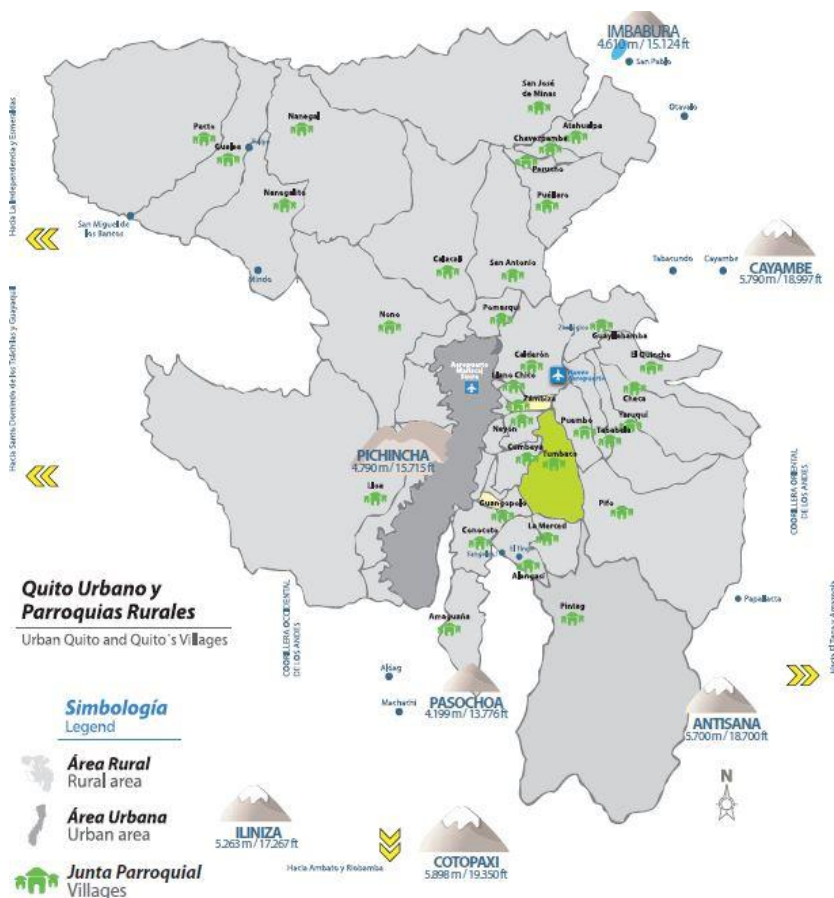


Ilustración 2: Ubicación Parroquia Tumbaco
Fuente y elaboración: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2001
Edición: El autor

Esta imagen ilustra la ubicación de Tumbaco respecto a Quito y así como las distintas parroquias urbanas y rurales de todo el distrito.

La investigación tiene como alcance analizar el impacto en el territorio de la parroquia de Tumbaco a raíz de la construcción de la Ruta VIVA. La investigación se limita también a una población en particular, la cual fue una de las más influenciadas por la ejecución del proyecto, sin embargo, esto proporciona un punto de partida para futuros análisis con la finalidad de que se tomen en cuenta las variables urbanísticas adecuadas al momento de proyectar, desarrollar y gestionar tanto expansión como regeneración urbana.

1.7. Metodología de la investigación

El presente documento se basa en una investigación de tipo explicativa, ya que busca esclarecer el impacto que puede ocasionar la ejecución de un megaproyecto vial en base a distintos estudios realizados en la parroquia donde este implantó. Para la ejecución de la presente investigación se han implementado métodos cualitativos y cuantitativos debido al enfoque que sostuvo el estudio en cuanto a datos, estadísticas, investigaciones de campo, entrevistas, entre otros.

El análisis cualitativo se apoyó en la recopilación de bases teóricas y fuentes secundarias, para el entendimiento de los distintos fenómenos que influyeron en la evolución del sitio de estudio en consecuencia de la construcción de un megaproyecto vial. Este enfoque se basa en dos aspectos importantes, primero, la evolución urbana del Distrito Metropolitano de Quito y de la parroquia de Tumbaco

antes y después de la ejecución del proyecto. Segundo, el estudio del marco teórico que demuestra la importancia de la construcción de megaproyectos urbanos – Grandes Proyectos Urbanos – como elementos que deben ser comprendidos de manera integral en el desarrollo urbano de las ciudades, así como el análisis de la planificación y gestión de movilidad dentro de la expansión de las ciudades modernas.

Adicional a las fuentes bibliográficas analizadas, se realizaron entrevistas a entidades reguladoras (IMPU), a especialistas en estudios del mercado inmobiliario (Help Inmobiliario) y constructores que se enfocan en la parroquia de Tumbaco para realizar sus proyectos.

La revisión documental, entrevistas, análisis de precios y análisis comparativos de incidencias urbanas son parte de las técnicas utilizadas en la elaboración del presente documento. Con esta base de información, se pretende comprender sucesos como el cambio de uso de suelos y eventos posteriores analizados de manera cuantitativa.

El análisis cuantitativo permitió definir la incidencia del proyecto a través de datos de revalorización del suelo urbano, e identificar sus consecuencias en la oferta y la demanda dentro del mercado inmobiliario de la parroquia. Los datos recopilados se encontraron principalmente en documentos municipales, tales como los planes de desarrollo y ordenamiento territorial (varios años) tanto el Distrito Metropolitano de Quito como del Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, planes de movilidad de la ciudad de Quito, Atlas Ambiental, portales web de periódicos, empresas inmobiliarias, empresas públicas de Quito, entre otros.

Las fuentes de información primaria y secundaria son clave para la presente investigación, ya que se ha recopilado información teórica urbana de varias publicaciones indexadas, así como también se ha procesado datos estadísticos elaborados en base a varias fuentes e investigaciones de los autores.

2. CAPÍTULO: MARCO TEÓRICO

2.1. Movilidad y desarrollo urbano

La última mitad del siglo XX y los comienzos del siglo XXI marcaron profundos cambios en cuanto a la manera de apreciar el desarrollo urbano y la movilidad. Justamente este último elemento se convierte en una característica urbana que perfiló una nueva norma urbanística orientada al desarrollo. Las últimas décadas han contribuido a la separación operativa entre transporte y ciudad, por un lado, la ciudad percibe a la infraestructura de transporte como ente autónomo y desvinculado de la administración local, y por el otro, el territorio se entiende como una estructura preconcebida que posee una lógica de “flujos generados por polos de atracción independientes” (Miralles-Guasch, 2002, p. 16).

Actualmente, la planificación urbana enfrenta un gran reto asociado a la movilización de personas y bienes. La divergencia en cuanto a la ubicación de servicios públicos, vivienda, lugares de ocio, lugares de trabajo, educación, entre otros, forja un flujo de movilidad desordenado el cual desencadena problemas a usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y la mayoría de población que utiliza el transporte público. Por otro lado, el creciente parque automotor fomenta la expansión urbana y genera la necesidad de crear de nuevos sistemas viales, los cuales, en muchas ocasiones, no sirven de manera correcta a vehículos de transporte colectivo (Corporación Andina de Fomento, 2011).

Las obras de movilidad del siglo pasado fueron concebidas como monumentales obras de ingeniería autónomas al diseño de las ciudades. No se

consideraba su relación morfológica con el entorno circundante, ni las relaciones escalares entre ciudad, espacio urbano, proyecto, y usuario. El enfoque actual de los proyectos de movilidad se enfoca en la recuperación y transformación de los espacios residuales que se crearon como consecuencia de una planificación precaria en torno a la movilidad urbana, así como también un correcto ordenamiento, desarrollo y expansión urbana (Correa, 2013).

2.1.1. Transiciones del urbanismo desde el siglo XIX al siglo XXI

El urbanismo surge como consecuencia del análisis de varios componentes que tienen lugar dentro de los fenómenos urbanos. Considera aspectos como la realidad económica, diferencias políticas, características sociales, fenómenos demográficos, entre otros, mismos que forjan esta disciplina orientada a generar armonía y un correcto desarrollo urbanístico.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los procesos de urbanización afectaron y transformaron algunas de las ciudades más importantes del mundo. El distanciamiento de los centros laborales de la residencia, la nueva percepción de las calles como medio de circulación, la implementación de nuevas infraestructuras de transporte, el crecimiento poblacional, entre otros, cambiaron la configuración y la percepción de la ciudad (Miralles-Guasch, 2002).

Las teorías urbanas más destacables en el urbanismo mundial nacen desde la segunda mitad del siglo XIX, caracterizándose por poseer un plan regulador con principios bien establecidos, tales como la reglamentación de la edificación, el

estudio, gestión e implementación de servicios, que hoy en días son considerados básicos para las áreas urbanas, la ubicación de espacios públicos, entre otros. Cronológicamente los planes urbanísticos más renombrados tomaron lugar desde la Reforma de París de Haussmann en 1852, el Ensanche de Barcelona de Cerdá de 1859, la *Stadtebau* en Alemania que se instauró en 1875, hasta la transformación de Viena de Otto Wagner en 1910 (Hermida, 2015).



Ilustración 3: Die Grozstadt: plano general de expansión Viena.
Fuente: Procesos y proyectos de configuración estética del espacio urbano. La Viena de Otto Wagner, 2014
Elaboración: Ángeles Layuno Rosas.

En el mismo periodo de tiempo, el urbanismo y en sí la planificación urbana tienen como base solucionar los efectos ambientales generados por el crecimiento poblacional, así como por los efectos de la industrialización. La salud pública era una de las directrices de los estudios y el planeamiento urbano de la época. Sin embargo, la planificación urbana del siglo XIX atraviesa una profunda crisis dando

paso a una nueva planificación con una visión estratégica de la ciudad constituida, en la cual se desarrolla un modelo policéntrico (Carrión, 2001).

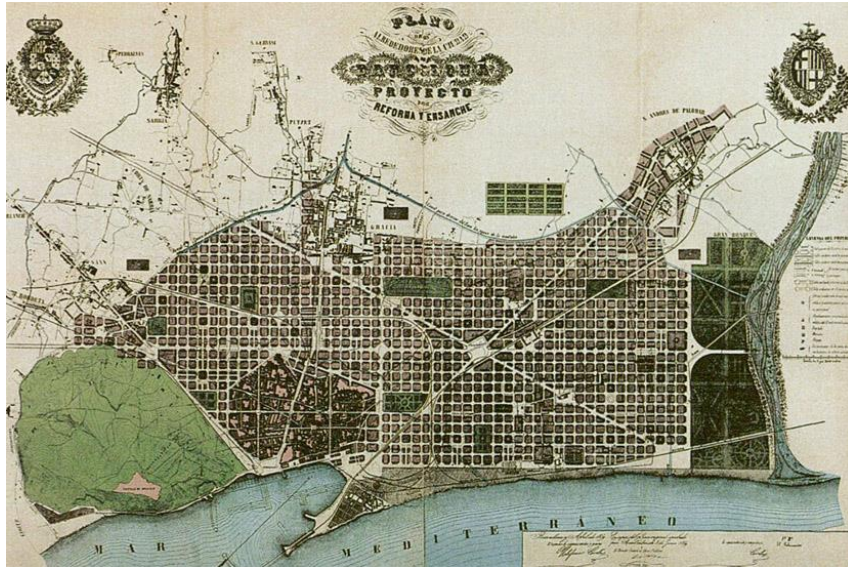


Ilustración 4: Plan maestro original Cerdá. Barcelona
Fuente: Failed Architecture, 2014

En el siglo XX, el urbanismo moderno se destaca por la rápida expansión que sufren las urbes, así como la consolidación de los anillos periurbanos. Ello generó una tendencia de desconcentración reordenando el territorio con la implementación de centralidades adyacentes a la centralidad principal, consolidando áreas suburbanas tales como las llamadas ciudades dormitorio. Le Corbusier, uno de los arquitectos y urbanistas más reconocidos del modernismo, plantea la idea de la zonificación, impulsada a través de La Carta de Atenas la cual definía los componentes absolutos de las ciudades (Hermida, 2015).

La Carta de Atenas (1941) planteó argumentos importantes en torno al desarrollo de las ciudades como motor de crecimiento regional, tomando en cuenta temas como el entorno circundante, patrimonio histórico, usos de suelo,

jerarquización y clasificación de zonas y de vías entre otros. Sin embargo, no fue hasta finales del siglo XX cuando los resultados de esta planificación se manifestaron en el beneficio de los mercados inmobiliarios, donde la segregación espacial detonaba problemas más profundos, con connotaciones sociales, segregación de ciudadanos, intensificación del uso del automóvil privado, entre otros (Hermida, 2015).

En la actualidad y como herencia de la planificación urbana del siglo pasado, la infraestructura repartida de manera asimétrica a lo largo de las ciudades, en forma de centros comerciales, centros financieros, plataformas gubernamentales, universidades, parques industriales, etc., genera fragmentación territorial. Produce ruptura comercial, desestimación de valores y de usos de suelo, aglomeraciones de transporte privado y público, ampliando la brecha social y segregación socio-espacial (Gómez Carmona, 2014).

Las dinámicas urbanas actuales proporcionan nuevas estrategias de organización territorial, que dan paso a una reestructuración de la morfología y funciones del espacio urbano. Es así como se generan opciones para replantear la lógica de la ciudad en función de las oportunidades de crecimiento económico, fomentando la participación del sector privado. Ello implica relegar el rol impositivo de las organizaciones públicas transformándolas en entidades promotoras del desarrollo urbano, valorizando las inversiones de actores privados, el cual se convierte en el protagonista del desarrollo y reestructuración del espacio urbano (Ciccolella, 1999).

Desde otro punto de vista, el urbanista Francois Ascher (2004), plantea una nueva teoría de los principios del urbanismo contemporáneo y la denomina “La

Tercera Revolución Urbana Moderna”. El autor plantea cambios en la forma de pensar, gestionar y construir las ciudades, los cuales responden a temas como la distinción los nuevos límites entre la ciudad y el campo, las interrelaciones de lo público y lo privado, las nociones de distancia y velocidad de desplazamiento de bienes, información y personas, diversificación de las necesidades en cuanto equipamiento y servicios. Además, considera un especial énfasis en la planificación y construcción de ciudades atractivas con una relación equitativa entre las necesidades sociales y económicas (Ascher, 2004).

2.1.2. Movilidad urbana del siglo XX

Los medios de movilidad y el transporte urbano no son únicamente elementos incrustados dentro de los espacios públicos en el cotidiano vivir de las ciudades. Es necesario entenderlos como un conglomerado de atribuciones sociales, económicas y espaciales, que generan una nueva relación entre el espacio, el tiempo y la economía dentro de la urbe en base a la velocidad de desplazamiento de diversos elementos. El principal objetivo de los medios de transporte urbano actuales, es mantener un equilibrio entre la segregación espacial y el tiempo empleado en el desplazamiento (Miralles-Guasch, 2002).

La razón de distancia entre los elementos urbanos donde se generan actividades sociales y económicas se encuentran en constante crecimiento como resultado de los avances tecnológicos, organizacionales, demográficos y espaciales. Como consecuencia, ha aumentado la relación entre distancia y velocidad, a la par que las ciudades se expanden más allá del límite urbano,

generalmente a bajas densidades. Los movimientos demográficos desde y hacia las áreas periurbanas, las llamadas ciudades dormitorio o los distritos industriales, han dado paso a desplazamientos poblacionales que tiene como consecuencia un incremento en el uso del vehículo privado como medio de transporte. Lo que también se produce motivado por los desplazamientos por motivos cotidianos p como trabajo, educación, alimentación, etc. El tiempo dedicado, las circunstancias y los recursos que conllevan los desplazamientos representan otras de las diferencias socioeconómicas en tema de movilidad. Los estratos más vulnerables necesitan más dinero y tiempo para desplazarse dentro y hacia las zonas periféricas de la ciudad (Lizárraga Mollinedo, 2006).

La compleja jerarquía de la estructura productiva capitalista se traduce en una compleja, aislada y desmembrada estructura espacial que sólo puede ser recompuesta y reunificada mediante un incremento de flujos y el aumento notable de la necesidad de desplazamiento, puesto que la fragmentación y el desequilibrio espacial generan una creciente necesidad de interconexión (Miralles-Guasch, 2002).

El desarrollo de la economía moderna se dificulta si no es provisto de un sistema de movilidad ágil, que facilite el desplazamiento de población, bienes o servicios. Sin embargo, la disposición actual de los sistemas viales genera externalidades negativas que infieren directamente en la sostenibilidad ambiental, social, económica, entre otras. El uso del vehículo privado se incrementó durante la primera mitad del siglo XX, la disposición de las grandes áreas metropolitanas de ese entonces fomentó la articulación de sistemas viales cada vez más exclusivistas y los sistemas de transporte público cayeron en decadencia (Lizárraga

Mollinedo, 2006). En consecuencia, la construcción de grandes autopistas, que principalmente fueron planificadas como elementos de interés público, beneficiaron a la población que tenía un automóvil privado (Hermida, 2015).

2.1.3. Condiciones de movilidad en América Latina

El acelerado crecimiento urbano latinoamericano ha llevado a la transformación de las pequeñas ciudades en metrópolis y las más grandes urbes en megalópolis. No obstante, los medios de transporte público, los servicios básicos o la infraestructura urbana, han tardado en desarrollarse acorde a la expansión de las urbes de América Latina (Corporación Andina de Fomento, 2011).

A partir de la década de los 70, varios acontecimientos contribuyeron a la transformación de las grandes ciudades, así como la evolución de las ciudades intermedias. Los cambios en los modelos económicos, los procesos de globalización, los avances tecnológicos, etc., contribuyeron a la modificación de la morfología urbana, donde el modelo urbano compacto cesó dando paso a procesos de urbanización de tipo disperso. Este modelo se caracterizó por su baja densidad poblacional, expansión urbana hacia espacios rurales, discontinuidad territorial, entre otros (Indovina, 2007), donde simultáneamente, el aumento del parque automotor fomentó los procesos de expansión urbana (Hermida, 2015).

Según la CAF (2011), el transporte colectivo de las principales ciudades de América Latina, como Bogotá, Ciudad de México, Lima o Montevideo, supera el 50% de movilizaciones diarias de sus ciudadanos, donde la movilidad promedio es

de dos viajes diarios por habitante. No obstante, el crecimiento económico se ve reflejado por la mejoría de la movilidad urbana, a través de lo cual, los usuarios de transporte urbano colectivo reclaman más y mejores ofertas de medios de transporte.

Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XX, y como fue explicado previamente, el número de automóviles de las zonas urbanas creció desmedidamente, aumentando a esto, el incremento de viajes motorizados. Ello generó problemas más grandes como congestión vial, aumento en el consumo de combustibles, segregación social, disminución del uso de los medios de transporte colectivos, desarrollo disperso del área periurbana, entre otros (Corporación Andina de Fomento, 2011).

Actualmente, el índice de propiedad vehicular en América Latina se encuentra en aumento, pasó de 50 MM a 450 MM de unidades en la última mitad del siglo XX. En el caso de Quito, según datos de la Agencia Metropolitana de Tránsito (2017), en el 2016 se matricularon 26.863 vehículos nuevos, mientras que en el 2017 se registraron 32.431, esto representa un incremento del 20.7%. A la par, se registra el deterioro y baja cobertura de los sistemas de transporte urbano colectivo. Una de las consecuencias es la limitada oferta de servicio para los desplazamientos nocturnos, momento en el cual se evidencia más inseguridad, por lo que disuade, por ejemplo, que niñas y adolescentes asistan a colegios nocturnos (Lizárraga Mollinedo, 2006).

2.1.4. Consecuencias de la expansión urbana dispersa

El modelo de dispersión urbana genera una serie de impactos negativos que afectan principalmente a esferas sociales, económicas y ambientales más vulnerables. Se puede suponer que una de las razones principales que favorecen los modelos de dispersión urbana es la dependencia de los medios de transporte motorizado privados, que facilitan la movilización desde y hacia las áreas periurbanas, convirtiéndose también en uno de los motivos del aumento de la segregación socio-espacial (Hermida, 2015).

Los impactos económicos acarrear problemas como la necesidad de una provisión adecuada de servicios básicos, equipamientos, redes viales, infraestructura urbana. Los impactos sociales se presentan de manera arbitraria, al ser componentes complejos, los indicadores de esta clase de problemas no se muestran de manera clara. Sin embargo, éstos son visibles y se muestran con la pérdida del sentido de comunidad, la polarización, aislamiento residencial, deformación y casi anulación del espacio público, la desigualdad en el acceso a la movilidad debido a la predominancia del uso del automóvil privado. Por último, los impactos ambientales se ven reflejados en los cambios de uso de suelo forjados por los procesos de urbanización en las áreas periféricas de las ciudades, donde el suelo cultivable se convierte en rudimentarias redes viales que a futuro serán parte de la urbe más cercana; la disminución de la biodiversidad, contaminación del aire por el excesivo uso de transporte motorizado privado, así como la contaminación de afluentes cercanas (Calle, Cabrera, Hermida, & Hermida, 2015). Como consecuencia del uso intensivo de automóviles, los modelos de ciudad dispersa

producen un 20% a 50% más de contaminación que los modelos de ciudad compacta (Arbury, 2005).

América Latina no fue la excepción del proceso de urbanización dispersa. El siglo XX fue un periodo importante en cuanto a la evolución del urbanismo, donde los primeros cambios urbanos fueron fomentados por la influencia de la inmigración europea (década de los 20's). A ello siguió una fase de urbanización masiva reflejada por la migración campo – ciudad (década de los 70's) y finalmente los comienzos de la ciudad contemporánea, donde el modelo de dispersión urbano tuvo su auge (a partir del años 2000) (Borsdorf, 2003).

Carlos de Mattos (2010) sostiene que los cambios en el modelo económico de comienzos del siglo XXI desencadenaron cambios importantes en la estructura de las ciudades. Como por ejemplo las altas inversiones en el sector inmobiliario, en un contexto en que las autoridades urbanas generaron condiciones ideales dentro de las políticas urbanas para el libre esparcimiento de los proyectos inmobiliarios de corporaciones privadas (de Mattos, 2010).

Concomitantemente, durante este periodo el transporte público cae en recesión, deteriorando la calidad de sus servicios, aportando al aumento de externalidades negativas dentro de las ciudades más desarrolladas de América Latina. Esto da paso al uso masivo del automóvil privado y el desarrollo de grandes redes de infraestructura vial, las cuales permitieron el crecimiento de conglomeraciones urbanas ubicadas en las zonas periféricas de las ciudades, esparciendo aún más la urbe y todos sus elementos (Hermida, 2015).

2.2. Grandes proyectos urbanos (GPU)

2.2.1. Grandes intervenciones urbanas

Actualmente, las intervenciones urbanas forman, de manera más frecuente, parte del proceso de desarrollo de las ciudades del siglo XXI, sean éstas de pequeña, mediana o gran envergadura. Sin embargo, estos últimos tienen como resultado impactos importantes en varios niveles de la escala urbana. Se los denomina “Grandes Proyectos Urbanos” (GPU), y tienen un papel importante en el desarrollo de las ciudades latinoamericanas debido los efectos que causan sobre la planificación urbana, planificación estratégica, gestión del suelo, actores y participación social, modos de financiamiento, entre otros (Lungo, 2005).

Dentro de los grandes proyectos urbanos se puede encontrar intervenciones como la recuperación de centros históricos, la construcción de sistemas de transporte público masivos, la reutilización de antiguas zonas industriales, militares, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, etc.; la rehabilitación de grandes áreas de vivienda degradada, la construcción de nuevas zonas turísticas o recreativas, construcción de proyectos viales que mejoren la conectividad entre zonas urbanas, entre otros. (Lungo, 2005). A todas estas tipologías de proyectos se deben sumar todos los elementos previamente mencionados, en función de lo cual proyectan como intervenciones urbanas integrales.

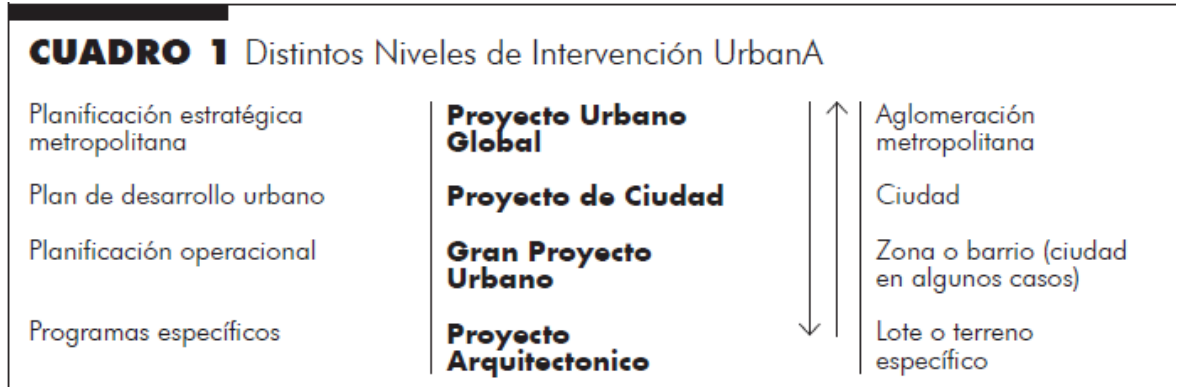


Ilustración 5: Niveles de Intervención Urbana
Fuente: Lungo, 2005

Según Lungo (2005), un gran proyecto urbano es un concepto y un ente polisémico. Se debe entender como la propuesta de una estrategia urbana con repercusiones distintivas sin olvidar las derivaciones socioeconómicas y el tiempo que éste toma durante el desarrollo de una ciudad. Una intervención urbana de este tipo debe tener las siguientes características:

- Preparar a la ciudad para su vocación futura
- Ser factible
- Pasar de la oferta a la demanda y guiarla
- Ser de carácter estratégico
- Apoyarse en las características del lugar
- Contar con una conducción fuerte durante toda su ejecución.

(Lungo, 2005, p. 18)

En síntesis, debe ser un programa motor, una palanca para el desarrollo de la ciudad (Masbounji, 2001). José María Ezquiaga (2011) clasifica a los grandes proyectos urbanos en tres grandes generaciones (citado en Lungo, 2005, p. 19):

La primera generación, caracterizada por:

- Tener por objeto la construcción de infraestructuras o servicios urbanos, recuperando y ampliando el concepto de “obra pública”.
- Estar basados, por la razón anterior, en el protagonismo público e intervención directa de gobierno central o municipal.
- Estar concebidos como motores de la transformación urbana y recuperación del medio ambiente.
- Brindar atención prioritaria al espacio público.

La segunda generación, diferenciada por:

- Diversificar los objetos de intervención como la conformación de nuevas centralidades, mejoramiento de zonas pobres, etc.
- Romper los límites geográficos de las intervenciones urbanísticas tradicionales llegando incluso a la periferia.
- Introducir criterios de rentabilidad económica incorporando al sector privado en la gestión.

La tercera generación, se caracteriza por:

- Ser concebidos como motores de desarrollo del espacio metropolitano.
- Promover la recuperación integral de los centros históricos, no sólo del patrimonio histórico.
- Contribuir a la transformación de la periferia interna creando nuevas centralidades.

2.2.2. Transformaciones urbanas

Los grandes proyectos urbanos surgen a raíz de cambios urbanos importantes, impulsados por el desarrollo urbano del siglo XXI, la globalización y la metropolización de las ciudades. Según Lungo (2005), existe un efecto de homogenización y diferenciación que generan procesos para los actores económicos y políticos en cada país, región y ciudad, dando como resultado un estímulo para el desarrollo local. Sin embargo, existen condiciones que denotan los cambios que sufren las ciudades, siendo éstos los principales promotores de una serie de contradicciones urbanas reflejadas en el desarrollo urbano de las ciudades latinoamericanas. (Lungo, 2005).

La tendencia es la configuración y desarrollo de ciudades grandes y regiones metropolitanas junto a las propuestas de fortalecimiento de las ciudades intermedias. A ello se suma la creación de grandes urbanizaciones cerradas que fraccionan la mancha urbana versus las propuestas de construcción de ciudades compactas. Además de la existencia de focos de modernidad que cuentan con toda clase de servicios – públicos y privados – en contraposición a la existencia de grandes zonas sub-equipadas que no gozan de los mismos privilegios y que fomentan la segregación socio espacial.

El nacimiento de las nuevas metrópolis junto a la visión de la ciudad globalizada, trae consigo importantes transformaciones urbanas en torno a las propuestas y operaciones de los grandes proyectos u operaciones urbanas en sus múltiples aspectos. Estas intervenciones urbanas deben ser analizadas con una mirada crítica para que su realización no contribuya a crear ciudades más injustas

y desiguales. Por esta razón es discutible asignarles el lugar principal en las agendas de desarrollo urbano (Lungo, 2005).

2.2.3. Regularización de la tierra urbana

El urbanismo latinoamericano del siglo XXI se caracterizó por su enfoque tradicional dentro de la planificación. Los proyectos de expansión urbana de modelaron a los marcos regulatorios previamente establecidos, sin proyectar a futuro esquemas innovadores para que las intervenciones se acoplaran al sitio y no al revés. Las ciudades latinoamericanas se enmarcan en este estereotipo de regulaciones anticuadas, inexorables e inflexibles. Es por eso que los grandes proyectos urbanos se ven obligados a lidiar con estos marcos regulatorios intransigentes los cuales, en la mayoría de los casos, limitan el cumplimiento de los objetivos designados logrando así modificar el espectro del impacto deseado (Lungo, 2005). Estos marcos regulatorios se identifican por dos rasgos fundamentales:

- El alto nivel de generalidad frente a cualquier tipo de intervención deseada a nivel de ciudad; dichas regulaciones no hacen distinción alguna en cuanto a intervenciones, no toman en consideración los diferentes factores que hacen de cada fracción de la ciudad un ente único irrepetible.
- La poca flexibilidad sobre el uso y la ocupación de suelo que resulta en un obstáculo para la dinámica del desarrollo urbano; la normativa no contribuye a una forma planificación ni gestión adaptable.

Los planificadores en la actualidad, han generado algunas alternativas sobre las características del desarrollo urbano antes mencionado. Se incluyen planes

especiales, regulaciones transitorias, ordenanzas para la ejecución de determinadas obras, etc. Sin embargo, estas excepciones dentro de los marcos regulatorios, pocas veces se vinculan con la normativa vigente o con los planes de desarrollo previamente establecidos.

La planificación, desarrollo y gestión de proyectos urbanos se enfrentan a grandes retos en cada uno de sus procesos, por lo cual la regulación de la tierra, en muchos casos, es uno de los obstáculos más grandes vencer. En especial si los distintos actores, públicos y privados de la tierra donde se ejecutan dichas intervenciones tienen intereses particulares o contrarios (Lungo, 2005).

2.2.4. Efectos de los grandes proyectos sobre el desarrollo urbano

Las políticas y estrategias de desarrollo de la planificación urbana deben considerar los impactos culturales, económicos, sociales, ambientales, urbanos, etc. No obstante, no se toman en cuenta las relaciones interdisciplinarias que existen entre estos, por lo cual se generan procesos de desarrollo disperejo que no poseen perpetuidad dentro de la planificación a largo plazo (Lungo, 2005). La implementación de grandes proyectos urbanos tiene impactos directos sobre el funcionamiento del mercado de suelo, la revaloración urbana, la extensión del casco urbano de las ciudades, la generación de plusvalías, entre otros, temas que no son examinados dentro de la planificación estratégica de cada ciudad.

Los efectos territoriales de la implementación de los grandes proyectos urbanos, como se menciona antes, no son netamente urbanísticos, por lo que estos infieren en varios niveles de desarrollo:

- Induce la integración o aislamiento espacial en el sistema urbano.
- Concentra la riqueza de ciertos grupos sociales y de poder adquisitivo o estimulan la distribución de los recursos.
- Incide sobre la participación ciudadana, la apropiación de los espacios y la descentralización.
- Potencia o debilita las regulaciones de la planificación urbanas.
- Contribuye al desarrollo o al deterioro del medio ambiente.
- Fomenta la identidad ciudadana y la cultura local del lugar de intervención.
- Renueva las condiciones del mercado de suelo al incrementar su valor.

(Lungo, 2005)

En síntesis, los impactos urbanos de los grandes proyectos urbanos se pueden observar dentro de cinco esferas principales, como se puede apreciar en la ilustración 6.

CUADRO 2 Impactos de los grandes proyectos urbanos		
	Favorables	Desfavorables
En el desarrollo general de la ciudad	Estos proyectos desencadenan dinámicas positivas al estimular grandes inversiones públicas y privadas, potenciar la imagen positiva de la ciudad e incrementar su competitividad.	Acentúan la fragmentación (“dualización”), de la ciudad, produciendo islotes de gran calidad y modernidad urbana frente a amplias zonas desfavorecidas por no recibir inversiones; se pierde la “visión de ciudad”.
En la planificación urbana	Los proyectos provocan cambios innovadores y una nueva dinámica en el enfoque tradicional de la planificación urbana, estimulando además nuevas formas de participación y transformaciones en las normas urbanísticas vigentes.	Por su carácter parcial, estos proyectos contribuyen a la desregulación del desarrollo urbano generando privilegios en el campo de la normativa urbana; adicionalmente, favorecen la participación de los actores con mayor poder y la privatización de la gestión urbana.
En el mercado de tierra	Los proyectos permiten instrumentar nuevas y flexibles modalidades de manejo de la tierra entre el sector público y el sector privado con base en normas especiales para el uso de la tierra.	Se incrementan los precios de la tierra aumentando la desigualdad urbana; las plusvalías generadas son, en muchos casos, captadas individualmente, sin beneficiar el desarrollo de la ciudad en su conjunto.
En la estructura social urbana	Los grandes proyectos mejoran la calidad de la infraestructura y los servicios urbanos que ofrecen; contribuyen a elevar, en general, el nivel de las condiciones de vida de muchos sectores sociales.	Tienden a desplazar a los antiguos habitantes; provocan procesos de elitización; refuerzan los patrones de segregación socioespacial existentes en la ciudad y modifican las identidades urbanas.
En el medio ambiente urbano	Los proyectos, en muchos casos, producen procesos de saneamiento de áreas ambientalmente degradadas.	Al constituir intervenciones urbanísticas aisladas tienden a producir en algunos casos efectos perversos en términos del medio ambiente, al modificar positivamente una zona en perjuicio de otras o del conjunto de la ciudad.

Ilustración 6: Impactos de los GPUs
Fuente: Lungo, 2005

Cabe recalcar que la complejidad dentro de la ejecución de los grandes proyectos urbanos y sus repercusiones, tanto a nivel administrativo, como social y urbano, son difíciles de emparejar con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial previamente planteados (Lungo, 2005).

2.3. Mercado de suelo urbano

2.3.1. Estructura de los mercados de suelo

Como preludeo al análisis del mercado de suelo se debe establecer que, según términos económicos, “el mercado se refiere a un conjunto de personas u organizaciones que pretenden o que participan en la comercialización de bienes y servicios, en cual se subdivide, a su vez, en distintos tipos de mercado” (Diaz Gimenez, 1999, p. 95).

El suelo o las porciones de suelo delimitadas como predios, lotes, manzanas, etc., son un ente único que tiene características propias irreproducibles. Ello permite que los propietarios del suelo dispongan de bienes, que al momento de su comercialización, no pertenezcan a mercados perfectamente competitivos. En este contexto, cada área del espacio urbano posee una multiplicidad de amenidades o externalidades, las cuales influyen directamente en las variaciones de oferta y demanda del mercado de suelos, produciendo precios diferenciados para cada caso. Es así que la falta de suelo homogéneo permite a los propietarios de éstos capitalizar en su favor el alza de precios de los terrenos adoptando estrategias que homologan la oferta dentro del mercado de suelo urbano. En contraposición a la situación del alza de precios, el periodo en el que los precios del suelo son bajos, los propietarios suelen retenerlo en estado vacante, favoreciendo a la especulación e incentivando el alza de precios de suelo (Lincoln Institute of Land Policy, 2013).

Según Jaramillo (2008) la retención del suelo se produce cuando las expectativas sobre el valor futuro de este subsanan las pérdidas y costos relacionados con el mantenimiento del predio o lote. El precio del suelo se

determina por una gama de atributos tanto intrínsecos como extrínsecos, tales como tamaño, forma, ubicación, restricciones, usos de suelo, distancia a los centros poblados, entre otros. Sin embargo, los condicionantes externos son los que definen, en su gran mayoría, los precios de los bienes en el mercado. La importancia del factor de localización es uno de los más importantes en cuanto a la conformación del precio del suelo ya que define la accesibilidad a los distintos equipamientos, actividades urbanas o rutas de acceso hacia distintos puntos de la ciudad (Lincoln Institute of Land Policy, 2013).

Las zonas, específicamente los lotes, ubicados en sitios privilegiados sea por cercanía a un centro urbano o financiero, estatus social o accesibilidad de a infraestructura y servicios, tienen mayor demanda, por lo que existe mayor competencia sobre éstas lo que desemboca en precios altos en comparación a otras zonas no tan privilegiadas de la ciudad. Baer (2013) sostiene que las disparidades entre “la localización de la oferta y la demanda están en la médula misma del funcionamiento imperfecto de los mercados de suelo, estructurando precios diferenciales a lo largo y ancho de la ciudad” (Lincoln Institute of Land Policy, 2013, p. 230).

Otra de las características importantes que saca al mercado de suelo de cualquier comparación con otros mercados, es que el suelo es perpetuo, lo que resulta en dos consecuencias claramente definidas. Por un lado, contribuye al incremento patrimonial de los propietarios a través del tiempo, y a su vez éste no pierde valor con el paso del tiempo, ya que es un bien indestructible y no depreciable. (Lincoln Institute of Land Policy, 2013)

Finalmente, uno de los aspectos que denotan las características únicas del mercado de suelo, es la incapacidad de reproducción de suelo. Este no es un bien con la posibilidad de una producción en serie como ocurre con otros elementos dentro de un mercado perfectamente competitivo, por lo que no posee costo de elaboración o manufactura. Si bien es posible reproducir ciertas condicionantes que marcan los atributos de cada terreno, sin embargo, no se puede tener dos lotes de terreno con características idénticas (Lincoln Institute of Land Policy, 2013).

2.3.2. Apreciación del valor de la tierra dentro del mercado de suelos

Como se menciona anteriormente, existen varios factores en torno a la imposición del valor de la tierra dentro del mercado de suelo, siendo las externalidades las características más importantes a la hora de fijar el precio de un determinado predio. Según Smolka y Lungo (2005) existe una aceptación generalizada en base a la apreciación en el valor de la tierra generado por la intervención de grandes proyectos urbanos. El incremento del precio del suelo es un beneficio que puede ser utilizado como recurso estatal para el financiamiento del propio proyecto ejecutado o para la intervención en otra área de la ciudad. (Lincoln Institute of Land Policy, 2005).

Las intervenciones urbanas de gran envergadura por lo general, son instrumentos urbanos estratégicos que buscan alcanzar metas previamente trazadas en orden de cumplir una planificación establecida. El momento en el que el suelo adquiere valor debido a una intervención urbana aumenta el precio de los

predios circundantes al proyecto, en mayor o menor magnitud dependiendo de la cercanía o la facilidad que éste provea. Smolka (2005) expresa que la plusvalía ganada por el aumento del precio del suelo suele utilizarse para la reubicación de viviendas precarias que opaquen la imagen del nuevo proyecto. Un ejemplo práctico de lo antes mencionado es la intervención realizada en Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires, el cual tuvo un proceso de gentrificación bastante notorio durante la construcción y terminación del proyecto (Lincoln Institute of Land Policy, 2005).

Reiterando los postulados antes mencionados, el uso predilecto de la plusvalía capturada por las entidades estatales es destinado a proyectos de naturaleza social, específicamente a grandes proyectos de conjuntos habitacionales. Cabe mencionar que gran parte del valor generado resulta de la remoción de externalidades negativas que afectan a las zonas intervenidas. (Lincoln Institute of Land Policy, 2005).

En síntesis, el precio del suelo se incrementa a medida que aumenta la demanda del suelo para actividades comerciales, industriales y sobre todo residenciales. El precio del suelo se elevará únicamente hasta que la ganancia en el uso residencial sea más alta que la ganancia por el uso agrícola. Es por ello que se sostiene que a medida que transcurre el tiempo, los promotores o grupos interesados en adquirir tierra para usos residenciales están dispuestos a pagar más por porciones de terreno que los mismos productores agrícolas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2012).

La demanda, por lo general, incrementa su interés sobre la tierra urbanizada dependiendo de la disponibilidad de amenidades que sirvan a la zona deseada.

Esto supone una dotación de infraestructura suficiente, así como facilidades sobre la normativa municipal para la construcción y traspaso de propiedad. La topografía es un factor importante también debido a las limitaciones espaciales que implica un desarrollo urbano en terrenos que alberguen muchos accidentes geográficos. (Quigley & Swodoba, 2007).

La normativa y las regulaciones municipales juegan un rol muy importante dentro de la definición del precio del suelo como el uso de suelos, la edificabilidad, las tasas de urbanización, los trámites para aprobación de proyectos nuevos y modificaciones, el derecho de propiedad, entre otros. Por esto, los precios del suelo urbano, dotado de infraestructura y con facilidades de accesibilidad, son asequibles únicamente a estratos económicos medios y altos, teniendo dificultad los estratos económicos medios – bajos y bajos (Banco Interamericano de Desarrollo, 2012).

2.3.3. Principales actores dentro del mercado de suelos

Actualmente, los grupos interesados en la adquisición de suelo urbano no pugnan por terrenos para uso directo, sino para el aprovechamiento de la capacidad máxima de explotación que el suelo soporta en términos económicos, productivos y normativos municipales. Esta versatilidad de usos que el suelo ofrece define el tipo de demanda que obtendrá, de acuerdo con las expectativas de rentabilidad económica, asegurándose que las normas vigentes que regulan dichos predios, se cumplan. Es sobre esta “fertilidad” derivada de la posición relativa de un lote urbano desde donde este tipo de demanda construye expectativas de ganancia económica, y tales expectativas de rentabilidad son precisamente las que estructuran los

precios del suelo urbano. Suele decirse que el precio del suelo está determinado por el “mejor y máximo uso” (Eckert, 1990) o, como sostiene Smolka (1981), por el diferencial de ventajas que proporciona el uso de un suelo por sobre los demás usos (Lincoln Institute of Land Policy, 2005)

La tarea de comprar un terreno, edificarlo y luego venderlo es asumida por un promotor o desarrollador inmobiliario. Ellos son quienes offician de intermediarios entre los propietarios originales y los usuarios finales. Ellos son quienes componen lo que se conoce como demanda derivada de suelo urbano.

3. CAPÍTULO: MARCO DE REFERENCIA

3.1. Ruta VIVA – Vía de integración a los Valles

La Ruta Viva, con sus 12,9 km, es considerada una vía de integración de los Valles de Cumbayá y Tumbaco que fue concebida como parte de la mejora de conectividad entre la ciudad de Quito y la zona NAIQ – ZEDE. (EPMMOP, 2012). La obra inaugurada el 12 de diciembre del 2014 que, según datos de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, EPMMOP (2012), benefició a 200 mil habitantes del DMQ aproximadamente, para los desplazamientos hacia el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito, como para la movilización diaria desde la parroquia de Tumbaco hacia la ciudad y viceversa.

Uno de los objetivos principales de la vía era solucionar la congestión de Cumbayá, Tumbaco y parroquias aledañas, a la vez conectar el hipercentro con el nuevo aeropuerto de Quito. Además, la obra buscaba reducir la carga vehicular de la Vía Interoceánica en alrededor del 50%, ya que alcanzaba los 22 500 vehículos por día. Actualmente, la Ruta Viva permite el tránsito de 55 mil vehículos al día desde la Av. Simón Bolívar hasta Puembo (EPMMOP, 2011).

El proyecto se compone de tres carriles principales y dos de servicio por sentido, con un total de 10 carriles. Además, cuenta con los siguientes elementos:

- Escalones (2): Lumbisí y La Cerámica
- Intercambiadores (5): Auquitas, Lumbisí, Intervalles, Puembo, Tumbaco
- Puentes (2): Río San Pedro de 214,8 m y el Río Chiche de 314,5 m

(EPMMOP, 2011).

La Ruta VIVA atraviesa zonas densamente pobladas, lo cual generaba interrupción en vías de conexión local en sentido norte – sur de la parroquia Tumbaco. Es así que, para dar continuidad a estas vías en los cruces con la Ruta Viva, se construyeron 17 pasos superiores y 7 pasos inferiores (EPMMOP, 2011).

El proyecto se organizó en dos fases que se describen a continuación:

Fase I: inicia en el intercambiador denominado Auquitas, proyectado sobre la Av. Simón Bolívar, en el sector de San Juan Bautista Alto. Se inicia el descenso de la ladera dirigiéndose hacia el valle de Cumbayá pasando por el sector de San Patricio, hasta la Urbanización La Primavera (EPMMOP, 2011, p. 3).

Fase II: desde el barrio La Primavera hasta el Intercambiador Puembo, incluye el Escalón La Cerámica. En la fase II, la vía cruza el río San Pedro en el sector denominado Rojas, luego la Vía Intervalles en el sector denominado “la S”; continúa su recorrido por la parte sur de Tumbaco, atraviesa el sector de La Morita, el Arenal, cruza el Río Chiche, hasta llegar a la Vía Interoceánica en un sitio muy próximo a la población de Puembo (EPMMOP, 2011, p. 3).

Según datos de la EPMMOP (2012) el costo del proyecto ascendió a USD 303 MM aproximadamente entre planificación y ejecución. Alrededor de USD 174 MM fueron invertidos a través de un crédito con la Corporación Andina de Fomento firmado a través del exalcalde Augusto Barrera en el 2012.

CUADRO DE INVERSIONES RUTA VIVA	
Descripción	Valor USD
Fase I	\$ 65,752,418.76
Fase II	\$ 57,000,000.00
Puentes sobre Río San Pedro y Chiche	\$ 69,444,819.94
Pasos superiores e inferiores	\$ 28,711,830.98
Expropiaciones	\$ 70,903,539.00
Fiscalización Fase I	\$ 1,630,000.00
TOTAL	\$ 293,442,608.68

Tabla 1: *Inversión Ruta Viva*
Fuente: EPMMOP, 2012
Elaboración: El autor

3.2. Estructura urbana de la ciudad de Quito

3.2.1. Crecimiento urbano de Quito

La ciudad de Quito tuvo cambios urbanos importantes a partir de la segunda mitad del siglo XX, desde el Plan Regulador del año 1943, hasta el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025. A pesar de los grandes esfuerzos de planificación y regulación municipal que se han llevado a cabo desde la segunda mitad del siglo XX, el uso y ocupación de suelo experimentaron un cambio continuo y acelerado. La existencia de una tendencia al incremento de procesos urbanísticos que desborda los límites naturales de la ciudad, ha generado la ocupación de las zonas de los valles adyacentes, Tumbaco, Los Chillos y San Antonio (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016).

Después del boom petrolero en el año 1983, donde la época de bonanza llegó a su fin, la ciudad de Quito formó un perfil expansivo longitudinal donde se instauró una macrocentralidad. Se crearon zonas selectivas donde los estratos

socioeconómicos se diferenciaban con barreras urbanas excluyentes y diferenciadas (El Telégrafo, 2015).

La migración rural y urbana ha sido uno de los principales motores de expansión urbana. En los últimos 23 años se han registrado importantes movimientos migratorios desde las parroquias rurales y urbanas hacia los valles orientales de la ciudad, Los Chillos, Cumbayá y Tumbaco. De igual manera la zona de Calderón ha sido un polo de desarrollo urbano en las últimas décadas

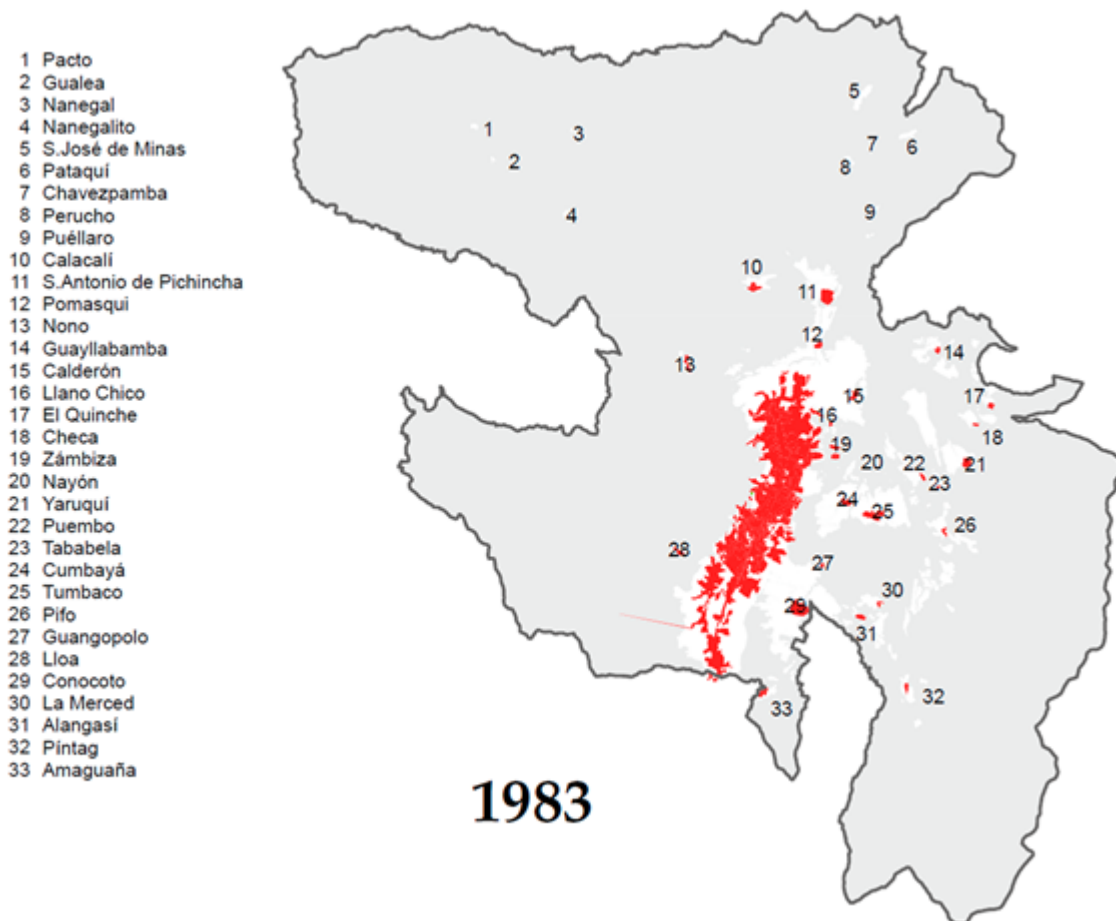


Imagen 1: Mancha Urbana DMQ – 1983

Fuente y elaboración: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016

proyectando un crecimiento del 5.5% hasta el 2020 (Jácome, 2016). Según datos

de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (2018), Tumbaco registró un crecimiento del 15.97% desde el 2010 hasta el 2018 (SENPLADES, 2018).

A partir de la década de los 90, Quito comienza a generar una expansión “rizomática” donde la ciudad pretende adquirir un carácter metropolitano y disperso. En el año 1993 se crea la Ley del Distrito Metropolitano de Quito la cual desconcentra las autoridades locales y las deriva en ocho Administraciones Zonales, logrando en los años venideros, un crecimiento expansivo y difuso de la mancha urbana, resaltado la diferencia en cuanto a la dotación de servicios y equipamientos (Palacios Velasco, 2017).

Entre los años 2001-2010 existió un incremento del 37.29% de unidades de vivienda en el Distrito Metropolitano de Quito. Es así que según el Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, en ese año existían 763.719 viviendas (INEC, 2010). En el periodo intercensal, en la zona urbana el número de viviendas se incrementó en el 29.83% y en el área rural en el 61.09%, lo cual significó un crecimiento de las parroquias en proceso de consolidación, particularmente en las zonas de los valles de San Antonio al nororiente, Tumbaco en la zona oriental y los Chillos al suroriente de la ciudad. Sin embargo, la expansión hacia los valles orientales carecía de planificación coordinada (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012).

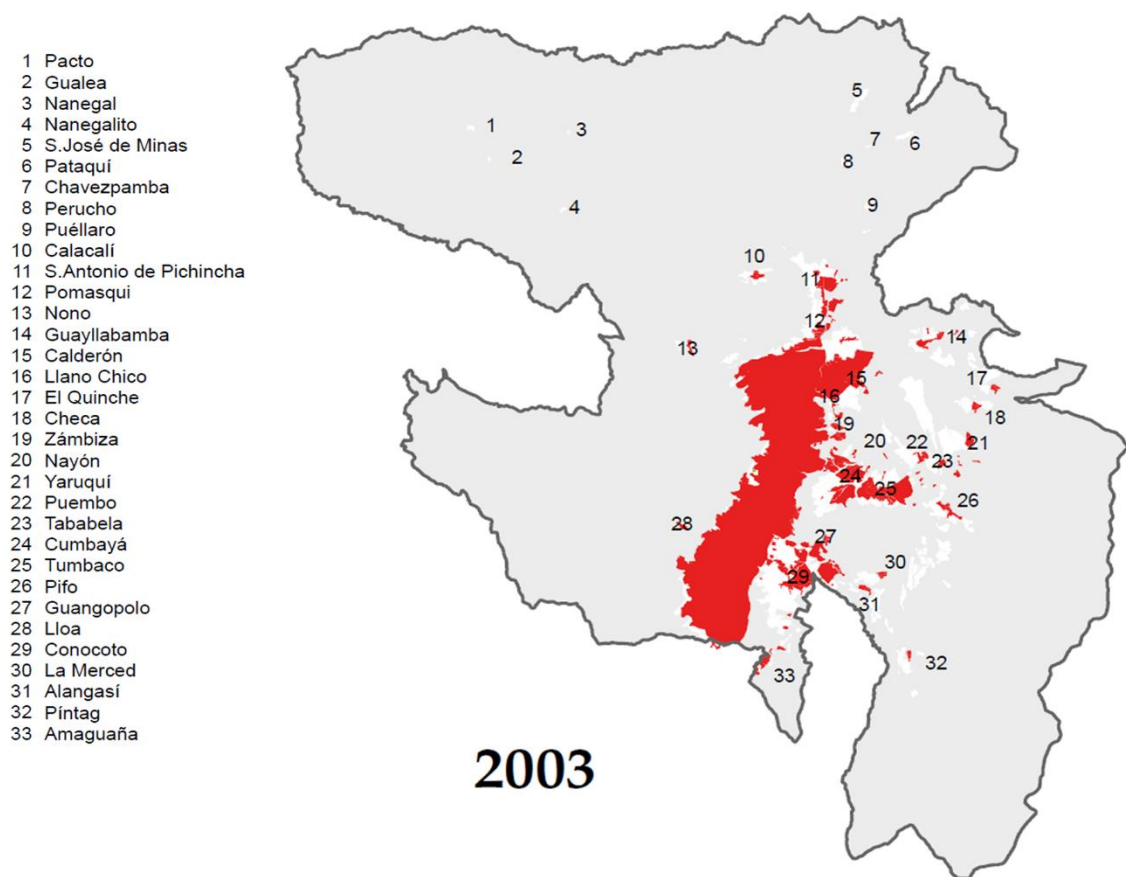


Imagen 2: Mancha Urbana DMQ – 2003
Fuente y elaboración: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016

Actualmente, Quito y su región metropolitana han experimentado significativas transformaciones. La ciudad compacta se vuelca, provocando un proceso de periurbanización de carácter expansivo. Este crecimiento ha creado una ciudad dispersa que progresivamente incorpora varios poblados y áreas agrícolas, en todos los valles circundantes (Comisión Ciudadana de Redacción, 2004).

El incremento de la mancha urbana evidencia una acelerada dinámica productiva y constructiva en los últimos cinco años. En este período, prácticamente duplica su superficie en construcciones de baja densidad en

las áreas periféricas influenciadas por la presencia del aeropuerto Mariscal Sucre, que inicia su construcción en el año 2009 y entra en operación en el año 2012 (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016, p. 74).

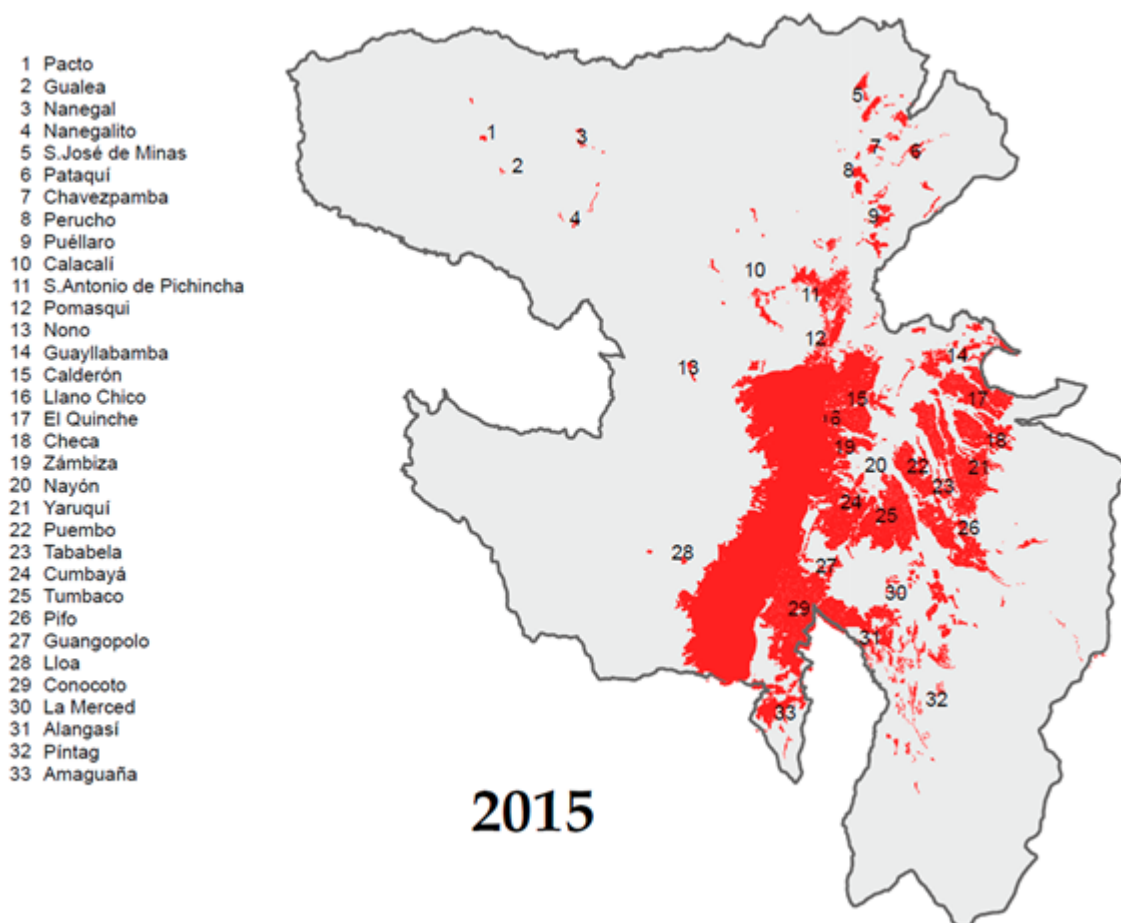


Imagen 3: Mancha Urbana DMQ – 2015

Fuente y elaboración: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2016

Actualmente el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito proyecta una expansión urbana vertical con la normativa del Plan Bicentenario del 30 de enero del 2013, modificando la normativa pasada para poder realizar construcciones entre 16 y 30 pisos de altura (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2013), con el propósito de lograr una densificación y expansión vertical y no seguir con la

desorganizada y caótica expansión hacia las zonas periurbanas de la ciudad de Quito. Adicional a eso, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda a partir del 22 de diciembre de 2017 aprueba la Resolución No. STHV-14-2017, la cual implementa herramientas de ecoeficiencia para el incremento de edificabilidad establecido en el Plan de Uso y Ocupación de Suelo (PUOS) en proyectos inmobiliarios que contemplen estrategias de ahorro energético, fomentando la protección de medio ambiente y aportando a los objetivos de la administración actual en torno a la resiliencia urbana (Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, 2017).

Actualmente, ya se han aprobado varios proyectos urbanísticos que han cumplido con parámetros de Eco-Eficiencia tales como recolección y reutilización de aguas lluvias, tratamiento y reutilización de aguas grises, generación y aprovechamiento de energía solar, terrazas y paredes verdes, aportes al espacio público (...), diversidad de usos en la edificación (...), planes de manejo adecuado de escombros y residuos sólidos en base a buenas prácticas de construcción, entre otros. (Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda, 2017).

De igual manera actúan las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE), donde se decreta mediante la Resolución No. 13-2016 el incremento de pisos en proyectos de construcción nuevos, los cuales deben cumplir ciertos parámetros físicos, tanto en el terreno donde se implantará el proyecto, como en la ejecución de la obra y el diseño de esta (STHV, 2016).

Para el caso específico de las zonas de influencia directa de la Ruta VIVA, todos los predios ubicados en el radio de aproximación del eje de la Ruta VIVA (200

m) son parte de las Zonas Urbanísticas de Asignación Especial, por lo cual pueden acceder al incremento de edificabilidad suscrito en la Resolución No. STHV-14-2017. Ver Anexo 2.

3.2.2. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2012 – 2022

El Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del año 2012 se plantea la evolución de Quito hacia una ciudad globalizada. Una ciudad en la cual se pretende generar un desarrollo urbano y rural eficiente reduciendo las inequidades territoriales y los impactos ambientales que los procesos urbanos generen, y reconociendo y potenciando los roles de interdependencia territorial dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Este instrumento tiene como base seis pilares básicos dentro de su estructura:

- **Quito: ciudad – capital, distrito – región:** la cual pretende articular y potenciar todos los poderes administrativos de las distintas delimitaciones territoriales.
- **Quito para los ciudadanos – Ciudad de Derechos:** que consiste en garantizar la accesibilidad a todos los servicios que el ciudadano debe tener, promoviendo una cultura de respeto libre de violencia.
- **Quito lugar de Vida y Convivencia – El derecho a la ciudad:** la cual pretende mejorar la convivencia entre todos los ciudadanos así como generar marcos normativos actualizados y acordes con la realidad de la ciudad.

- **Quito productivo y solidario – Oportunidades para todos:** que consiste en posicionar a la ciudad de Quito como una Ciudad Región la cual figure dentro de las ciudades más productivas con oferta de servicios de calidad para sus ciudadanos.
- **Quito Verde – Los derechos de la naturaleza y Medio Ambiente:** la cual pretende consolidar un sistema metropolitano de protección ecológica que promueva la recuperación de ecosistemas, previniendo, controlando y mitigando la contaminación.
- **Quito Histórico, Cultural y Diverso – Identidades y patrimonio:** El cual busca fortalecer la identidad quiteña reconociendo la pluriculturalidad, articular la gestión.

(Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, pp. 7-12).

3.2.2.1. Tumbaco dentro del Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) 2012 – 2022

Tumbaco forma parte de las centralidades zonales de carácter rural adyacentes a la ciudad. La parroquia es catalogada como una zona suburbana en proceso de densificación y consolidación que, según datos de la Secretaría de Territorio Hábitat en el 2011, reflejaron densidades poblacionales mayores a 26 Hab/Ha evidenciado su carácter de “expansión inmediata” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012).

Para el año 2012, “Quito estructuraba sus equipamientos y la mayoría de servicios en el hipercentro de la ciudad. Paradójicamente se evidenciaba una

distribución de población residencial concentrado en algunas zonas de la periferia urbana como el Valle de Calderón, Tumbaco, Los Chillos, etc.” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, p. 35).

Esta discrepancia entre la localización de los equipamientos y servicios, por un lado, y la distribución de la población en el territorio por el otro, denota la necesidad de impulsar la configuración de una estructura policéntrica que acerque los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y equilibre la dotación del territorio con servicios sociales (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, p. 35)

Una de las metas más importantes del plan era la potenciación de las centralidades de diferente escala, dentro de las cuales se encuentra Tumbaco. Para ello, se preveía la consolidación de las dependencias zonales y sectoriales asegurando la descentralización de equipamientos e infraestructura.

3.2.2.2. La Ruta VIVA como eje estructurante dentro del Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT) 2012 – 2022

Dentro del Distrito Metropolitano de Quito, la red de movilidad intenta integrarse con las esferas intercantonales, interprovinciales e internacionales a través de un sistema vial en constante expansión que permita la conexión rápida y eficiente de la ciudad. La ciudad afronta un desafío para el ordenamiento territorial, por la marcada tendencia a la conurbación y dispersión, la creciente interdependencia funcionales y ambientales entre el

DMQ y su entorno regional, y los desequilibrios territoriales existentes (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, p. 35).

Para resolver estas demandas, junto con las dependencias parroquiales del anillo periurbano, se plantearon elementos estructurantes de interrelaciones territoriales. Uno de estos es la “Ruta VIVA”, que además de conectar la ciudad, proponía generar un anillo de evolución industrial adyacente al periurbano formado por las parroquias que conforman el Valle de Tumbaco (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012).

Los nuevos centros de logística para el transporte de carga, asociados al Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito (NAIQ) y a las zonas y parques industriales de escala regional pretendían fortalecer la red de movilidad, conectividad y accesibilidad regional, nacional e internacional en lo que respecta al transporte de carga. “Estos debían estar localizados en los principales nodos de articulación entre la red vial principal del país, la región y el Distrito como Panamericana Sur-PIT-Central de Abastos, Panamericana Norte-Carapungo o Panamericana Norte–Av. Simón Bolívar, E35-Pifo/Puembo-Ruta Viva” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2012, p. 90).

Es así que, dentro de los programas más importantes del plan para el desarrollo de la infraestructura vial y la repotenciación de la red consolidada, figuraba la Ruta Viva como eje estructurante del territorio nororiental del DMQ y de accesibilidad al NAIQ.

3.2.3. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 – 2025

El Plan tiene como propósito ser, durante los próximos 20 años, la carta de navegación para el desarrollo de Quito. El norte de este viaje es activar un proceso de desarrollo humano sustentable para crear condiciones de equidad e inclusión, ampliación y universalización de las oportunidades, y mejoramiento sostenido de la calidad de vida de toda la población, con el fin de conseguir el bienestar, la plena realización y la convivencia armónica de la comunidad (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017). Los ejes estratégicos del plan son:

- **Quito, ciudad solidaria:** contiene ámbitos de desarrollo social ligados a la salud, educación, inclusión social, seguridad y participación ciudadana y gobernanza.
- **Quito, ciudad de oportunidades:** tiene como fin fomentar las actividades de desarrollo productivo, economía solidaria, desarrollo endógeno, entre otras variables del desarrollo económico de la ciudad.
- **Quito, ciudad inteligente:** comprende tres aspectos fundamentales los cuales son:
 - **Ambiental:** propone la adecuación de acciones que solventen las necesidades de la gente mitigando al máximo los impactos ambientales.
 - **Ordenamiento territorial:** busca las herramientas y metodologías adecuadas para que los procesos de desarrollo se lleven a cabo de manera correcta.

- **Movilidad:** busca dinamizar y dar eficiencia a los procesos de circulación de bienes y personas; siendo este el más importante debido a que se lo plantea como conector de todos los ejes fundamentales del dentro del plan.

(Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017, pp. 20-24)

El PMDOT no contempla a la Ruta VIVA como un eje estructurante de desarrollo o la parroquia de Tumbaco como una zona de suma importancia dentro de la planificación de expansión urbana como lo hizo el plan del año 2012. Sin embargo, el lineamiento más importante y el que vincula los otros cuatro lineamientos claves para el desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito es el de movilidad y toma a la Ruta VIVA y a la parroquia de Tumbaco como una importante conexión entre la ciudad de Quito, el mundo – a través del nuevo aeropuerto – y la zona oriental de todo el país.

3.3. Estructura urbana de la parroquia Tumbaco

3.3.1. Crecimiento urbano de Tumbaco

Tumbaco fue concebida como una parroquia rural dentro del DMQ ya que originalmente la parroquia servía de abasto de productos agrícolas a la ciudad de Quito. En sus inicios los moradores de la actual parroquia se organizaron y formaron cuatro 4 comunas (Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquia Tumbaco, 2012):

- Comuna Central: fundada en 1943
- Comuna Leopoldo Chávez: fundada en 1946
- Comuna San Francisco de la Tola Grande
- Comuna San Francisco de la Tola Chica

La parroquia estaba delimitada como se puede observar en el siguiente mapa a 1983:

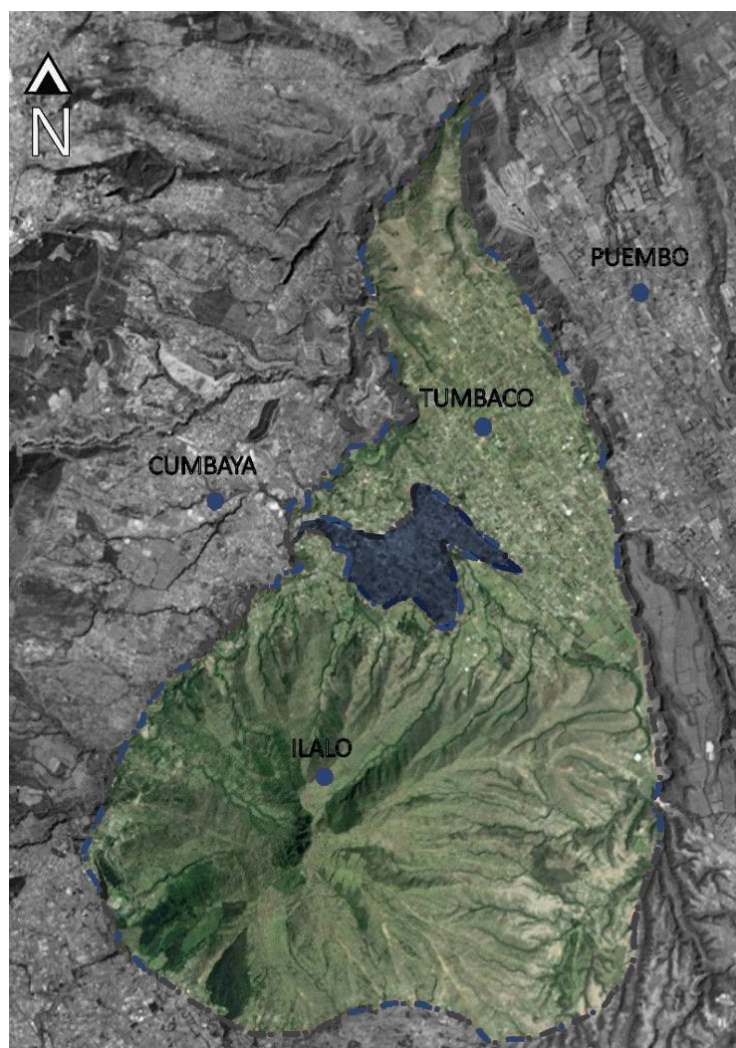


Imagen 4: Delimitación Tumbaco – 1983
Fuente: Google Earth, 2018
Elaboración: El Autor

La serie de cambios demográficos y urbanos que ha sufrido Tumbaco en los últimos años han sido sostenidos y acompañados por un flujo migratorio de la población urbana de Quito hacia nuevas zonas urbanizadas o de expansión urbana, con preferencia hacia los alrededores de la cabecera parroquial (Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, 2012).

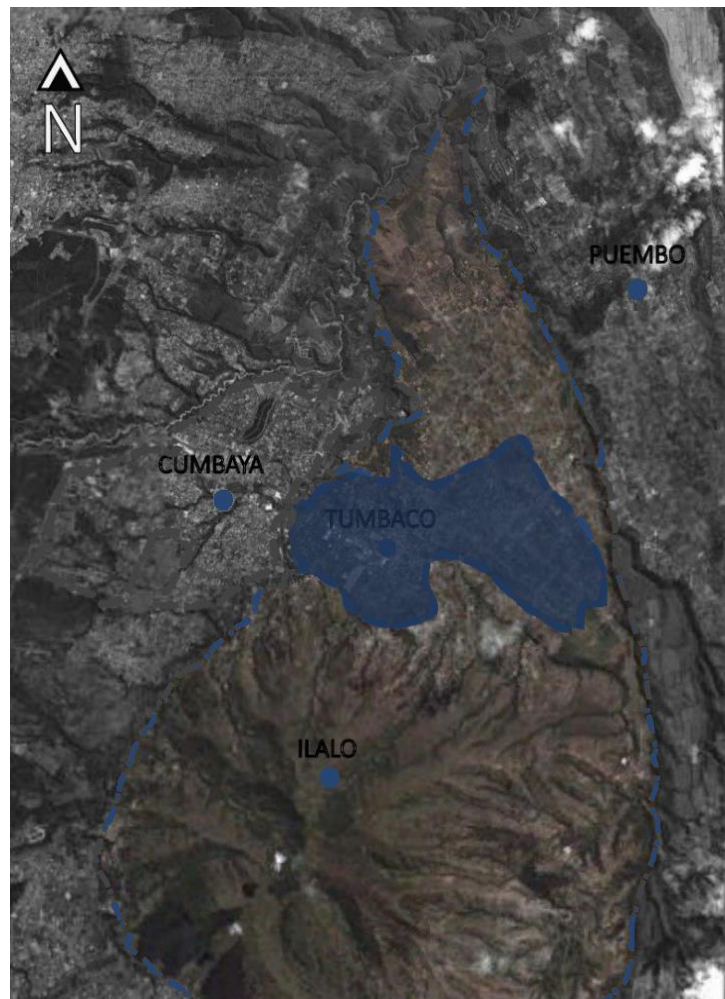


Imagen 5: Expansión Tumbaco - 2003
Fuente: Google Earth, 2018
Elaboración: El Autor

Como se menciona previamente, Quito empezó a tener una expansión urbana hacia la cabecera norte y hacia a los valles orientales, por lo que Tumbaco cambió su carácter agrícola y pasó a convertirse en una zona residencial. Para el año 2002, la parroquia había aumentado su población considerablemente llegando

a casi 38.000 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2002), registrando una densidad poblacional de 587,85 hab/km². Esto sumado a la cantidad de suelo vacante, la cercanía con Quito, factores climáticos, entre otros, atrajo a inversionistas que empezaron a ver atractiva esta zona para la planificación de los proyectos inmobiliarios.

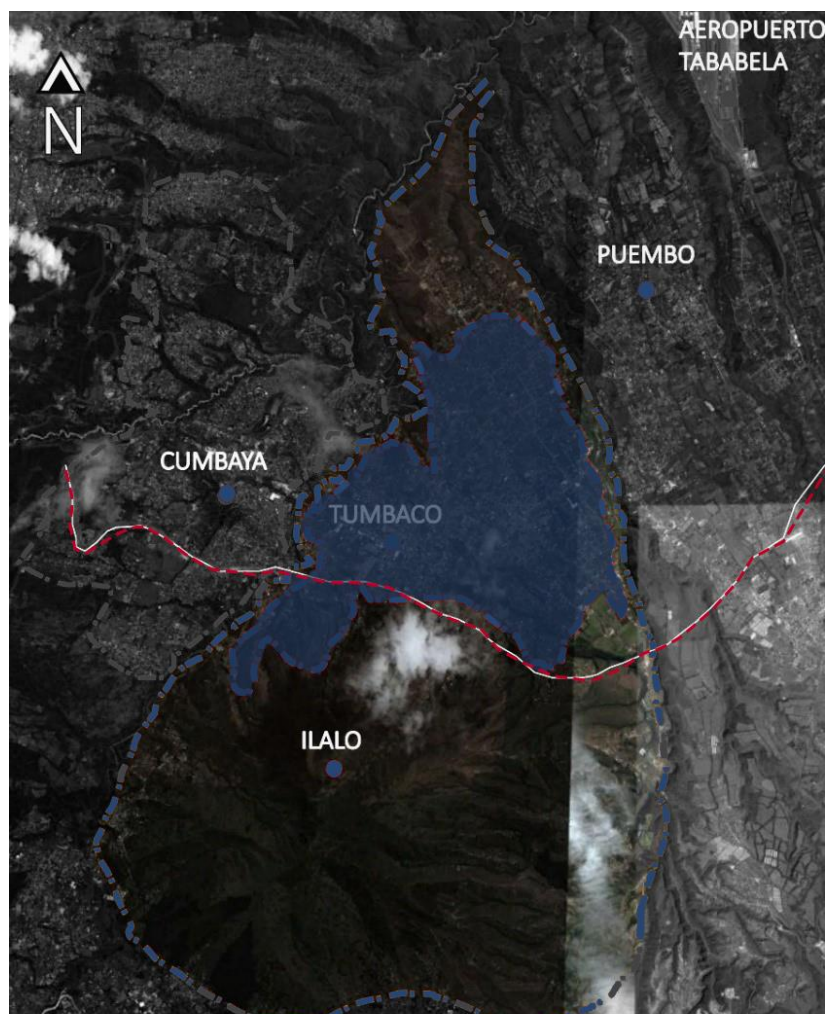


Imagen 6: Desarrollo Urbano Tumbaco – 2013

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: Martín Núñez

Por este cambio de carácter, el uso de suelo en esta zona tuvo una transformación sobre todo a lo largo de la vía interoceánica, por lo cual la parroquia empezó a dotarse de infraestructura. Debido a la construcción de la Ruta Viva y el Nuevo Aeropuerto de Quito en el año 2012 y a que Tumbaco se encuentra en una

localización estratégica, muchos quiteños han migrado a esta parroquia por su clima, ubicación, tranquilidad, ecología entre otros factores. Sin embargo, y a pesar de la construcción de áreas comerciales, educativas y de salud, el desarrollo de la zona en términos de centros de negocios, entidades públicas, y servicios, no ha crecido en igual magnitud. Por ello, se puede catalogar a Tumbaco como una ciudad dormitorio, ya que aún hoy en día, muchos de sus habitantes deben trasladarse a Quito para sus actividades cotidianas.

3.3.2. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2012 – 2020

El PDOT del Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco tiene como base la articulación del bienestar social con la producción económica, combinando el trabajo de entidades públicas y privadas con el objetivo mejorar la economía local de la parroquia. Al ser una parroquia rural, según el Censo realizado por el INEC en el 2010, casi la quinta parte de la población económicamente activa local se dedica a actividades de agricultura, ganadería o silvicultura. Debido a esto la planificación estratégica de la parroquia se centra en modelos de desarrollo e inclusión social, económica y productiva.

El plan no señala estrategias de planificación de la expansión urbana per se. Por su parte, los proyectos de movilidad urbana se reducen acciones que promuevan la responsabilidad vial sin tomar en cuenta los impactos que la parroquia contemplaría a raíz de la construcción de la Ruta VIVA.

3.3.3. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2015 – 2020

El PDOT de Tumbaco proyectado para el año 2015 – 2020 tiene un enfoque centrado en la participación ciudadana y el desarrollo integral social y económico de la parroquia, donde las acciones de los distintos grupos de actores dentro de territorio de Tumbaco estén conectadas. Además, deberán, enmarcarse en la planificación orientada al buen vivir de la población a través de proyectos integrales e incluyentes en las diferentes participaciones, instituciones y niveles de gobierno, respetando la diversidad que la parroquia tiene. Este Plan busca el interés público en la participación ciudadana, a través de diferentes espacios de diálogo como talleres, reuniones, asambleas generales, entre otros (Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, 2015).

En cuanto a movilidad y desarrollo, el PDOT toma la construcción de la Ruta Viva como una oportunidad de crecimiento urbano ya que generará nuevas dinámicas de dispersión y de flujos de ocupación del suelo, además alivia la carga vehicular de la Vía Interoceánica con el fin de realizar mantenimientos viales, instalación de adoquines y bordillos en las zonas rurales. El Plan propone la construcción de nuevas vías que conecten a la parroquia en sentido norte – sur (Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, 2015).

3.3.4. Perfil urbano de la parroquia Tumbaco

La parroquia posee una estructura que concentra tanto los equipamientos públicos como los establecimientos de actividades económicas en su zona occidental. Esto encaja directamente con los enunciados de la "Teoría de los lugares centrales" desarrollada por el geógrafo alemán Walter Christaller, el cual expone a partir de principios generales, la distribución y jerarquización de los espacios urbanos que prestan determinados servicios a la población de un área circundante en un espacio isótropo (Christaller, 1966).

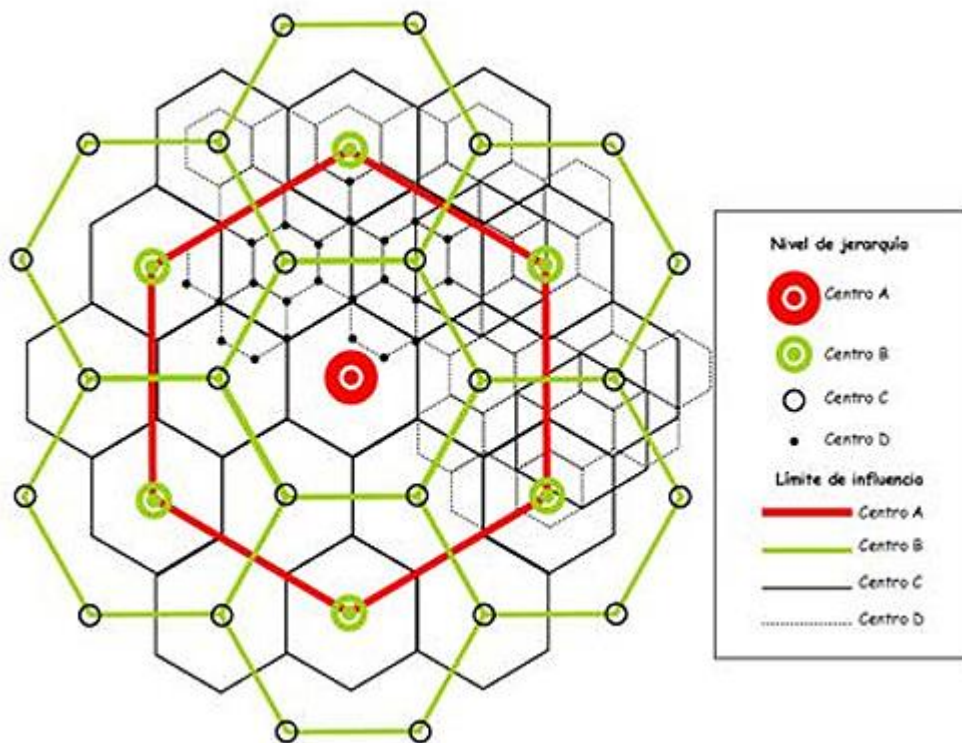
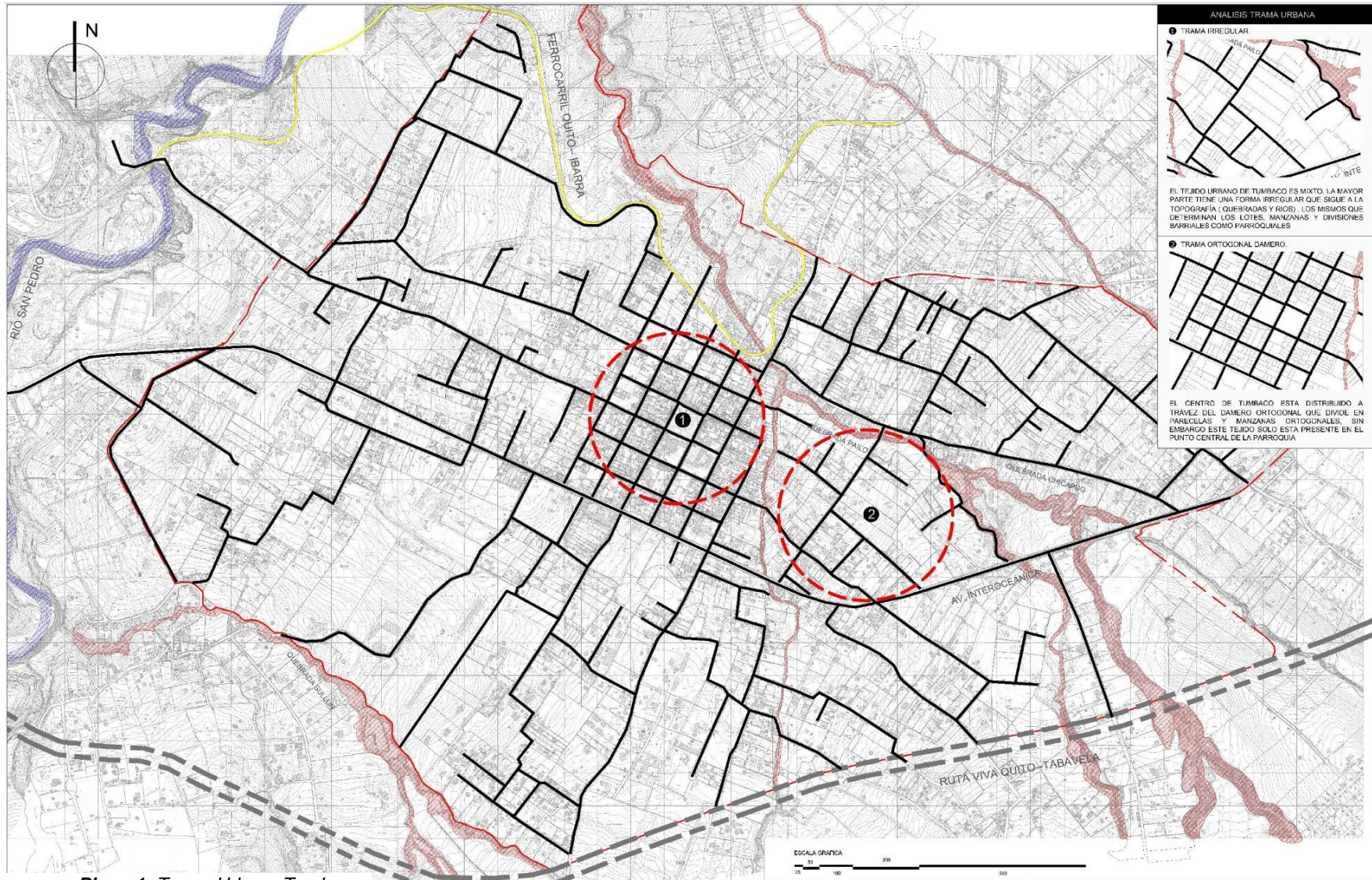


Imagen 7: Teoría de los Lugares Centrales
Fuente: Urban Networks, 2018

Dentro de Tumbaco existe dos tipos de trama urbana: la trama irregular, que nace para acoplar los terrenos a la topografía de la parroquia; y la trama ortogonal que destaca en la zona central, el sector estudiado posee ambas tramas urbanas como podemos ver en el plano 1.



Plano 1: Trama Urbana Tumbaco
Elaboración: El Autor, 2017

3.4. Estado actual urbano de Tumbaco

3.4.1. Equipamientos de la parroquia

Para entender la situación actual de la red de equipamientos y espacios públicos que la parroquia ofrece, es necesario catalogarlos por tipo y rango de influencia. De esta manera podremos determinar cuáles son las necesidades que nos ayudarán a determinar la demanda de equipamientos y espacios públicos.

Existen diversos equipamientos dentro de la parroquia a pesar de que ésta es catalogada como parroquia rural del DMQ. En su mayoría, dichos equipamientos se encuentran ubicados en la parte central, siendo los establecimientos educativos los más abundantes en la zona de estudio. Además, existen equipamientos recreativos, religiosos administrativos, entre otros. Dentro de la parroquia de Tumbaco podemos destacar 5 equipamientos recreativos importantes:

1. El parque de Tumbaco que está ubicado en el centro urbano de la parroquia frente a la Iglesia principal.
2. El estadio de Tumbaco localizado en la avenida Francisco de Orellana.
3. El parque Salome Reyes, ubicado frente al Complejo del Club el Nacional.
4. La Ruta Ecológica El Chaquiñán
5. El Complejo Manuel Jibaja que se encuentra en la vía interoceánica.

Todos los equipamientos anteriores son de uso público con excepción del Complejo Manuel Jibaja el cual cobra una pequeña tarifa por el uso de sus instalaciones. Según la normativa vigente de radios de influencia establecida por

tipo de equipamiento determinada por el municipio de Quito, el área de estudio cuenta con un sobreabastecimiento de equipamientos educativos, esto se debe a que muchas instituciones privadas han decidido ubicarse en Tumbaco, aun cuando sus usuarios vienen desde Quito. Dentro de la parroquia encontramos instituciones tanto privadas como públicas, debido a la dualidad del sector en cuanto a estratos económicos.

Dentro de las instituciones públicas se encuentra:

- Colegio Nacional Tumbaco
- Unidad Educativa Andrés Bello
- Centro de Desarrollo Integral
- Unidad Educativa Manuel Peñaherrera.

Dentro de las instituciones privadas se encuentra:

- Colegio El Sauce
- Colegio William Shakespeare
- Colegio Cervantes
- Colegio Marie Clarac
- Unidad Educativa Computer World
- Unidad Educativa Makarencó
- Colegio José Engling
- Academia Militar Miguel Iturralde.

En cuanto a los equipamientos administrativos, religiosos y funerarios se encuentran, en su mayoría, en el centro de la parroquia, debido a que este es el punto de mayor afluencia peatonal. Esto corresponde también a una típica

organización colonial, donde este tipo de funciones se encontraban alrededor del parque central de cada asentamiento.

Dentro de equipamientos administrativos se puede mencionar:

- Administración pública
- Administración zonal Tumbaco
- Servicios de Rentas Internas
- Fiscalía

Los equipamientos religiosos:

- Iglesia parroquial de Tumbaco
- Capilla Tumbaco.

El cementerio de Tumbaco es catalogado como equipamiento funerario, el cual abastece a toda la parroquia.

El equipamiento de salud es el más escaso dentro de la parroquia de Tumbaco, donde la única clínica existente, Clínica de Especialidades Tumbaco, abarca la gran mayoría de emergencias y necesidades de atención médica de la zona. Sin embargo, ésta no logra abastecer a barrios como La Morita, El Arenal, Rumihuayco, Chiviqui, Collaqui, La Esperanza, entre otros, por lo que los residentes de estos barrios, e inclusive, los que están cerca de la clínica, prefieren trasladarse hasta Cumbayá o Quito en busca de atención médica.

En cuanto a equipamientos de seguridad, Tumbaco cuenta con una Unidad de Policía Comunitaria “UPC” desde el cual se maneja toda actividad policiaca de la parroquia. Sin embargo, la población residente en el sector considera que no es

suficiente el personal policial debido a la actividad de algunas bandas delictivas que operan en el sector (Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, 2015).

Dentro de Tumbaco existe un asilo de ancianos dirigido por las Hermanas de la Caridad con más de 60 ancianos a su cargo. Este asilo, según la normativa vigente del Municipio de Quito es suficiente para abastecer de este servicio a toda la parroquia.

En cuanto a equipamientos culturales, Tumbaco posee un centro cultural ubicado en la antigua iglesia parroquial. Como se ve en el plano 12, esta construcción no logra abastecer ni el cincuenta por ciento del área de estudio, y fuera de esta área tampoco existe otro equipamiento cultural que de abasto a la parroquia. Dentro del centro cultural se realizan actividades como exposiciones, talleres, cursos prematrimoniales, reuniones de la junta parroquial, entre otras cosas. Sin embargo, no todos los habitantes de la parroquia tienen conocimiento de las actividades les ofrece este centro.

Como se menciona previamente, la parroquia de Tumbaco ha servido de nexo entre Quito y la región oriental tanto de la ciudad como del país, es por eso que su crecimiento, principalmente comercial, se desarrolló en función a la vía Interoceánica. Previo a la construcción de la Ruta Viva y debido a la ubicación de la zona NAIQ-ZEDE, la parroquia de Tumbaco fue necesaria para conectar a los habitantes de Quito con Tababela. Sin embargo, después de concluida la construcción de la Ruta Viva, la zona que se encontraba entre la ésta y la vía Interoceánica comenzó a poblarse. Como resultado de esto la Ruta Viva y la vía Interoceánica se convierten en las principales arterias de movilidad de esta parroquia.

Además de estas dos grandes vías, la parroquia cuenta con una ruta de conexión directa entre Cumbayá y Tumbaco, esta calle se llama Francisco de Orellana y es conocida por ser un popular camino antiguo utilizado por los moradores de la zona y que inicia en la iglesia de Cumbayá y llega hasta la iglesia de Tumbaco. En sentido norte-sur se encuentra la avenida Gonzalo Pizarro, la cual conecta a la parroquia desde el centro hasta barrios alejados como Collaqui, Churuloma, entre otros.

3.5. Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito

Según datos de la Secretaría de Movilidad (2015), se realizan 4'565.000 viajes al día en el Distrito Metropolitano de Quito, de los cuales el 27% corresponde a viajes realizados en transporte privado y el 73% restante se realizan en transporte público. Se estima que desde la parroquia de Tumbaco se realizan alrededor de 20.000 viajes en transporte público y 10.000 viajes en transporte privado. Alrededor del 45% de los viajes que se realizan en transporte público y el 58% de viajes que se realizan en transporte privado, desembocan en el hipercentro de Quito, aumentando las dificultades de movilidad urbana. El acelerado crecimiento del parque automotor (7,5% anual) ha contribuido a la saturación de la red vial de Quito, se estima que para el 2030 el parque automotor ascienda a 1'140.000 vehículos. (Secretaría de Movilidad, 2015)

La idea de movilidad sostenible nace a partir de grandes impactos ambientales, sociales y económicos generados por el uso excesivo de los vehículos privados. El mismo que es el medio de transporte que más contamina el ambiente,

tiene el mayor consumo de combustible, así como varias externalidades negativas como ruido, congestión vehicular, accidentes, etc. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017).

El sistema de transporte de Quito es un sistema que posee características como baja calidad de servicio, desintegración, y cobertura limitada, lo cual incentiva a la población a encontrar en los vehículos privados, un mejor sistema de movilidad urbana. Actualmente el sistema de transporte público tiene un sistema de corredores longitudinales (BRT) que intentan abastecer la demanda de movilidad en sentido Norte – Sur y viceversa. Este sistema cuenta con 352 km² aproximadamente de acción directa y que no se ubican en los valles. Por otro lado, en Quito se también existen un sistema de alimentadores y buses convencionales que cubren un área aproximada de 4230 km².

Debido a las características del Distrito Metropolitano de Quito, así como la expansión urbana que ha sufrido en la última década, la población demanda el aumento no solo de unidades para transporte sino rutas que cubran todas las zonas, urbanas y rurales, así como la reducción de los tiempos de recorrido. La infraestructura de movilidad no es la óptima en ciertos casos, y en muchos de los establecimientos multimodales las condiciones físicas no son las mejores.

Dentro del sistema integrado de movilidad del DMQ existen cuatro tipos de estaciones de pasajeros, las Terminales Terrestres (multimodales) como Quitumbe y Carcelén; las Estaciones de Integración Multimodal como La Marín y Rio Coca; las Estaciones Intermodales tales como La Y, Seminario Mayor, El Recreo; y finalmente Paradas de Metrobus-Q y paradas convencionales ubicadas en las aceras de toda la ciudad (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017).

Gracias a la colaboración de la Agencia de Ecología de Barcelona en conjunto con la Secretaría de Movilidad, se ha planteado una propuesta de reestructuración del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el cual tiene como finalidad “racionalizar y reorganizar integralmente el sistema de transporte para lograr una red más eficiente y atractiva para el ciudadano” (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2017, p. 7), planteando una red isotrópica que proporcione mayor cobertura y conectividad, con intervalos de llegada reducidos, y un mejoramiento de la velocidad comercial. La propuesta incluye una mejora en la infraestructura de las parroquias rurales tales como Cumbayá y Tumbaco, así como la ampliación del proyecto Quito Cables (2020-2035) para la ruta “La Carolina – Cumbayá – Tumbaco”.

Según los datos recabados en el PDOT de Tumbaco, la oferta de transporte público cubre 156% de la demanda del mismo, lo que quiere decir que existe un 50% adicional de buses, taxis o busetas en relación a la cantidad necesitada por los residentes de la parroquia, donde existen 6 rutas de transporte con alrededor de 40 unidades circulando desde las 6h00 hasta las 22h00. A pesar de esto, existen cooperativas de busetas y taxis no regularizados, que cubren recorridos desde y hacia Carapungo y Guajaló (Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco, 2015).

3.5.1. Quito, Visión 2040

El instituto Metropolitano de Planificación Urbana (2017), ha desarrollado una propuesta conceptual, en conjunto con la comunidad, del Quito deseado para el año 2040. En este insumo, respecto a la , donde, en cuestiones de movilidad, se fija un objetivo claro, la priorización del peatón junto con los sistemas de transporte alternativos dentro de un Quito completamente descentralizado.

El Quito del 2040 cuenta con paradas y estaciones de transporte público de bicicletas, metro, teleféricos, etc., donde se pretende disuadir del uso del vehículo privado reduciendo a un automóvil cada diez habitantes y una moto cada cincuenta habitantes, empoderando el uso de la bicicleta (IMPU, 2018).

El transporte de carga también sería parte de este proceso de optimización de movilidad, adaptando vías de primer nivel y ubicando estratégicamente los centros de acopio para la distribución de mercadería en toda la ciudad. Debido a su producción agrícola, uno de los centros de carga y acopio se localizaría en la parroquia de Tumbaco (IMPU, 2018).

Uno de los componentes de mayor importancia es el del Sistema de Transporte Inteligente, el cual pretende optimizar la gestión y la seguridad de la movilidad, mediante la integración de tarifas, información a tiempo real a los usuarios sobre rutas, horarios, intervalos, etc., servicios de emergencia, entre otros. Debido a su consolidación como centralidad periurbana, parte de estos servicios afectan directamente a la parroquia de Tumbaco, teniendo como uno de los proyectos principales la construcción de una estación de Quito Cables (IMPU, 2018).

4. CAPÍTULO: RESULTADOS DEL ESTUDIO

En este capítulo se analizarán las variables en torno al suelo en la parroquia de Tumbaco en relación al suelo de la ciudad de Quito, poniendo en evidencia factores macroeconómicos del sector de la construcción, variaciones de precio en suelo y en construcción, oferta del sector inmobiliario en las diferentes zonas de la parroquia, etc.

4.1. Situación del sector de la construcción en el Ecuador y en la ciudad de Quito

El sector de la construcción ha representado una porción importante dentro del PIB nacional, oscilando entre el 8 al 12% desde el 2008 hasta el 2016. Sin embargo, según datos del Banco Central del Ecuador (2018), a partir del 4to trimestre del 2014 este sector presentó un decrecimiento constante entre 0,1% y 8,2% hasta 4to trimestre del 2017. Como sector económico, la construcción es considerada importante por los encadenamientos productivos que genera. Acorde a datos del Banco central del Ecuador (2018), el sector de la construcción generó entre el 6.1% y el 7.8% de empleos de la población económicamente activa (PEA) entre el 2009 y el 2017, creando aproximadamente 540 000 plazas de empleo a nivel nacional (INEC, 2017).



Cuadro 1: Construcción en el PIB Ecuador

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2017

Elaboración: El Autor

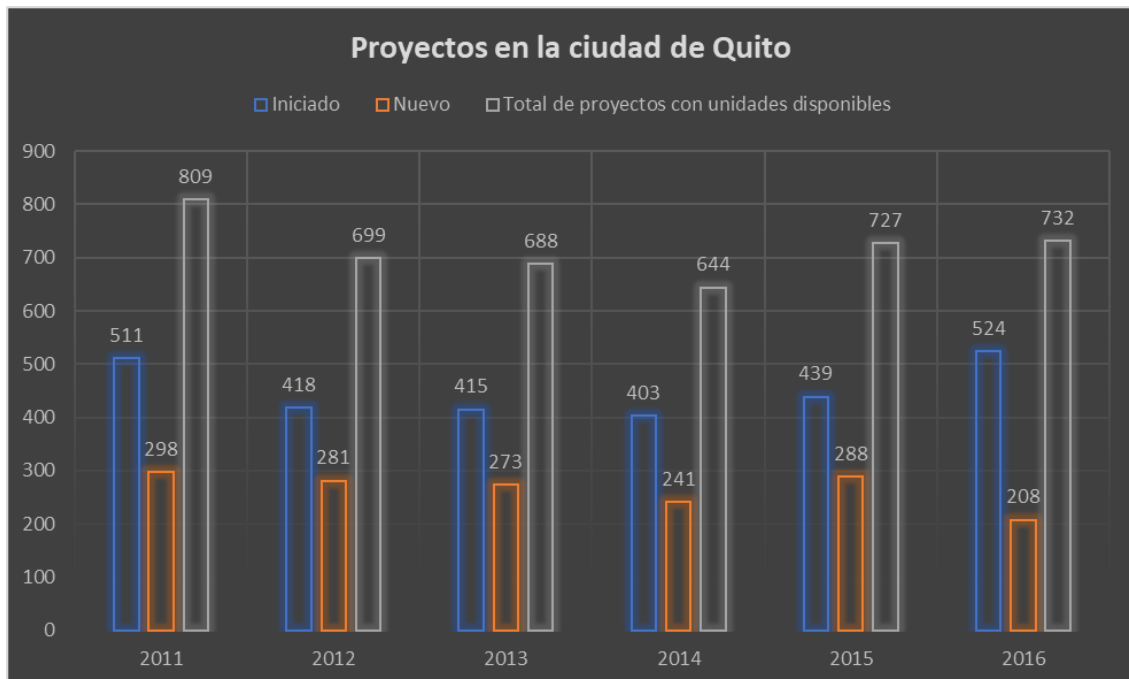
Según Silverio Durán (2018), presidente de la Cámara de la Industria de la Construcción, uno de los factores que influyó en el decrecimiento del sector es que la inversión pública en infraestructura ha decaído en los últimos tres años. Adicional a esto, factores como la Ley de Plusvalía y Herencias, frenaron de manera drástica la adquisición de bienes inmuebles (Zambrano, 2018).

Quito se puede subdividir en siete zonas donde el sector inmobiliario concentra sus actividades:

- Norte
- Sur
- Centro
- Valle de Calderón
- Vale de Cumbayá – Tumbaco

- Valle de los Chillos
- Valle de Pomasqui

Cada una de las zonas descritas posee peculiaridades que definen las características de los proyectos a construirse, el target al cual van dirigidos, el precio de construcción y venta de los mismos.

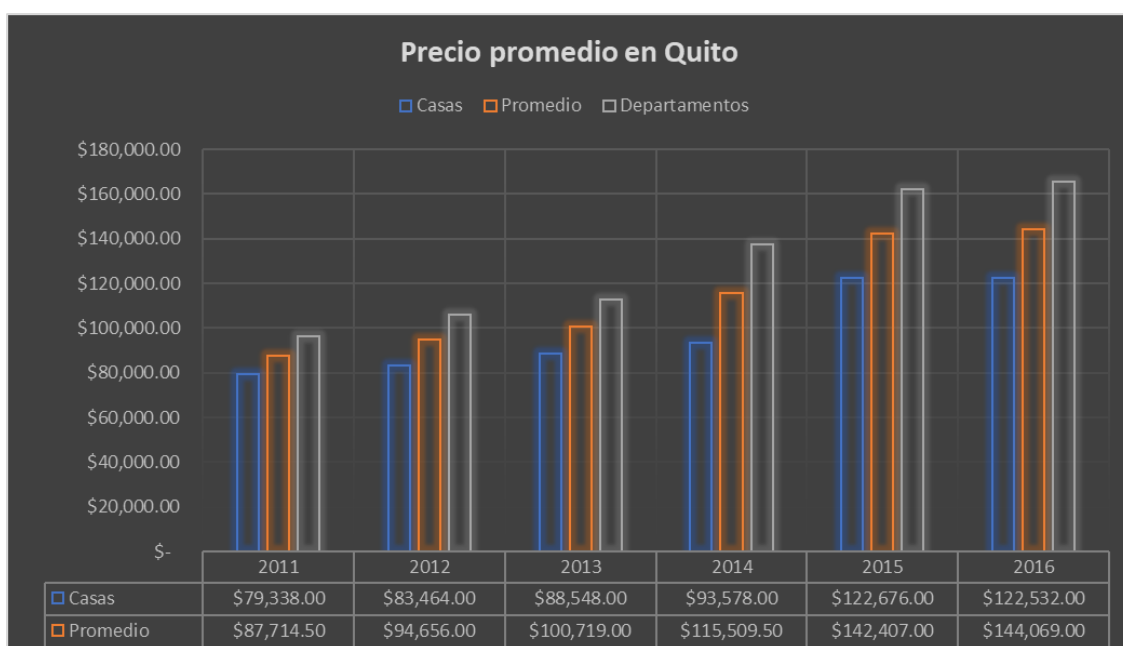


Cuadro 2: Proyectos inmobiliarios en Quito
Fuente: Help Inmobiliario, 2017
Elaboración: El Autor

Quito ha presentado una oferta muy variable dentro del mercado inmobiliario. Como se evidencia en el cuadro 2, la tendencia de construcción en nuevos proyectos fue decreciendo desde el 2011 hasta el 2014. Sin embargo, para el 2015 se registra un incremento en la oferta de nuevos proyectos debido a los incentivos y facilidades que se produjeron en el 2014 y 2015 para la adquisición de un crédito hipotecario. Entre lo que se puede mencionar la reducción de la tasa de interés, el

incremento del techo de los créditos, la intervención de la banca privada, etc. (Orozco, 2015).

El valor promedio de la vivienda en la ciudad de Quito incrementó en los últimos años. Como se puede ver en el cuadro 3, el promedio del precio de las unidades aumentó un 64.25% entre el 2011 y el 2016.



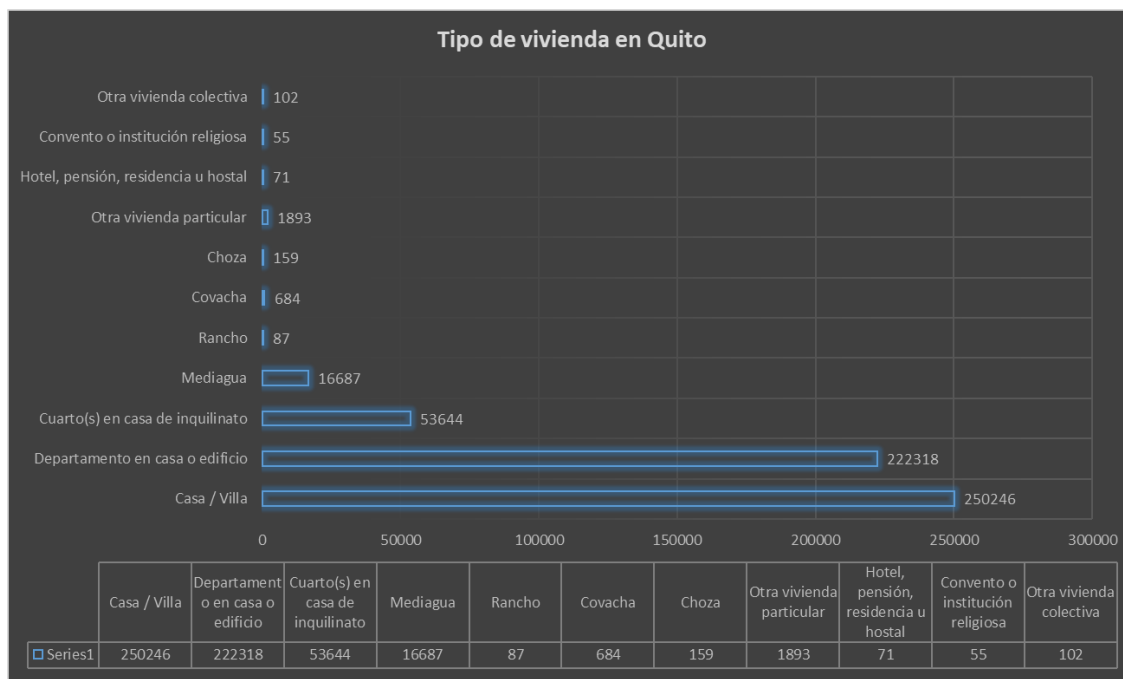
Cuadro 3: Precio promedio en Quito

Fuente: Help Inmobiliario, 2017

Elaboración: El Autor

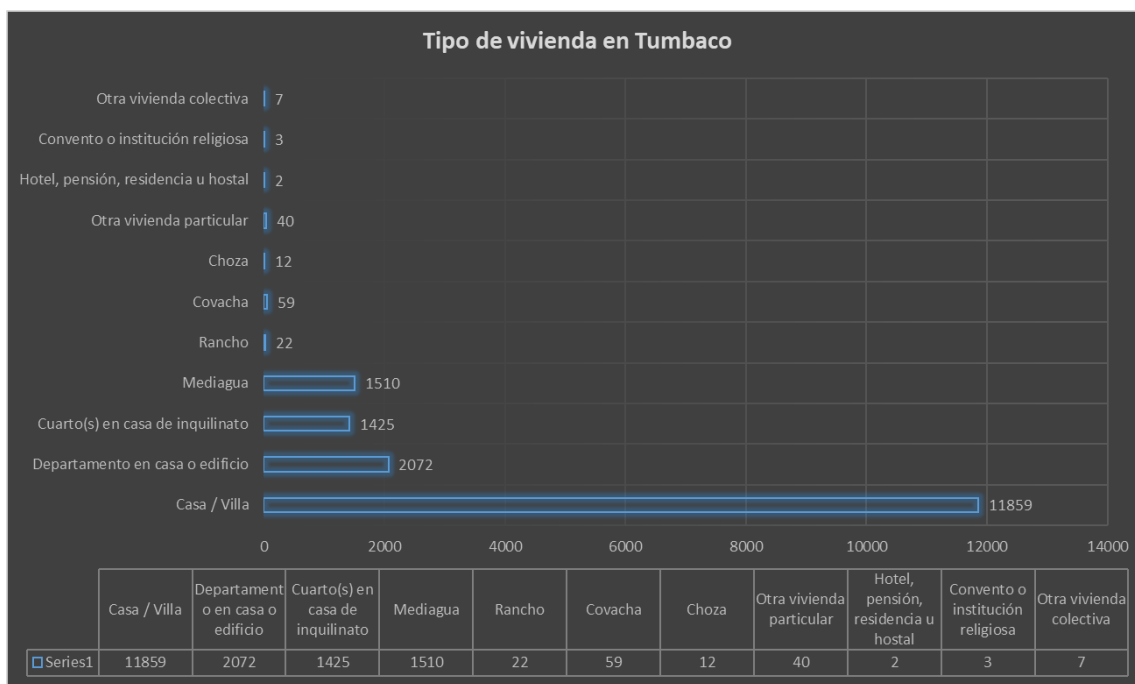
4.1.1. Tipo de vivienda en Quito

Según los datos registrados en el INEC (2010), el 86.56% de los casos de vivienda en la ciudad de Quito corresponden a casas y departamentos, siendo el 45.84% casas o villas, lo cual demuestra que Quito no es una ciudad consolidada.



Cuadro 4: Tipo de vivienda en Quito
Fuente: INEC, 2010
Elaboración: El Autor

4.1.2. Tipo de vivienda en Tumbaco



Cuadro 5: Tipo de Vivienda en Tumbaco
Fuente: INEC, 2010
Elaboración: El Autor

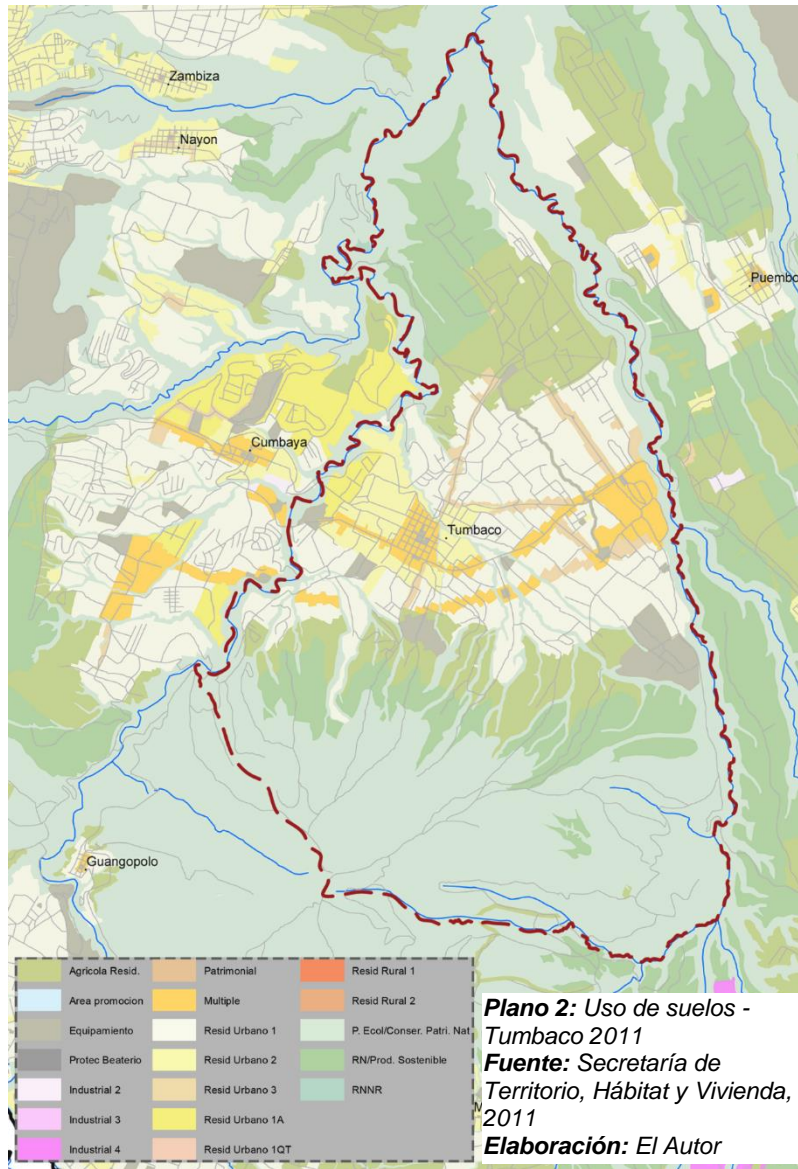
Para el 2010, la preferencia en cuanto a tipologías de vivienda en la parroquia Tumbaco demostraba que casi el 70% de viviendas correspondían a casas unifamiliares o villas, mientras que el 12% correspondía a departamentos en casas multifamiliares o edificios.

4.2. Evolución del uso del suelo de Tumbaco 2011 – 2016

Para el año 2011, la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda previó la construcción de la vía de conexión entre el nuevo aeropuerto y la ciudad de Quito. Como se puede observar en el plano 1, a partir del proyecto se estableció el cambio de usos de suelo en el territorio por el cual la vía atravesaría, siendo el uso múltiple el que predominaría con el fin de incentivar la economía local. En el año 2009, se planificó un cambio en el uso de suelos de casi 830 Ha, que corresponde únicamente a la franja de aproximación de la Ruta Viva, de un total de 247.268 Ha que comprendía la parroquia de Tumbaco en el año 2011 (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2009).

Para el año 2016 y una vez que la construcción del proyecto fue finalizada, se realizó un reajuste en cuanto a la definición de usos de suelo tanto en la franja de aproximación de la Ruta VIVA como en la cabecera parroquial. Como indica el plano 2, el principal cambio se da en la reforma del uso de suelo y edificabilidad al borde de la Ruta VIVA, la cual pasa de ser de uso Múltiple a Residencial Urbano 1 y 2. Mientras que en la región oriental colindante con la parroquia de Puenbo y Pifo pasa de ser, en su mayoría, múltiple a Residencial Urbano 1, 2 y 3. Además se puede observar que en la zona norte de la parroquia también se han producido

cambios en las zonas de Producción Sostenible y Agrícola Residencial a Residencia Rural 1. En el caso del centro de la cabecera parroquial el suelo deja de ser de uso múltiple y pasa a ser Residencial 2.



La Ruta VIVA se plantea como un eje ordenador del desarrollo parroquial. La interconexión que genera entre la ciudad, el nuevo aeropuerto de Quito y la región oriental del país atrae posibilidades de desarrollo de escala parroquial y metropolitana. Además, la construcción del megaproyecto vial tiene repercusiones indiscutibles dentro del desarrollo urbano de la parroquia, evidenciando el cambio del suelo, la percepción general de la parroquia, la urbanización de la misma bajo un modelo disperso, y la relocalización de servicios y equipamientos.

4.2.1. Mancha urbana del área de influencia directa de la construcción de la Ruta VIVA (2010 vs 2017)

Las imágenes expuestas a continuación resaltan el cambio de la mancha urbana, generada por la implantación de la Ruta VIVA. Estas imágenes fueron captadas un año previo a la construcción de la Fase II de la vía, y dos años después de la finalización de la misma.



Imagen 8: Sector La Primavera – 2017

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: El autor



Imagen 9: Sector La Primavera – 2010

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: El autor

Como se puede ver en las imágenes 8 y 9, en el sector de La Primavera existe un incremento en la consolidación del territorio. Sin embargo, esto se da en mayor medida en las urbanizaciones privadas preexistentes. El incremento fuera de estas se ve reflejado en la construcción de urbanizaciones o conjuntos habitacionales en las cercanías de la Ruta VIVA, llegando a construir cerca de 5.000 unidades de vivienda entre el 2011 y el 2016 (Help Inmobiliario, 2017).



Imagen 10: Sector Tumbaco - La Cerámica – 2017

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: El autor



Imagen 11: Sector Tumbaco - La Cerámica - 2010

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: El autor

De igual manera, las imágenes 10 y 11, reflejan un incremento más marcado que en las imágenes 8 y 9 en la mancha urbana de Tumbaco, teniendo un especial énfasis en la creación de vías secundarias y terciarias que proveen accesibilidad para los nuevos proyectos inmobiliarios.



Imagen 12: Sector La Morita – 2017

Fuente: Google Earth, 2018

Elaboración: El autor



Imagen 13: Sector La Morita – 2010
Fuente: Google Earth, 2018
Elaboración: El autor

El sector de la Morita es la zona donde menos se evidencia el crecimiento urbano. Sin embargo, existen focos de desarrollo y consolidación como el barrio Ponceño Alto, Tola Chica 3 y la zona de influencia directa de la vía “Escalón Tumbaco” la cual une de manera transversal la Ruta VIVA con la vía Interoceánica.

4.2.2. Variación en el valor municipal del suelo

El valor del suelo, sea este urbano o rural, está determinado por factores externos, principalmente por cambios que ocurren en las inmediaciones de un barrio, sector o zona. Esta afirmación tiene especial validez en el caso de predios pequeños cuya forma o clase de ocupación no genera externalidades suficientemente poderosas como para lograr aumentos retroactivos de su valor. Un pequeño terreno, por lo general, no tiene influencia significativa en esos factores muy externos que podrían afectar su propio valor. En cambio, los grandes proyectos

urbanos o “GPU” sí tienen peso en esos factores, como también en el valor del suelo que los sustenta (Smolka & Lungo, 2005).

A partir del proyecto, Tumbaco se consolidó como un potencial espacio habitacional, donde el crecimiento urbano y la inversión inmobiliaria creció como consecuencia del anuncio referente a la construcción de la Ruta VIVA. En una entrevista a Enrique Vivanco – PhD en arquitectura de la Universidad de Catalunya – realizada por El Comercio (2013), sostuvo que el auge habitacional en Tumbaco se explica por la necesidad de la gente de buscar un ambiente de paz, con menos ruido y contaminación.

Según un estudio realizado por Diario El Comercio (2015), el metro cuadrado de terreno tuvo un incremento de entre el 70 hasta el 100% en los predios ubicados hasta 500 metros del proyecto Ruta VIVA, para el año 2011 existían lotes de terreno con un precio de USD 60 por metro cuadrado, mientras que a finales del 2015, en la misma zona, los terrenos estaban valorados hasta en USD 200 por metro cuadrado. La construcción de la Ruta VIVA intensifica la demanda de terrenos de la zona con influencia directa por lo que incrementa el valor comercial de los predios ubicados en los alrededores. Alberto Andino, gerente general de la inmobiliaria Andino y Asociados, y expresidente del Colegio de Arquitectos del Ecuador, sostiene que el precio de los terrenos en ciertos sectores incrementó 150%, “los dueños de las tierras han subido excesivamente los costos de las tierras” dijo en una entrevista (Heredia T., 2015).

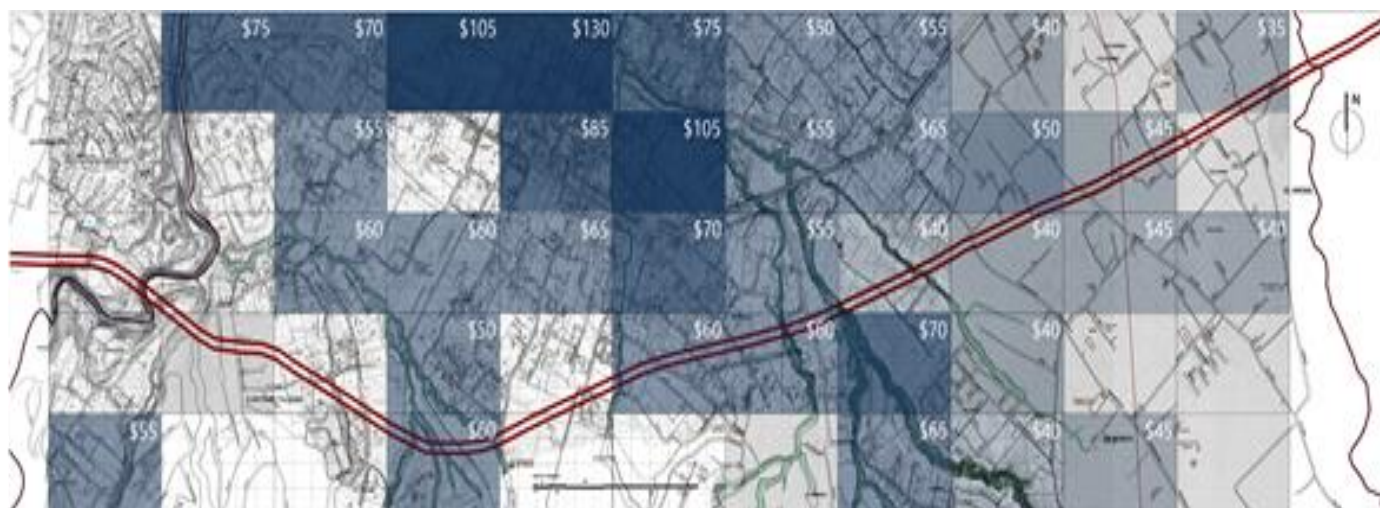
La influencia de las vías, entendiéndolas en el caso de la Ruta Viva como un gran proyecto urbano por su capacidad de movilizar plusvalías e incidir en el crecimiento y forma de la ciudad, se evidencia en la variación del valor del suelo. El

caso de la parroquia de Tumbaco no es la excepción a este fenómeno dentro del crecimiento urbano del DMQ ya que se, según datos de la Dirección Metropolitana de Catastro (2015), los precios de los avalúos catastrales y las AIVA (Áreas de Intervención Valorativas) en los predios cercanos a la Ruta VIVA han sufrido revalorizaciones llegando en ciertos casos hasta un 90% de incremento sobre el valor anterior a la construcción del proyecto.

HOJA CATASTRAL	NOMBRE DEL BARRIO, URBANIZACIÓN, LOTIZACIÓN, TRAMO DE EJE VIAL, ETC.	2011		2016		VARIACIÓN
		VALOR DEL SUELO USD/m ²	TAMAÑO	VALOR DEL SUELO USD/m ²	TAMAÑO TIPO (m ²)	
10018	Lotización Sachapamba	60	600	70	600	17%
10019	La Granja	60	600	65	600	8%
10020	La Dolorosa I	65	1200	80	1200	23%
10021	Cochapamba I	70	600	85	600	21%
10022	Rumihuayco I	55	600	65	600	18%
10023	Santa Ana II - A	40	1000	45	1000	13%
10024	La Morita II - C	40	1000	45	1000	13%
10025	La Morita II - B	45	1000	50	1000	11%
10026	La Tola Chica IV - A	40	1000	55	1000	38%
10118	Urbanización Cunucbamba	55	600	70	600	27%
10120	La Dolorosa II	85	1000	90	1000	6%
10121	Santa Ana II	105	300	125	300	19%
10122	Santa Ana I	55	600	70	600	27%
10123	La Morita II - I	65	1000	75	1000	15%
10124	Eje Vía La Morita	50	1000	70	1000	40%
10125	Eje Tola Chica	45	600	55	600	22%
10217	Urbanización Jatumrumi	75	600	90	600	20%
10218	Urbanización Las Viñas	70	600	80	600	14%
10219	Urbanización Las Orquídeas	105	600	120	600	14%
10220	Centro de Tumbaco	130	220	160	220	23%
10221	Santa Ana III	75	460	80	460	7%
10222	Urbanización Los Eucaliptos	50	600	95	600	90%
10223	La Morita I	55	600	70	600	27%
10224	La Tola Chica III - A	40	500	60	600	50%
10226	La Tola Grande - B	35	1000	55	1000	57%
20019	Pacho Salas I	50	600	60	600	20%
20021	Cochapamba II	60	600	70	600	17%
20022	Rumihuayco II	60	1000	70	1000	17%
20023	La Cerámica II	70	1000	85	500	21%
20024	Santa Ana II - B	40	660	45	660	13%
20116	Conjunto Muyuyana	55	1000	75	1000	36%
20119	Pacho Salas II	60	600	75	600	25%
20123	La Cerámica II	65	2000	75	2000	15%
20124	Chiviqui I	40	600	70	600	75%
20125	Urbanización Verona	45	1000	65	1000	44%

Tabla 2: Incremento del valor del suelo en Tumbaco
Fuente: Ordenanza 0152, 2011 y Ordenanza 093, 2015
Elaboración: El autor

Como se puede observar en la Tabla 2, la Dirección Metropolitana de Catastros a través del Municipio del DMQ y la Ordenanza Metropolitana de Aprobación del Plano del Valor del Suelo Urbano y Rural, actualizan los costos del metro cuadrado de terreno en función de variables como el frente, la profundidad y la superficie del predio.



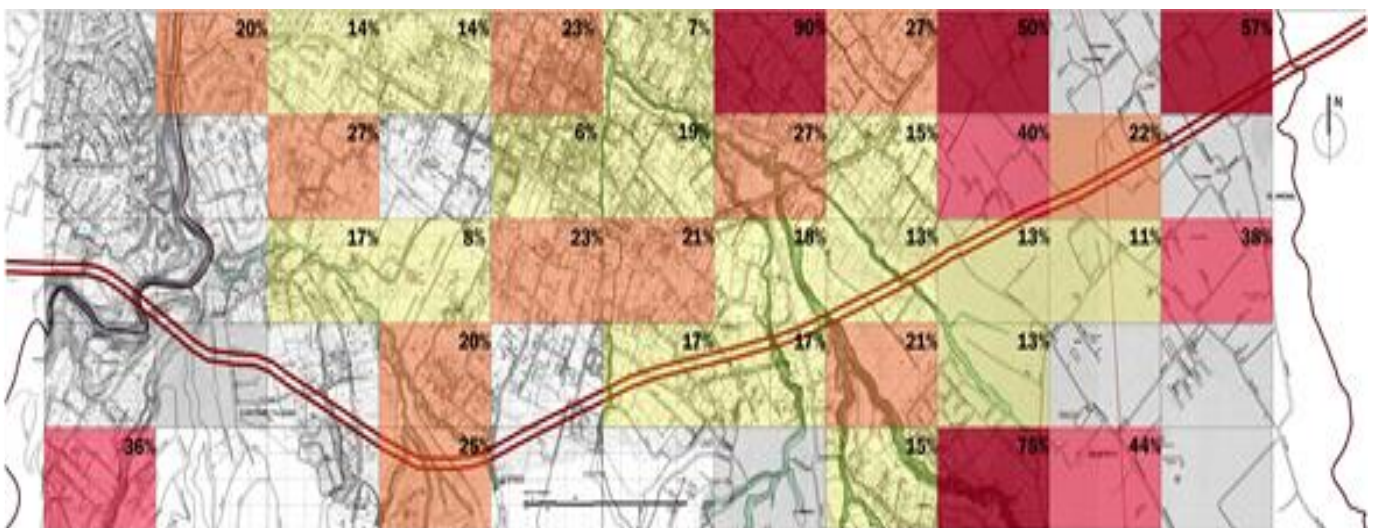
Plano 4: Valoración del Suelo Urbano 2011
Fuente: Dirección Metropolitana de Catastro, 2011
Elaboración: El Autor

Sin embargo, se puede constatar en el plano 4 que los predios pertenecientes a AIVA con mayores facilidades para el acceso a la Ruta VIVA tienen una variación mayor que otros que se encuentran más distantes del proyecto, con excepción de la zona del Centro de Tumbaco ya que al ser cabecera parroquia tiene influencia directa sobre todos los proyectos ejecutados en la zona.

Todos los predios analizados poseen variaciones positivas en el Avalúo Municipal (2011). Se puede destacar que el 55% tienen un incremento de más de 20%, mientras que el 25% de éstos poseen revalorizaciones de más de 30%, y casi el 12% del total sufrió un incremento de más de 50% de su valor inicial (valor referencial tomado de AIVA municipales en el año 2011 y 2015).

Como muestra el Plano 5, y según el análisis realizado al Valor del Suelo Urbano entre el 2011 y el 2015, los barrios Tola Chica, Tola Grande, Chiviquí, Santa Ana y La Cerámica tuvieron un incremento de más del 50% de su valor inicial, coincidiendo con el incremento de vías de acceso y la facilidad de acceso por cercanía a la Ruta VIVA. Según datos de la EPMMOP, se realizaron alrededor de 15 intervenciones en vías secundarias dentro de la parroquia, las cuales aseguraron la conectividad de la parroquia con el proyecto (EPMMOP, 2016).

Los barrios que se encuentran más distantes del proyecto como la Morita, El Arenal o Cununyacu – Cojunto Muyayuna – incrementaron más del 35%, mientras que el resto de predios analizados tuvieron un aumento de hasta el 20% respondiendo a la teoría de la valorización del suelo producto de la incidencia de Grandes Proyectos Urbanos – GPU – propuesta por Mario Lungo (2005).



Plano 5: Variación del Valor del Suelo Urbano, 2015
Fuente: Dirección Metropolitana de Catastro, 2015
Elaboración: El Autor

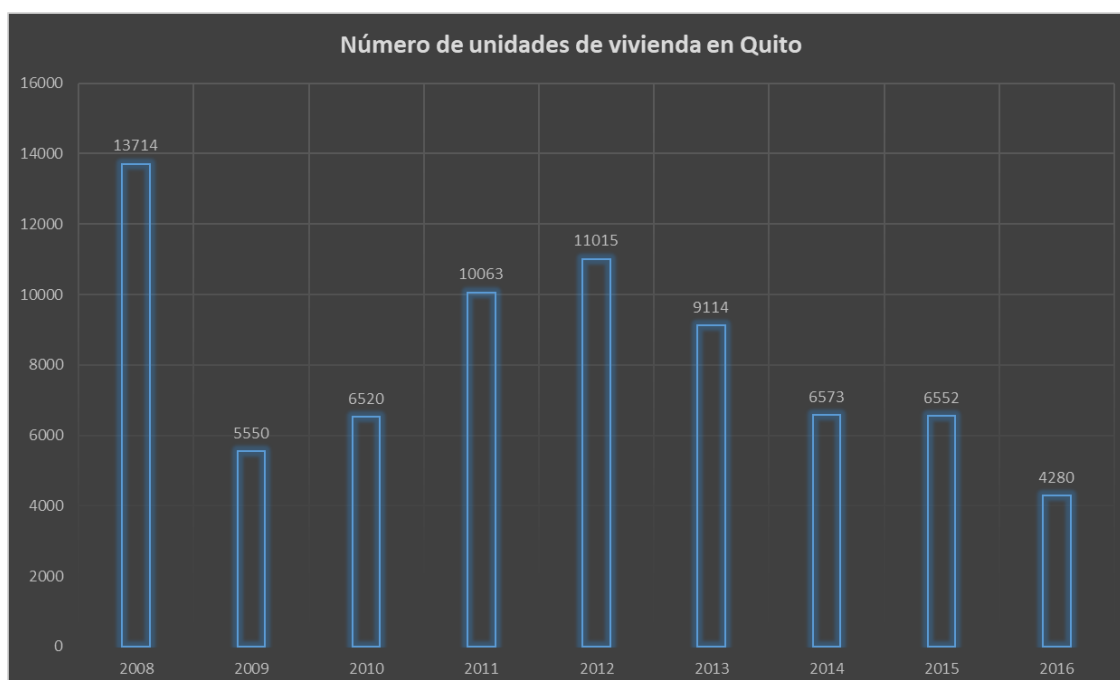
Es necesario recalcar que el aumento no se da en relación con la distancia con la Ruta VIVA sino a la facilidad de ingreso desde ésta hasta las distintas zonas

de la parroquia, determinada por las vías secundarias que también se conectan con la Ruta Viva. Sin embargo, se evidencia una tendencia de alza de precio en respuesta a la planificación, construcción y puesta en marcha del proyecto. Según datos de Municipio del DMQ (2010), 958 viviendas fueron edificadas en el año 2011 dentro de Tumbaco, de las cuales el 77% fueron viviendas de más de 120 metros cuadrados de área útil.

4.2.3. Variación del mercado inmobiliario en Quito

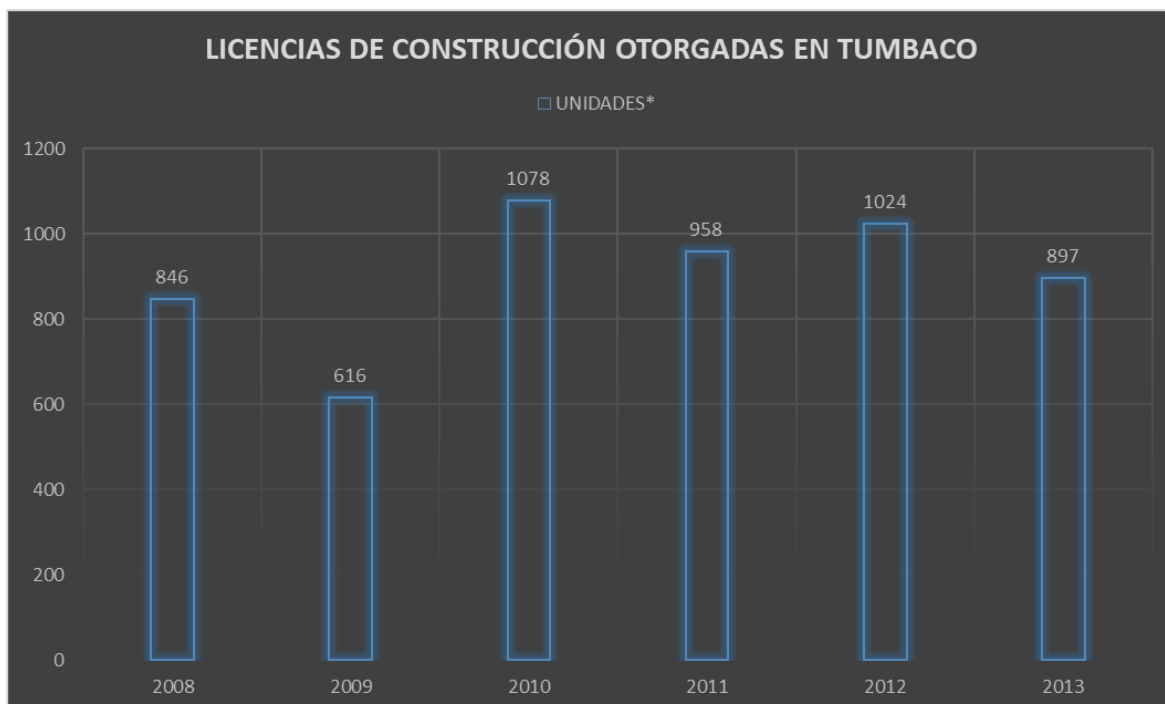
La tendencia de construcción en la ciudad de Quito, desde el 2008 se ha mantenido en un promedio de 8.150 unidades por año, sin embargo, se observa que a partir del año 2010 existe un incremento notorio en relación con años pasados, con una desaceleración en los años 2014-2016.

Además, se puede observar en el cuadro 6 que, en los años 2011 y 2012, mismos en los que se dio a conocer los acercamientos de la Municipalidad de Quito con las diferentes instituciones financieras nacionales e internacionales, e iniciaron los trabajos de construcción de la Ruta VIVA, reflejan una mayor cantidad de proyectos iniciados.



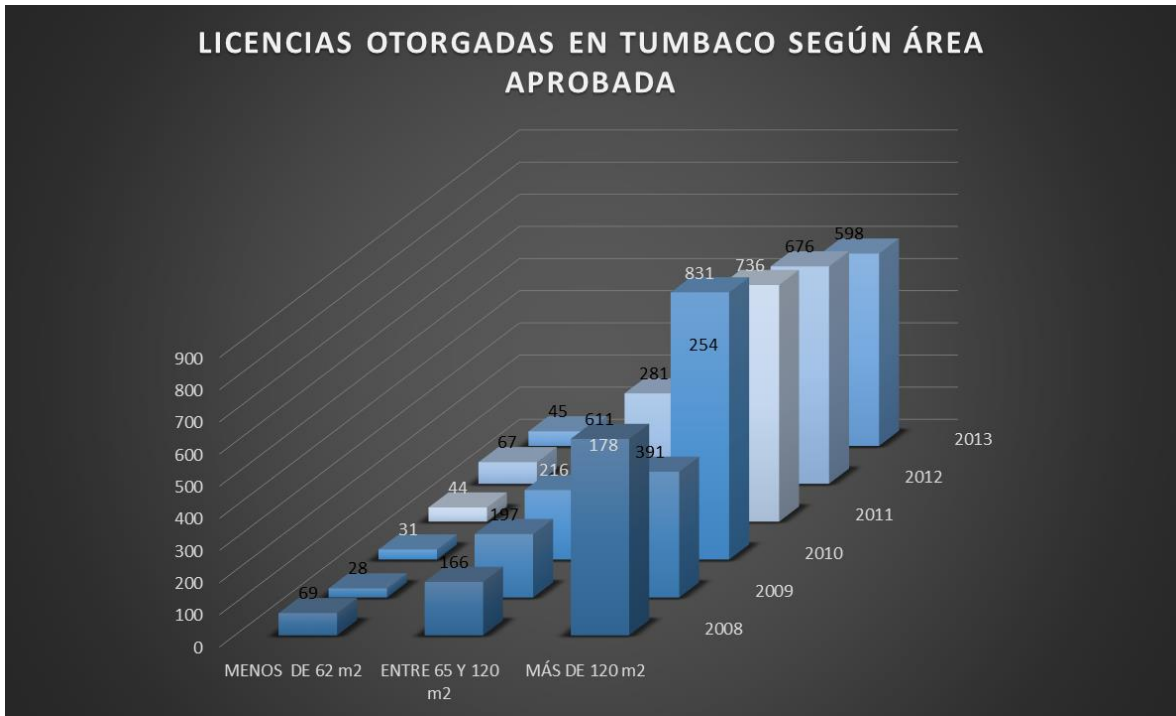
Cuadro 6: Unidades de vivienda en Quito
Fuente: Help Inmobiliario, 2017
Elaboración: El Autor

De igual manera, como se puede apreciar en el Cuadro 7, a partir del año 2010 existe un incremento en la cantidad de licencias de construcción otorgadas en la Parroquia de Tumbaco, con aproximadamente 990 licencias por año. Es así que los años 2010 y 2012 cuentan con 1078 y 1024 proyectos aprobadas respectivamente. Finalmente, el año 2013 fue el que menos licencias municipales expidió, con un total de 897 proyectos, debido a que la construcción de la nueva vía obstaculizó parcialmente la movilidad dentro de la parroquia además del incremento del costo de los terrenos cercanos al proyecto. Como se menciona anteriormente, coincide el incremento de aprobaciones con los acontecimientos de anuncio e inicio de construcción del proyecto Ruta VIVA.



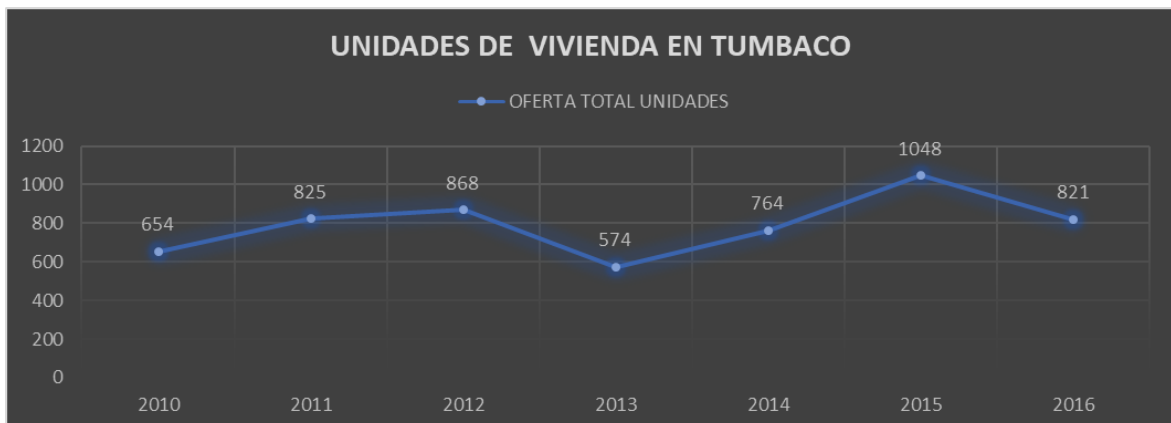
Cuadro 7: Permisos de Construcción en Tumbaco
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda - 2015
Elaboración: El Autor

La Secretaría de Territorio del Municipio del DMQ (2015), como se puede ver en el cuadro 8, indica que el 70.92% de las licencias de construcción otorgadas en Tumbaco corresponden a proyectos de vivienda de más de 120 metros cuadrados. Mientras que el 23.84% son proyectos de vivienda de entre 65 y 120 metros cuadrados y solo el 5.24% pertenecen a viviendas menores a 65 metros cuadrados de área útil. Esto junto al crecimiento urbano de la parroquia, demuestra la migración interna que sufrió Quito y el crecimiento demográfico de Tumbaco por parte de estratos socioeconómicos medio altos y altos, las cuales buscan espacios más amplios, dejando de lado la distancia hasta la ciudad o el precio del suelo ofertado.



Cuadro 8: Licencias otorgadas en Tumbaco según área aprobada
Fuente: Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda - 2015
Elaboración: El Autor

Según las estadísticas de Ernesto Gamboa & Asociados y como se aprecia en el cuadro 9, existían en promedio 795 unidades de vivienda nueva disponibles por año en la parroquia de Tumbaco, incrementando la oferta de vivienda a partir del año 2011, con una breve recaída en el año 2013 con únicamente 574 unidades de vivienda nueva. Sin embargo, en el año 2015 se registra el mayor número de

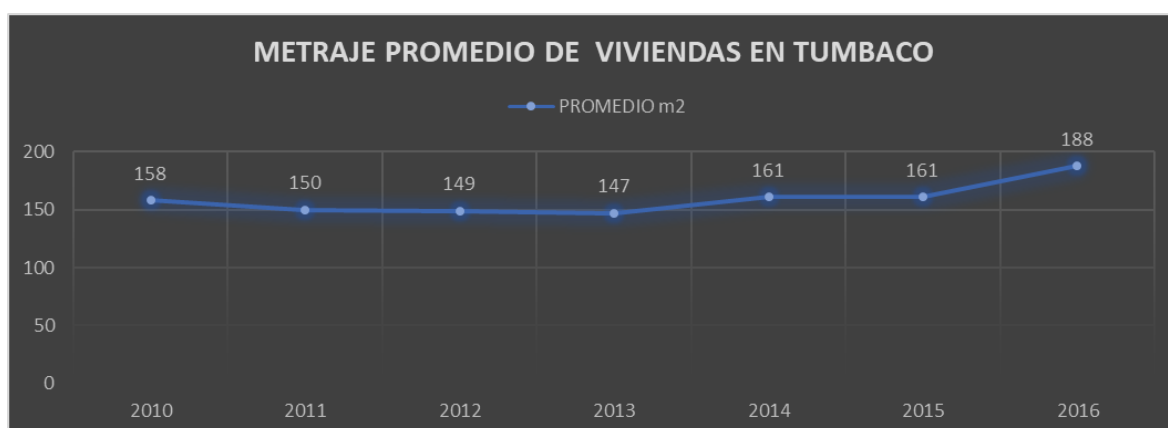


Cuadro 9: Unidades de vivienda disponibles en Tumbaco
Fuente: Help Inmobiliario, 2017
Elaboración: El Autor

unidades habitacionales ofertadas (1048 unidades), mismo año en el que la Ruta VIVA entra en funcionamiento.

Según la APIVE (2017) A partir del último trimestre del 2015 hasta el año 2016, el número de reservas para la compra de unidades de vivienda cayó un 43%. Acorde a Silverio Durán, presidente de la Cámara de la Industria de la Construcción, la situación económica del 2016, junto a las reformas de la Ley de Plusvalía, caída del precio del petróleo y la imposición de nuevos aranceles para ciertos productos utilizados en construcción, provocaron incertidumbre en los posibles compradores y se registró una disminución de al menos el 10% en inversiones privadas en el sector inmobiliario (Heredia T., 2017).

Como se puede ver en el cuadro 10, el tamaño promedio de construcción en viviendas ubicadas en la parroquia de Tumbaco va desde 147 hasta 188 metros cuadrados. La preferencia por espacios de vivienda más amplios se evidencia a partir del año 2010. Sin embargo, en el año 2013 el sector inmobiliario decidió reducir el tamaño de su oferta debido a que la absorción mensual disminuyó drásticamente en comparación al año 2012 (ver cuadro 11).

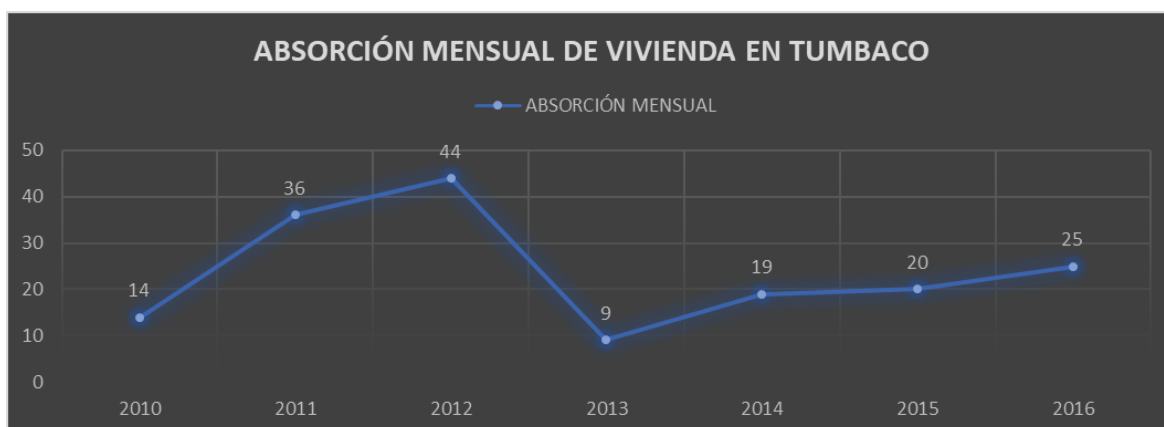


Cuadro 10: Promedio de metros cuadrados de vivienda en Tumbaco

Fuente: Help Inmobiliario, 2017

Elaboración: El Autor

La absorción mensual nos indica la cantidad promedio de unidades de vivienda nueva comercializadas. Como se puede ver en el cuadro 11, los años 2011 y 2012 fueron de gran importancia dentro del mercado inmobiliario ofertado en Tumbaco. El anuncio del proyecto y la puesta en marcha de los trabajos de construcción de la Ruta VIVA, aportaron a un crecimiento significativo del sector inmobiliario dentro de la parroquia de Tumbaco, llegando a concretar 36 ventas mensuales en el año 2011 y 44 ventas mensuales en el año 2012. A partir del 2014, la venta se estabiliza en alrededor de 20 unidades al mes. Para el arquitecto Carlos Guerra, constructor, a partir el año 2014 las ventas de unidades de vivienda se estancaron a diferencia del periodo desde el 2011 hasta inicios del 2014, resultado de los factores políticos y económicos que influenciaba el sector de la construcción en el Ecuador (Guerra Díaz, 2018).



Cuadro 11: Absorción Mensual en Tumbaco
Fuente: Help Inmobiliario, 2017
Elaboración: El Autor

Uno de los factores determinantes en la influencia de la ejecución del proyecto Ruta VIVA es el aumento del precio del metro cuadrado de construcción en el área de influencia directa del proyecto en relación al precio del metro cuadrado promedio en la ciudad de Quito. Según Ernesto Gamboa & Asociados y como indica

el cuadro 12, a partir del año 2010 el promedio del precio del metro cuadrado de construcción en Tumbaco se incrementó en un 11.5% en el 2010, 11.25% en el 2011, 3% en el 2012, 18% en el 2013, 14% en el 2014 y 9% el 2015. Sin embargo, en el 2016 el crecimiento se estancó, llegando únicamente al 1.29% debido a los factores mencionados previamente. En el mismo periodo, se puede evidenciar la diferencia entre los precios del m2 de Quito en comparación al precio de Tumbaco, llegando a existir una brecha de casi 40% en el año 2016, factor que refuerza el hecho de que el sector inmobiliario que invierte en esta zona, ataca a estratos económicos medio altos y altos.



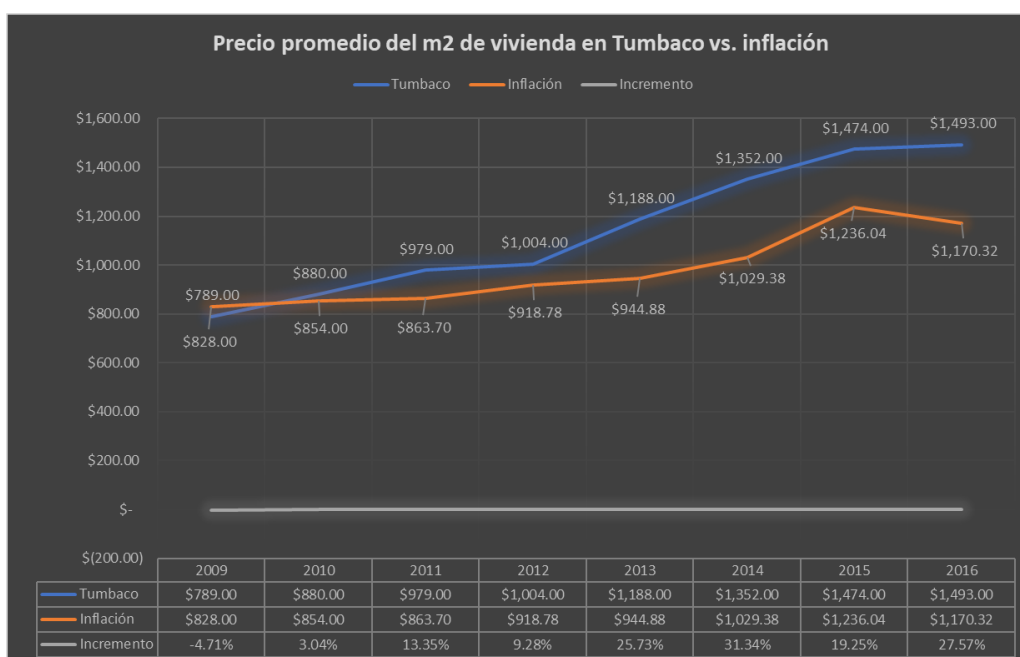
Cuadro 12: Precio promedio del m2 en Tumbaco y Quito

Fuente: Help Inmobiliario, 2017

Elaboración: El Autor

Uno de los factores más importantes dentro del análisis de datos estadísticos, es la variación entre el valor del m2 del mercado inmobiliario y el valor

del m2 proyectado según la inflación anual registrada en base a los índices anuales del IPCO. Según indica el cuadro 13, el precio de la inflación respecto al precio real de venta, en Tumbaco, incrementó de -4.71% a 3.04% entre el 2009 y 2010. A partir del 2013 hasta el 2016, la variación tuvo un alto incremento llegando hasta el 31% sobre el valor del m2 estimado de la inflación.



Cuadro 13: Precio m2 Tumbaco vs. Inflación

Fuente: Help Inmobiliario, 2017 – Banco Central del Ecuador, 2017

Elaboración: El Autor

Se puede establecer, que la parroquia de Tumbaco cuenta un crecimiento inmobiliario importante, sin embargo, este es direccionado a los grupos socioeconómicos con un poder adquisitivo alto. Los datos recabados indican que los potenciales compradores están dispuestos a pagar hasta un 40% más sobre el precio de la vivienda ubicada en la ciudad de Quito. Adicional a esto, es importante recalcar que el tamaño de las viviendas es un factor importante, ya que la mayoría de las unidades de vivienda construidas fueron de más de 120 m2.

Según el arquitecto José Ordoñez (2018), Director Ejecutivo del IMPU, la ciudadanía prefiere apartarse de la ciudad de Quito, dejando de lado el factor económico, con la finalidad de contar con cierto tipo de ventajas y condiciones adecuadas como tener un jardín, tener acceso a equipamientos educativos de calidad, contar con niveles más altos de calidad en arquitectura, clima templado, entre otros (Ordoñez Villacreses, 2018).

Se evidencia de manera contundente la relación entre el crecimiento de la parroquia y el anuncio, construcción y puesta en marcha de la ruta VIVA. Esto aporta a la idea de que el crecimiento urbano de la parroquia de Tumbaco se efectúa a través de la construcción de vías de acceso, en especial de la construcción de la ruta VIVA, la cuales benefician a grupos sociales que tienen un poder adquisitivo alto, promoviendo el uso del automóvil debido a la facilidad de acceso a nuevas rutas de conexión con todo el Distrito Metropolitano de Quito.

5. CAPÍTULO: DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE LA PARROQUIA TUMBACO

5.1. Alcance de las directrices de planificación

Unos de los objetivos específicos del presente documento de investigación es generar directrices para la planificación y gestión de las zonas de expansión urbana motivada por la construcción de grandes proyectos viales. A continuación, se realiza un análisis de parámetros de desarrollo y se plantean algunas directrices que mejoren los procesos de planificación en torno a la expansión y consolidación urbana.

Con la finalidad de que estas directrices generen, a posteriori, un modelo de gestión aplicable, eficiente y duradero, se ha limitado el desarrollo de esta propuesta a los parámetros para la construcción de un modelo definitivo.

La metodología utilizada en la aplicación de proyectos urbanos integrales - PUIs - de la ciudad de Buenos Aires nos indica que el proceso de formulación posee cuatro etapas, las cuales siguen un orden secuencial desde la identificación del problema hasta el monitoreo de resultados. El proceso implementación de proyectos urbanos integrales sigue un ciclo continuo de planificación, donde la ejecución y evaluación se encuentran fuertemente relacionadas, siendo capaz de afectar directamente en los resultados (Secretaría de Hábitat e Inclusión, 2016).

Uno de los mayores desafíos de la construcción de proyectos urbanos integrales es la perdurabilidad de estos frente los cambios institucionales y gubernamentales de cada país. Es por ello que la constitución de planes

sustentables y atractivos, tanto para el sector público como para el privado, van más allá de un requerimiento y se vuelven una necesidad.

Para definir las directrices que orienten el desarrollo de la parroquia, es importante tomar como referencia algunos instrumentos nacionales e internacionales. A continuación, se realizará un análisis de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU así como los objetivos de la Nueva Agenda Urbana.

5.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible

El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible.



Ilustración 7: Objetivos de desarrollo sostenible
Fuente: ONU, 2015

Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años. (ONU, n.d.)

Esta agenda posee 17 objetivos para la aplicación mundial, los cuales buscan forjar un mundo sostenible para el año 2030. Se esperaba que, durante los próximos 15 años, los gobiernos tanto locales como nacionales establezcan marcos regulatorios propios, y fijen sus objetivos en torno a su realidad. (ONU, n.d.). Dentro de estos objetivos se encuentran algunos directamente relacionados con las ciudades, los mismos que se describen a continuación:

5.2.1. Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles

Las ciudades, al ser el componente más importante del desarrollo social a nivel mundial, poseen problemas que contribuyen a su deterioro físico, social y económico. La congestión vial, la escasez de vivienda digna y adecuada, la falta de fondos para inversión pública, el deterioro de infraestructura general, entre otros, le restan posibilidades de crecimiento a las ciudades modernas. El objetivo 11 busca enfrentar estos problemas y generar oportunidades de manera que las ciudades puedan crecer y prosperar generando igualdad (ONU, 2015).

El objetivo 11 se desglosa en 10 metas bien definidas para el éxito de esta gestión, dos de los cuales se pueden tomar como referencia para la propuesta del presente documento:

11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad (ONU, 2015).

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países (ONU, 2015).

5.3. Nueva Agenda Urbana – Hábitat III

En octubre de 2016, Quito fue testigo privilegiado de la Conferencia Internacional Hábitat III. En este evento, se desarrolló la Nueva Agenda Urbana la cual pretende orientar el desarrollo urbano de las ciudades del futuro, haciendo énfasis en los derechos de los ciudadanos y sobre todo el Derecho a la Ciudad.

La Nueva Agenda Urbana se refiere a la movilidad como una dinámica clave de la urbanización. La infraestructura asociada a esta determina el modelo urbano de las ciudades – la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios (ONU, 2017). Uno de los principales problemas que enfrenta

La Nueva Agenda Urbana, es el crecimiento urbano descontrolado, el cual repercute directamente en la distancia entre puntos e interés cotidiano como trabajo, hogar, comercio, etc. La expansión urbana de baja densidad catapulta el uso de medios de transporte motorizados, sea públicos o privados.

Muchas ciudades no han desarrollado eficientes sistemas públicos de movilidad. Aun cuando hay disponibilidad, el transporte público sufre el estigma causado por los altos costos de acceso, falta de confianza, y deficiencias en seguridad y protección. Hasta ahora, la respuesta estándar al problema de movilidad urbana ha sido expandir la infraestructura, sobre todo para los automóviles, llevando a la construcción de más caminos, autopistas, puentes o túneles. Desafortunadamente, este tipo de progreso engendra un círculo vicioso: la ampliación de infraestructura estimula el crecimiento urbano descontrolado, facilitando el acceso a las zonas urbanas periféricas. Esto incrementa el uso de automóviles, que exige el desarrollo adicional de infraestructura, y así sucesivamente.

Si bien es cierto que todas las personas tienen derecho a acceder a su vivienda, lugar de trabajo, locales de esparcimiento y otros lugares de recreación o realización personal, de manera rápida y eficiente, y que la construcción de caminos es primordial para el desarrollo de ciudades y países de bajos ingresos, expandir la infraestructura no es necesariamente la panacea para los desafíos de la movilidad urbana actual. La movilidad no sólo debería ser una cuestión de desarrollo de infraestructura y servicios de transporte. Es necesario situarla dentro de un contexto sistémico que contemple la planificación urbana en su totalidad, para superar los apremios

sociales, económicos, políticos y físicos relacionados con la circulación de personas (ONU, 2017, p. s/i).

Dentro de la nueva agenda urbana encontramos cuatro artículos que sugieren cambios importantes en materia de planificación urbana vinculándola con la movilidad sostenible, y que plantean en general el modelo de ciudad sostenible:

50. Nos comprometemos a alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles y las redes e infraestructura de tecnología y comunicaciones, sobre la base de instrumentos de planificación fundados en un enfoque urbano y territorial integrado, a fin de aprovechar al máximo el potencial de esos sectores para mejorar la productividad, la cohesión social, económica y territorial, y la seguridad y la sostenibilidad ambiental. Ello debería incluir la conectividad entre las ciudades y sus alrededores, y entre las zonas periurbanas y rurales, así como una mayor interrelación entre la tierra y el mar, cuando proceda (ONU, 2017, p. 18).

51. Nos comprometemos a fomentar el desarrollo de marcos espaciales urbanos, incluidos los instrumentos de planificación y diseño urbanos que apoyan la ordenación y el uso sostenibles de los recursos naturales y la tierra, un nivel adecuado de compacidad y densidad, policentrismo y usos mixtos, mediante estrategias de relleno de espacios vacíos o de planificación de nuevas ampliaciones, según proceda, con el fin de impulsar las economías de escala y aglomeración, reforzar la planificación del sistema alimentario y aumentar la eficiencia en el uso de los recursos, la resiliencia urbana y la sostenibilidad ambiental (ONU, 2017, p. 19).

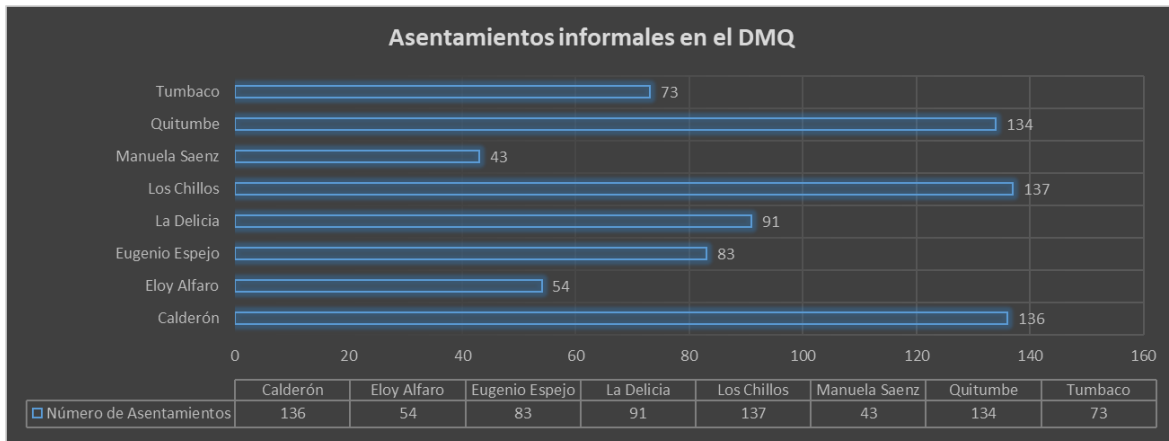
52. Alentamos la formulación de estrategias de desarrollo espacial que tengan en cuenta, según corresponda, la necesidad de orientar la ampliación urbana dando prioridad a la renovación urbana mediante la planificación de la provisión de infraestructuras y servicios accesibles y bien conectados, el logro de densidades demográficas sostenibles y el diseño compacto y la integración de nuevos barrios en el entramado urbano, impidiendo el crecimiento urbano incontrolado y la marginación (ONU, 2017, p. 19).

98. Promoveremos una ordenación territorial y urbana integrada, incluidas las ampliaciones urbanas planificadas sobre la base de los principios de equidad, el uso eficaz y sostenible de la tierra y los recursos naturales, la compacidad, el policentrismo, la conectividad y las densidades adecuadas y los múltiples usos del espacio, así como los usos sociales y económicos mixtos en las zonas construidas, a fin de impedir el crecimiento urbano incontrolado, reducir los problemas y las necesidades de movilidad y los costos per cápita de la prestación de servicios y aprovechar la densidad y las economías de escala y de aglomeración, según proceda (ONU, 2017, p. 44).

5.4. Quito como ciudad sostenible

Según datos de la ONU (2017), la población urbana mundial que residía en barrios marginales decreció del 39 al 30% entre los años 2000 y 2014, sin embargo, esto no significó que el número de personas disminuyó. Por el contrario, según

datos de la misma fuente, para el 2014 existían 880 MM de personas residiendo en zonas urbanas marginales, mientras que en el 2000 se registraron 792 MM.



Cuadro 14: *Asentamientos Informales DMQ*
Fuente: STHV, 2014
Elaboración: El autor

Según datos de la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda (2014), para el año 2014 se registraron 751 asentamientos informales, que alcanzaban 11.614,12 hectáreas de superficie dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Como se puede apreciar en el cuadro 14, las zonas con mayor cantidad de asentamientos informales son los nuevos polos de desarrollo urbano e inmobiliario, siendo estas, parroquias rurales del DMQ.

En 2010 la Unidad Especial Regula tu Barrio (UERB) realizó una consultoría que buscó identificar a los asentamientos informales en el DMQ. Este trabajo reveló información sobre su ubicación, cantidad de lotes, área, características físicas, de tenencia, entre otros datos necesarios para el estudio de cada caso (Bastidas Meza, 2018, p. 24).

Resumen de datos por administración zonal						
Admin. Zonal	Cantidad	Regularizados	Sin info.	Repetido	Sin nombre	Por analizar
Calderón	116	-	27	1	-	115
La Delicia	108	1	12	2	-	105
Eloy Alfaro	37	8	8	-	-	29
M. Sáenz	27	-	-	-	-	27
E. Espejo	33	-	10	-	-	33
Quitumbe	275	16	79	16	4	239
Tumbaco	25	-	8	1	-	24
Los Chillos	38	1	5	1	-	36
TOTAL	659	26	149	21	4	608

Tabla 3: Asentamientos Informales por Administración Zonal
Fuente y Elaboración: Bastidas Meza, 2018

Mediante este plan, hasta el 2018 se han generado 7735 títulos individuales de propiedad, gestionando alrededor de 416 barrios, que benefician a aproximadamente 65 mil habitantes de diferentes sectores del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ, 2018).

Siguiendo esta línea de acción, el Instituto Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU), desarrolló un documento de planificación a largo plazo para la ciudad de Quito, donde se plantea una nueva organización territorial urbana sostenible, que pretende implementar una subdivisión territorial con un enfoque basado en la escala humana. Bajo este enfoque, se considera al barrio como motor de revitalización urbana conjuntamente con la participación de la comunidad, teniendo como objetivo que todos los habitantes de cualquier lugar del Distrito cuenten con oportunidades para acceder a trabajo, servicios y equipamiento, incrementando su calidad de vida (IMPU, 2017).

Según el arquitecto José Ordoñez, Director General del IMPU (2018), la concepción de un nuevo ordenamiento territorial se realiza en base a la generación de centralidades urbanas, las cuales deben ser un conglomerado de ciudadano y espacial, que cuente con equipamiento, servicios y condiciones apropiadas para mantener, tanto la imagen urbana, como la calidad de vida. La parroquia Tumbaco es catalogada actualmente como una de las más importantes centralidades del DMQ.

De igual manera se generó propuestas de movilidad sostenible, que favorecen a los ciclistas y al transporte público, mediante el desarrollo de cinco esferas de movilidad – escala global; escala regional; escala metropolitana; escala urbana; escala barrial – donde la meta principal es la reducción de la demanda de viajes entre las distintas zonas del DMQ (IMPU, 2017).

Las zonas de expansión urbana no cuentan con una política específica en cuanto a ocupación del territorio. Sin embargo, se han iniciado procesos y planes de uso y ocupación de suelo especial, los cuales han comenzado a dejar lecciones y aprendizajes para una futura estructuración de políticas de expansión (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017).

La apreciación general de Quito llevada a una esfera de desarrollo urbano puede resumirse de la siguiente manera:

Quito no reúne aún las condiciones de gestión e implementación para ser considerada una ciudad inteligente. No muestra señales de adecuación en sus respuestas orientadas a satisfacer los requerimientos ciudadanos. La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay una

estructura de centralidades que brinde servicios adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadana con optimización de tiempo y calidad, y que sirvan como motores de concentración de servicios y actividades que consoliden y organicen el tejido disperso y poco denso, característicos en la ciudad.[...] (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2017, p. 59).

Quito, al ser una urbe tan dispersa, no cumple con varios de los principios y derechos amparados dentro de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, la cual promueve la igualdad de oportunidades para el desarrollo sostenible y el acceso a servicios básicos de toda la población, de igual manera se promulga que todas las acciones que envuelvan la planificación y gestión del suelo se basarán en interés públicos, preconizando las necesidades de la población y garantizando el derecho a la ciudad, distribuyendo equitativamente el reparto de beneficios entre todos los actores implicados en procesos urbanísticos (Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, 2016).

5.5. Modelo para la implementación de políticas de expansión urbana en torno a proyectos viales

Los planes o proyectos urbanos y de movilidad de la actualidad, deben forjarse de manera integral, es decir, deben tener la capacidad de adaptarse a situaciones cambiantes, dinamizando su ejecución sin alterar el objeto principal. Además, deben considerarse desde sus implicaciones y posibles impactos en la estructura urbana. Las entidades controladoras o planificadoras, deberían contar con un sistema de planificación que abarque cada aspecto urbano pertinente a cada

zona, en otras palabras, tomar en consideración como la generación de vías, afecta a factores como servicios básicos e infraestructura, uso y ocupación de suelo, movilidad, vivienda, economía local, equipamientos, espacio público, entre otros. Para ello, es necesario tomar como base el Plan Nacional del Buen Vivir, los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial local, el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial y la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.

Para lograr un cambio en la dirección en la gestión urbana y de movilidad, se necesita un nuevo paradigma en torno a la planificación urbana en general. En base a los instrumentos mencionados previamente, se requiere seguir principios que incentiven la construcción de ciudades compactas y densificadas, con la finalidad de facilitar el acceso a distintos lugares, servicios, actividades o bienes, insertando una herramienta indispensable para grupos sociales con mayores dificultades de movilización, dentro de la planificación territorial, con una mixtura de usos de suelos que refuerce este nuevo paradigma en torno a la cercanía de actividades y la reducción de la necesidad de transporte y amplíe la accesibilidad a bienes y servicios (ONU - HÁBITAT, s.d.).

Uno de los principales ejes de desarrollo dentro los objetivos de la Nueva Agenda Urbana es respetar los principios de los derechos humanos. La igualdad, inclusión, participación ciudadana, la rendición de cuentas, la no discriminación y el estado de derecho son componentes vitales para el progreso de este nuevo modelo de planificación y gestión urbana (ONU - HÁBITAT, s.d.). Junto con esto, “las consideraciones de planificación deben proveer una estructura urbana racional para reducir costos de transporte, provisión de servicios, mejoras en el uso de

suelo[...], incluyendo densificación urbana, rehabilitación de áreas, desarrollo de suelo abandonado”, entre otros (ONU - HÁBITAT, s.d.).

A continuación, se proponen lineamientos de planificación y gestión, contruidos a partir de los resultados del estudio, como una propuesta para futuros proyectos viales y de planificación:

Diálogo entre niveles de intervención

La planificación urbana debe tomar en consideración los cuatro niveles de acción para la formulación de proyectos. Primer nivel de escala nacional, en el cual se definen los lineamientos del PNBV y se analizan los objetivos estratégicos de desarrollo a nivel nacional. Segundo nivel, a escala metropolitana, donde encontramos los planes macros de movilidad y donde se desarrollan los planes parciales, especiales y los grandes proyectos urbanos. El tercer nivel a escala parroquial, donde se definen los parámetros de intervención de acuerdo con la realidad local. Y finalmente, el cuarto nivel, de escala micro en donde se desarrollan las urbanizaciones privadas, conjuntos habitacionales y el equipamiento urbano mayor con su respectivo plan de movilidad de carácter obligatorio.

Debe existir coherencia y sobre todo una estrecha interrelación entre las diferentes escalas para poder desarrollar planes alineados al desarrollo urbano proyectado y a la realidad local, y la implementación de procesos consultivos participativos.

Uso y Ocupación de Suelo y Movilidad Sostenible

Es necesario fomentar la relación entre las políticas de uso y ocupación del suelo y la planificación de movilidad con el objetivo de frenar la expansión urbana desorganizada. Ello requiere de la vinculación a mediano y largo plazo de la planificación urbana con la planificación y gestión de la movilidad. De igual manera, es necesario incentivar el uso de transporte público mejorando su calidad y cobertura, para disminuir la movilización en vehículos motorizados de uso privado, y proponiendo nuevas alternativas de movilización.

La mitigación de congestión vial, contaminación del aire, uso excesivo de combustibles fósiles, pérdidas económicas en función al tiempo y al dinero, deberán ser un requisito dentro de los planes de desarrollo en cada nivel de acción. La densificación habitacional, reforzada por la mixtura de suelos y un buen sistema de transporte público, garantizarán una urbanización y movilidad sostenible. Una planificación a escala Humana.

En este modelo se recomienda que las ordenanzas de uso y ocupación del suelo, así como los artículos de la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo se mantengan e intenten cumplirse a cabalidad. Junto con esto, debería incentivarse la densificación urbana, pero de una manera controlada, la cual explote el potencial del suelo y no acapare grandes extensiones de territorio sin un fin significativo. Ante ello, Lungo y Smolka (en Hermida, 2015) recomiendan una solución bipartita:

Por un lado, mantener una normativa general para toda la ciudad pero modificando los criterios convencionales para que puedan tener flexibilidad y absorber los incesantes cambios que ocurren en los ámbitos urbanos, y por otro, permitir normativas específicas para determinados proyectos, pero evitando marcos normativos que puedan ir a contracorriente de los objetivos planteados en el Plan de Ciudad (Hermida, 2015, p. 235).

La diversificación de usos de suelo y la creación de espacios públicos constituye un eje fundamental dentro del desarrollo de este nuevo modelo de urbanismo. El objetivo es que a través de nuevos ejes normativos y regulatorios, se motive la construcción de barrios sin extensas murallas que delimiten y encierren el espacio privado, generando un microhábitat en el interior y abandonando los espacios de circulación y conexión de la ciudad. Se busca fomentar la integración urbana mediante plantas bajas activas, redes comerciales de escala barrial o sectorial, o generando nuevos equipamientos en función a las carencias del entorno circundante del proyecto en desarrollo, para finalmente fortalecer los barrios a través de la organización y participación ciudadana. Puede manejarse, por ejemplo, permitiendo que los constructores incrementen el número de plantas a construir de sus proyectos, siempre y cuando dejen una plaza pública o un espacio comercial en la planta baja.

De esta forma se pueden producir ciudades más amigables que aquellas, en las que debido a la aplicación de una normativa tan rígida, donde se pierde toda oportunidad de ganar espacio público y convertir a las calles de los barrios en actores vivos dentro del espacio urbano.

Diseño integral de proyectos de intervención

El objetivo principal de esta directriz, es evaluar cada proyecto de intervención urbana, sean estos proyectos viales, de espacio público, equipamientos o grandes proyectos inmobiliarios, antes, durante y después de su ejecución. El objetivo es que de esta manera se lleve un mejor control en cuanto mitigación de impactos negativos y fortalecimiento de impactos positivos.

Los proyectos de intervención urbana no pueden ser concebidos sin considerar su entorno y los posibles impactos que estos pueden llegar a generar. La generación de Grandes Proyectos Urbanos es un mecanismo mediante el cual se pueden regular las intervenciones urbanas, implementando instrumentos de gestión de suelos que permitan, por ejemplo, la recuperación de beneficios y la reinversión del valor generado. En proyectos donde la acción principal es generar o mejorar la conectividad, se puede contemplar nuevas o mejores opciones de transporte público. A la par que se promueve la reestructuración en el uso de suelos que permita la implementación de vivienda para diferentes segmentos de la población, evitando así una agresiva especulación del suelo y los procesos de segregación e inequidad que actualmente enfrentamos en el desarrollo del urbanismo contemporáneo.

Actualmente no existen en Ecuador mecanismos ni instrumentos de planificación del suelo que se adapten a todas las realidades dentro del territorio nacional. Sin embargo, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo describe, contempla en la Sección Tercera, instrumentos de planeamiento del suelo urbano, que tratan de orientar la generación y gestión de las normativas

a nivel nacional (Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, 2016). Desafortunadamente estos instrumentos que intentan ayudar a la regulación de las intervenciones urbanas, no toman en cuenta la importancia del impacto generado por los proyectos que no consideran al entorno urbano como un potencial foco de desarrollo urbano, social, económico, inmobiliario, etc., y aportan a un crecimiento urbano desorganizado, desigual e injusto.

La gestión adecuada del suelo es uno de los elementos de mayor importancia para la generación de proyectos urbanos integrales. La misma debe prever e incentivar la generación de instrumentos que velen por la distribución equitativa de cargas y beneficios, una adecuada forma de intervenir en la morfología y la estructura urbana, una justa regulación del mercado de suelo y que contemple un mecanismo de financiamiento y reinversión para el desarrollo urbano (Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, 2016). Todo lo antes descrito es facultativamente conmensurable, lo cual puede generar bases para análisis y estudios con el fin de realizar directrices cada vez más precisas en torno a las intervenciones urbanas.

Uno de los resultados dentro de la evaluación de proyectos, es la capacidad de propuesta de actualización y/o modernización de las herramientas e instrumentos de planificación y ejecución, de igual manera, se debe valorar el seguimiento o alineación con las políticas públicas establecidas y con los objetivos de desarrollo, tanto local como a nivel metropolitano.

Procesos de Participación Ciudadana

Los proyectos y las iniciativas de intervención no deben ser manejadas únicamente por los gobiernos locales o metropolitanos. La participación ciudadana dentro del marco regulatorio y de planificación, constituye un eje fundamental en el diagnóstico de los problemas reales de cada zona de intervención. Es por eso que la participación no debe ser concebida desde la jerarquía vertical, sino desde un enfoque de planificación horizontal, donde se tome en cuenta no solo al grupo de ciudadanos que van a verse afectados, directa o indirectamente, por el proyecto, sino incluir también a los promotores inmobiliarios, expertos en desarrollo urbano, la academia, el gremio de transportistas, entre otros. “[...].La planificación coordinada de la movilidad urbana y el desarrollo urbanístico comienza con una visión colectiva de la ciudad futura, compartida por el gobierno de la ciudad y la sociedad civil [...]” (ONU - HÁBITAT, 2013, p. 31).

No se debe limitar a la convocatoria a los ciudadanos a un par de talleres” participativos”, cuando en realidad los proyectos están ya definidos. Se deben sumar esfuerzos conjuntos para la generación de un proyecto viable, sostenible y que responda a las realidades locales, elaborando a través de un proceso sistemático la participación de la ciudadanía con consultas orales, escritas y virtuales, exhibiciones rotativas, veedurías, etc. (Hermida, 2015).

Incentivos compensatorios y captura del valor del suelo

Ecuador es uno de los pocos países que ha dejado de lado el tema de recuperación de inversión, esto es debido a que los grupos de mayor poder adquisitivo, han generado fuertes resistencias, hasta el punto de la derogación del impuesto a la plusvalía propuesto por el anterior gobierno nacional. Actualmente, los instrumentos utilizados para la regulación del mercado de suelo intentan evitar especulación sobre los bienes inmuebles, también intentan facilitar la adquisición de suelo público para el desarrollo de intervenciones urbanas. Sin embargo, estos recursos de legislación tributaria inmobiliaria, que son necesarios para controlar la expansión urbana, así como la mejora en los sistemas de transporte público, no tienen una unidad de actuación urbanística fuertemente establecida. Consecuencia de ello es que cada gobierno autónomo descentralizado toma riendas en cuanto a la recuperación del valor del suelo y a la integración inmobiliaria como actor importante dentro de la generación y regeneración urbana a través del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo, 2016).

En Latinoamérica existen experiencias de aplicación de una tributación progresiva (De Cesare, 2010; Morales, 2010), o el cobro de un mayor impuesto al suelo que a la edificación, con la finalidad de compactar las ciudades (England, 2013; Morales, 2010). En Brasil un intento interesante han sido los CEPACS – Certificados de Potencial Adicional de Construcción - en Sao Paulo (Sandroni, 2010), que consiste en la venta de bonos en subastas electrónicas en el mercado de valores que otorgan al portador

derechos de construcción adicionales; las ganancias de la venta de estos bonos son invertidas en grandes operaciones urbanas (Hermida, 2015, p. 236).

Actualmente existe el cobro a la contribución de mejoras, el impuesto predial anual y el impuesto a la plusvalía -antiguo- al momento de la transacción de la venta de un bien inmueble, sin embargo, no existe ningún registro que intente ejecutar mecanismos de captura de plusvalía. El único caso que intentó realizar una recuperación de plusvalías es el Plan Bicentenario de la ciudad de Quito, el cual se sometió a revisión después de 6 años de no manejar los resultados deseados.

Es por eso que dentro del marco de legislación tributaria se proponen dos opciones para la captura del valor del suelo:

- Impuestos representativos y progresivos dentro de lotes urbanos no edificados. Si después de un cierto número de años, estos lotes siguen sin un proceso de edificación legalizado, se analizará la posibilidad de expropiación para la construcción de proyectos como vivienda social municipal y/o espacio público.
- La recuperación de plusvalías generadas por la inversión pública en inmuebles privados para futuras inversiones en proyectos urbanos para la colectividad.

5.6. Síntesis

Es importante recalcar la importancia de la concepción de los proyectos de desarrollo urbano como Grandes Proyectos Urbanos, que se desarrollen como proyectos integrales analizando todas las posibles repercusiones dentro del territorio a intervenir, tomando en especial consideración a los proyectos viales, ya que estos moldean uno de los elementos principal dentro del entorno urbano.

La normativa y el control sobre la planificación de proyectos viales es vital para construir ciudades más equitativas, que reflejen beneficios para las mayorías e incentiven el uso de transporte público o alternativo. Junto con esto, la planificación, el control y los incentivos sobre la integración inmobiliaria y el mercado inmobiliario al concepto de desarrollo urbano son fundamentales para lograr el crecimiento adecuado de las ciudades.

De esta forma, la planificación y el diseño urbano deben centrarse en aproximar personas de los lugares, y crear ciudades que valoren la accesibilidad, más que expandir la infraestructura de transporte urbano a fin de aumentar la circulación de pasajeros o de bienes. En pocas palabras, los residentes urbanos deberían poder satisfacer sus necesidades haciendo el menor número de viajes posible, sea cual sea su destino.

Aterrizando lo antes expuesto al caso de estudio, si no se toman medidas próximamente, Tumbaco podría alcanzar un punto de inflexión, debido a que los impactos que generó la construcción de la Ruta VIVA reflejan la falta de planificación y de integración de los proyectos viales a la realidad urbana. Es necesario conocer el entorno social, demográfico, geográfico y urbano para poder

proyectar y planificar intervenciones de gran escala, como por ejemplo la construcción de una gran vía expresa que une la ciudad capital con varios puntos del este de la región, siendo el aeropuerto internacional uno de los principales objetivos de conexión de la vía construida.

6. CAPÍTULO: DISCUSIÓN FINAL

El presente trabajo de investigación pretende generar reflexiones en cuanto a la relación de la planificación y gestión urbana y la planificación y gestión de movilidad. El objetivo común de ambas especialidades es producir ciudades más equitativas, justas y sostenibles, que aseguren el derecho a la ciudad y el derecho a las mismas oportunidades, independientemente de su condición social o económica. Este estudio intenta dar pautas para la mejor planificación en cuanto a proyectos viales en la ciudad de Quito, que contribuya a un mejor desarrollo urbano de la ciudad, tomando en consideración todos los factores necesarios para una expansión sostenible.

Es necesario realzar la importancia de la concepción de los proyectos de expansión vial como proyectos integrales que analicen todas las posibles incidencias dentro del territorio a intervenir. Hoy en día, no se puede percibir al crecimiento urbano únicamente como la organización o reorganización del territorio físico. La planificación y gestión urbana y de movilidad debe integrarse a la sustentabilidad ambiental, el desarrollo social, el desarrollo económico y la participación ciudadana son entes fundamentales en el crecimiento urbano.

Las herramientas forjadas por las entidades de planificación, regulación y gestión, no son lo suficientemente fuertes o versátiles al momento de su aplicación. Además, es necesario entender que cada territorio es un universo distinto. Cada zona de intervención tiene particularidades que pueden ser replicables en otras locaciones pero no pueden ser cien por ciento exactas, por lo que se hace imperativo la reformulación o creación de nuevos instrumentos que ayuden al cumplimiento de la normativa, sea esta nacional, sectorial o local.

La presente investigación pretende dar una pauta para una mejor planificación en cuanto a proyectos viales en la ciudad de Quito, que contribuya a un mejor desarrollo urbano de la ciudad, tomando en consideración todos los factores necesarios para una expansión sostenible. Esta investigación intentó generar temas que generen nuevos debates, tanto dentro de la academia como dentro de las entidades de control y gestión en torno a la planificación urbana y de movilidad, así como la importancia de racionalizar y normar el mercado inmobiliario.

La hipótesis inicial del presente trabajo de investigación declaró:

“La implementación de proyectos viales tiene un impacto directo en el movimiento del mercado de suelos dentro del área de influencia de este, y fomenta un acelerado y desorganizado proceso de urbanización de zonas rurales.”

La hipótesis se compone de tres fracciones importantes, todas ligadas entre sí. La primera refleja la realidad actual de los proyectos de movilidad, los cuales no consideran muchas variables inherentes a las zonas de intervención. La segunda estudia los efectos de la especulación del valor de la tierra y la variabilidad del mercado inmobiliario con relación a la planificación y ejecución de grandes

proyectos de movilidad o de intervención urbana. Finalmente se estudia el comportamiento de la zona de intervención en función a la influencia generada por el proyecto de intervención de movilidad.

6.1. La realidad de los proyectos de movilidad urbana

Como se describe anteriormente, los comienzos del siglo XXI generaron grandes cambios en la manera de pensar y relacionar la planificación y gestión urbana y de movilidad, integrando esta última a las bases de una nueva generación de pensamiento urbanístico, tomando en cuenta a los diferentes medios de transporte que existen en la actualidad, los actores involucrados y la relación entre bienes y servicios con el destino o lugar donde se encuentren.

Como herencia de la planificación urbana y de movilidad del siglo pasado, percibimos ciudades desordenadas, donde encontramos una repartición de infraestructura asimétrica y desbalanceada, resultando en la conglomeración de centros financieros, plataformas gubernamentales, parques industriales, entre otros, repartidos en distintos puntos de las ciudades sin ninguna lógica de planificación o de ordenamiento. Ello ha generado una fragmentación del territorio y provocado complicaciones sociales y demográficas en torno al uso y abandono de ciertos sectores de la urbe.

El desarrollo de la movilidad y la economía moderna no se dio a la par. Por un lado, el progreso de la economía se apalancaba en los avances tecnológicos, organizacionales y espaciales, resultando en una demanda de movilidad cada vez

más alta, al requerir un traslado más frecuente de bienes, servicios y mano de obra. Por otro lado, y como consecuencia al requerimiento de una creciente economía, se planificaron grandes sistemas de comunicación vial que agilicen la movilidad entre distintos puntos dentro y fuera de las ciudades. Sin embargo, el beneficio de la construcción de grandes autopistas y carreteras, que en un principio era destinado a elementos de interés público, lo absorbió la población de estratos socioeconómicos altos que tenían un automóvil o un medio de transporte privado.

Como consecuencia de la construcción de autopistas que facilitaban el transporte privado, la morfología urbana sufrió modificaciones. Se fomentó un proceso de urbanización disperso, caracterizado por una baja densidad poblacional, encuentros entre zonas urbanas y rurales donde los espacios urbanos tomaban poder y restaban territorio rural, desigualdad de acceso a servicios, degradación ambiental, entre otros. La dispersión urbana forjó una serie de impactos negativos en esferas sociales, económicas y ambientales, desencadenando importantes problemas para las entidades de planificación y gestión territorial, como provisión de servicios básicos, equipamientos, redes viales e infraestructura urbana en general.

En el caso de América Latina, el desarrollo de los modelos urbanos dispersos, provenientes de la influencia europea, mostró el deterioro del servicio de transporte público y la preferencia por medio de transporte privado.

Sin embargo, el cambio de paradigma de la planificación urbana dio paso a la segmentación de los proyectos de intervención urbana, donde los Grandes Proyectos Urbanos (GPU), tuvieron y tienen, hoy por hoy, un papel protagónico dentro del desarrollo de las ciudades del siglo XXI. Estos tienen como característica

principal la concepción de proyectos integrales, que tomen en cuenta todas las variables que puedan generar impacto dentro de las zonas de intervención.

La construcción de sistemas de transporte público, así como la construcción de grandes proyectos viales que mejoran la conectividad urbana, son parte de estas grandes intervenciones urbanas. La Ruta VIVA, debido a su gran envergadura como proyecto de vinculación entre la ciudad de Quito, la terminal aérea internacional y las zonas norte y este del país, empareja al concepto de un GPU, sin embargo, a pesar de que uno de los requisitos fundamentales para la aceptación del proyecto, y posterior planificación y ejecución, era un estudio multidisciplinario y multiescalar de los impactos que este podía generar en la zona de intervención.

El análisis de los estudios de prefactibilidad del proyecto, así como de la normativa a escala nacional (LOTUS), metropolitana (DMQ) y local (PDOT – GAD Tumbaco), revela el vacío técnico y legal que existe el momento de la planificación, aceptación y posterior ejecución de grandes proyectos de intervención urbana. Por lo que se plantea en el presente trabajo de investigación, herramientas de implementación política en torno a proyectos viales, las cuales priorizan la importancia del diálogo y la interrelación entre los distintos niveles de intervención urbana- Así como el diseño, planificación y evaluación, de manera integral, de dichos proyectos de intervención urbana.

6.2. El valor de la tierra en función a la planificación y ejecución de intervenciones urbanas

La planificación del siglo XXI se ve marcada por la influencia de una normativa vieja y anticuada, la cual se caracteriza por mantener regulaciones

inexorables e inflexibles. En consecuencia, los grandes proyectos urbanos se ven forzados a modificar su concepción, en función del cumplimiento de los marcos regulatorios establecidos en las leyes latinoamericanas, resultando en un desenfoque de su objetivo final, modificando el impacto deseado.

Actualmente y dentro de los marcos regulatorios preestablecidos en Latinoamérica, la planificación de proyectos de intervención urbana considera impactos a nivel social, cultural, económico, ambiental, urbano, entre otros. Sin embargo, estos no toman en consideración las relaciones interdisciplinarias entre todas las esferas involucradas en la concepción de dichos proyectos, lo que genera un proceso de desarrollo desigual que afecta directamente al crecimiento adecuado y ordenado del territorio.

Todos los proyectos de intervención urbana infieren directamente en las variaciones del precio de la tierra, así como la variedad de amenidades o externalidades del sector donde este se encuentre. Es entonces cuando los propietarios del suelo capitalizan a su favor esta serie de eventos ajenos a su propiedad, por lo que se produce especulación del suelo en el caso de intervenciones urbanas públicas, y desde el sector privado la construcción o aglomeración de conjuntos y urbanizaciones cerradas, desestabilizando el mercado y fijando precios a conveniencia particular. Una de las prácticas comunes de los propietarios de la tierra, es la retención del suelo, el cual produce expectativas sobre el valor futuro de este.

Sin embargo, esta ganancia percibida por los propietarios del suelo o la plusvalía generada en sus terrenos, debería ser de uso predilecto de las entidades

gubernamentales, destinando dichos recursos a proyectos de naturaleza social, desarrollo urbano y ampliación o mejora del espacio urbano.

La normativa y las regulaciones municipales tienen un papel fundamental dentro de la definición del valor del suelo. Estas regulan una serie de características que se deben manejar en todos los sectores donde rija su legislación, para asegurar en correcto desarrollo del territorio. Actualmente, y debido a los problemas anteriormente descritos, la especulación del suelo es un problema creciente dentro de Ecuador, existen grupos interesados en la adquisición de grandes parcelas de terreno no para uso directo, sino para aprovechar su máxima explotación, lo que coloquialmente se denomina “engordar el terreno”.

Para el caso de la construcción del proyecto de intervención vial, Ruta VIVA, dentro de la parroquia Tumbaco, se pudo evidenciar un aumento del valor del suelo, tanto municipal, como comercial, consecuente con el inicio de la obra antes mencionada. Los cambios en el uso y ocupación del suelo impuestos por las entidades reguladoras no fueron la excepción, denotando un cambio en torno a la edificabilidad de proyectos residenciales dentro del área de influencia directa del proyecto de intervención vial. Las variaciones del valor municipal del suelo llegaban a un incremento hasta del 90% en ciertos sectores y un incremento de hasta el 150% en el valor comercial del mismo. La influencia de las vías, entendiéndolas en el caso de la Ruta Viva como un gran proyecto de intervención urbana por su capacidad de movilizar plusvalías e incidir en el crecimiento y forma de la ciudad, se evidencia en la variación del valor del suelo.

El presente trabajo de investigación entrega, dentro del modelo propuesto de implementación de políticas para proyectos viales, pautas para que ayuden a

mejorar la regulación en torno a uso y ocupación de suelo, añadiendo a esto la importancia de la integralidad de los proyectos de intervención urbana a toda escala y de todo propósito. Considera también la necesidad de precautelar la justa captura del valor del suelo sin dejar de lado incentivos compensatorios para no desincentivar a la inversión inmobiliaria privada.

6.3. Consecuencias de la construcción del proyecto de intervención vial Ruta VIVA en la parroquia de Tumbaco

A partir del último trimestre del 2011 Tumbaco sufrió un crecimiento acelerado debido a su ubicación estratégica dentro del plano de aproximación del nuevo aeropuerto de Quito y la ciudad Capital. Muchos de los ciudadanos de Quito decidieron migrar a esta parroquia debido a su clima, ubicación, tranquilidad, etc. Sin embargo, y a pesar de la construcción de grandes edificios comerciales, unidades educativas de segundo y tercer nivel, tanto públicas como privadas, así como infraestructura de salud, el desarrollo de la zona en términos de centros de negocios, entidades públicas, y servicios, no ha crecido en igual magnitud.

Los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la parroquia no reflejan otra cosa que la falta de comunicación entre niveles de legislación y la dependencia económica de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Gobierno Central.

La investigación refleja un crecimiento de la parroquia, de varios ámbitos, en función a la construcción de la Ruta VIVA, como es el caso de la movilidad, la cual refleja un incremento de la cantidad de viajes en transporte público y privado, aumentando así las dificultades de la movilidad urbana. Existen otras esferas donde

han existido variaciones importantes, como impactos sociales, económicos, inmobiliarios, entre otras, que han definido el perfil actual de la parroquia.

Uno de los efectos de mayor importancia se dio en el aumento de la cantidad de viviendas planificadas y en el precio de construcción de estas. Entre los años 2010 y 2012 se otorgaron aproximadamente 3000 licencias de construcción de proyectos inmobiliarios, que contaban con un promedio de 15 unidades habitacionales por proyecto. Como resultado de este incremento en el movimiento del mercado inmobiliario, el precio del metro cuadrado de construcción incrementó, llegando a tener una diferencia de hasta casi 40% adicional sobre el costo del metro cuadrado de construcción dentro de la ciudad de Quito.

Se evidencia de manera contundente la relación entre el crecimiento de la parroquia y el anuncio, construcción y puesta en marcha de la ruta VIVA. Esto aporta a la idea de que el crecimiento urbano de la parroquia de Tumbaco se efectúa a través de la construcción de vías de acceso, en especial de la construcción de la ruta VIVA, la cuales benefician a grupos sociales que tienen un poder adquisitivo alto, promoviendo el uso del automóvil debido a la facilidad de acceso a nuevas rutas de conexión con todo el Distrito Metropolitano de Quito.

Para terminar

El presente trabajo de investigación intenta crear incógnitas sobre el funcionamiento de la planificación urbana y de movilidad actual, para de esa manera generar futuras investigaciones que involucren a la academia, a las entidades gubernamentales encargadas del control y desarrollo urbano, y a los actores dentro del mercado inmobiliario que, a final de cuentas, contribuyen a la creación y expansión de las ciudades.

Es importante recalcar que la creación de herramientas que contribuyan a este objetivo de planificar y desarrollar de mejor manera las ciudades, solo cumple su meta si son aplicados de maneja objetiva, equitativa y flexible a cada realidad dentro del territorio nacional, tomando en cuenta el dialogo multiescalar dentro de las entidades de control gubernamental e incentivando a los principales elementos del sector privado, los promotores inmobiliarios.

Existen todavía variables que surgen dependiendo de la realidad territorial y del proyecto a ejecutarse, que solo a través de una normativa adecuada, con un monitoreo frecuente y una correcta ejecución, podrían solventarse generando resultados de alta calidad. La concepción de la planificación urbana, tanto en la academia como en la práctica, debe desarrollarse a la par con la gestión urbana y con la gestión inmobiliaria. Solo así tendremos ciudades más dinámicas, equitativas, ambientalmente sostenibles y que aseguren los mismos derechos para todos sus ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. (2017). *Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*. Barcelona: BCN Ecología.
- Arbury, J. (2005). *From Urban Sprawl to Compact City – An analysis of urban growth management in Auckland*. Auckland: Auckland University.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Alianza.
- Banco Central del Ecuador. (2018, mayo). *Información Estadística Mensual No.1995 - Mayo 2018*. Retrieved junio 30, 2018, from <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- Banco de Desarrollo de America Latina. (2012, febrero 09). *El Proyecto Vía de Integración de los Valles, Ruta Viva, se hará realidad con el apoyo de CAF*. Retrieved from <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2012/02/el-proyecto-via-de-integracion-de-los-valles-ruta-viva-se-hara-realidad-con-el-apoyo-de-caf/>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2012). *Un espacio para el desarrollo. Los mercados de vivienda en América Latina y el Caribe*. Washington D.C.: Cesar Patricio Bouillon.
- Bastidas Meza, R. C. (2018). *Planificación y Diseño Urbano para Gestionar los Asentamientos Informales en la Ciudad de Quito*. Quito: PUCE.

- Borsdorf, A. (2003, mayo). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE*, 37-49.
- Calle, C., Cabrera, N., Hermida, C., & Hermida, M. A. (2015, Septiembre). La densidad urbana como variable. El caso de Cuenca, Ecuador. *EURE*, 41(124), 25-44.
- Carrión, F. (2001). *La Ciudad Construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO.
- Christaller, W. (1966). *Central Places in Southern Germany*. Ney Jersey: Prentice Hall.
- Ciccolella, P. (1999, Diciembre). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Eure*, XXV(76), 5-27.
- Comisión Ciudadana de Redacción. (2004, Agosto 15). *Municipio de Quijo*. Retrieved Julio 23, 2017, from http://www.emseguridad-q.gob.ec/mtdocuments/planequinoccio_parte1.pdf
- Corporación Andina de Fomento. (2011). *Desarrollo Urbano y Movilidad en América Latina*. Panamá: CAF.
- Correa, F. (2013). Ciudad y movilidad en Latinoamérica. *Arquine*, 16-17.
- de Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande*, 1(47), 81-104.

Diaz Gimenez, J. (1999). *Macroeconomía: Primero Conceptos*. Madrid: Antoni Bosch.

El Telégrafo. (2015, marzo 16). Con el "boom petrolero" (1972 - 1982) inició el endeudamiento externo. *El Telégrafo*.

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas. (2011). *Estudios de Ingeniería Definitivos del Proyecto "RUTA SUR - VIA AEROPUERTO"*. Quito: EPMMOP.

EPMMOP. (2011, abril 20). *COMUNIDAD DE CUMBAYÁ Y TUMBACO APOYA EL PLAN DE DESARROLLO VIAL DE LA ZONA*. Retrieved from <http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/noticias/boletines/item/85-comunidad-de-cumbayá-y-tumbaco-apoya-el-plan-de-desarrollo-vial-de-la-zona>

EPMMOP. (2011). *Estudios de Ingeniería Definitivos del Proyecto "RUTA SUR - VIA AEROPUERTO"*. Quito: EPMMOP.

EPMMOP. (2016). *Informe Obras de acceso a barrios*. Quito: EPMMOP.

Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 - 2020*. Quito: GAD Tumbaco.

Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquia Tumbaco. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2012 - 2025*. Quito: GAD Parroquial Tumbaco.

Gobierno Autónomo Descentralizado de Tumbaco. (2012). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de la Parroquia Tumbaco 2012-2025*. Quito: GAD Tumbaco. Retrieved Julio 20, 2017, from

http://www.pichincha.gob.ec/phocadownload/leytransparencia/literal_k/ppot/dmq/ppdot_tumbaco.pdf

Gómez Carmona, G. (2014). Hacia un nuevo urbanismo y los retos de la ciudad del siglo XXI. *Investigación y Ciencia*, 22(63), 74-79.

Guerra Díaz, C. (2018, julio 20). Establecer los factores por los cuales los promotores inmobiliarios deciden impulsar proyectos inmobiliarios en Tumbaco. (M. Núñez Ramos, Interviewer)

Help Inmobiliario. (2017). *Análisis Histórico Valle de Cumbayá - Tumbaco*. Quito: Ernesto Gamboa & Asociados.

Heredia T., V. (2015, enero 31). En Quito el costo de los predios en la Ruta Viva sube sin control. *El Comercio*. Retrieved junio 30, 2018, from <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito-subida-precios-predios-rutaviva.html>

Heredia T., V. (2017, marzo 30). El sector inmobiliario pide medidas para reactivar su actividad que cayó el año pasado. *El Comercio*. Retrieved julio 22, 2018, from <http://www.elcomercio.com/actualidad/sectorinmobiliario-vivienda-leydeplusvalia-impuestos-economia.html>

Hermida, C. (2015, Diciembre 04). Movilidad y planeamiento urbano, diálogos y monólogos. Santiago de Chile, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

IMPU. (2017). *Visión Quito 2040*. Quito: Municipio de Quito.

IMPU. (2017, octubre 17). *Visión Quito 2040 - Modelo de Ciudad*. Retrieved julio 07, 2018, from <http://impu.quito.gob.ec/gallery/26121/>

IMPU. (2018, 09 17). *Quito Visión 2040*. Retrieved from <http://impu.quito.gob.ec/vision-2040/>

Indovina, F. (2007). *La ciudad de baja densidad. Lógicas, gestión y contención*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

INEC. (2010). *Censo Nacional de Población y Vivienda*. Quito: INEC.

INEC. (2017). *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo*. Quito: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2010). *Censo de población y vivienda 2010*. Retrieved junio 30, 2018, from <http://redatam.inec.gob.ec/cgi-bin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2010&MAIN=WebServerMain.inl>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. (2002, Abril 19). *INEC*. Retrieved from Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/base-de-datos-censo-de-poblacion-y-vivienda-2001/>

Jácome, E. (2016, Septiembre 16). Calderón pasó de parroquia rural a fuerte polo de desarrollo urbano. *El Comercio*. Retrieved Julio 27, 2017

Lincoln Institute of Land Policy. (2005, Enero). Land Value and Large Urban Projects: The Latin American Experience. *Land Lines*, pp. 3-6.

Lincoln Institute of Land Policy. (2013). Principios de economía urbana y mercados de suelo. In L. I. Policy, *Definición de políticas de suelo urbano en América Latina. Teoría y Práctica* (pp. 221-241). Cambridge: Viçosa, MG.

- Lizárraga Mollinedo, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI(22), 283-321.
- Lungo, M. (2005). Grandes Proyectos Urbanos, Una Visión General. *Urbana*, 18.
- Lungo, M. (2005). Grandes Proyectos Urbanos, Una Visión General. *Urbana*, 15-43.
- MDMQ. (2018, MAYO 29). *Quito Informa*. Retrieved julio 07, 2018, from 60 mil vecinos se benefician de Regula Tu Barrio: <http://www.quitoinforma.gob.ec/2018/05/29/60-mil-vecinos-beneficiados-con-regula-tu-barrio/>
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. EL binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel S.A.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2001, Enero 15). *Municipio de Quito*. Retrieved Julio 28, 2017, from http://sthv.quito.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=36
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2009). *La Planificación del Desarrollo Territorial en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Trama.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). *Diagnóstico Estratégico - Eje Territorial*. Quito: Municipio de Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012 - 2022*. Quito: Municipio de Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2013). *Ordenanza Metropolitana No. 0352*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Retrieved Julio 20, 2017, from

http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Ordenanzas/ORDENANZAS%20MUNICIPALES%202013/ORDM%200352%20-%20PLAN%20ESPECIAL%20BICENTENARIO%20-%20PARQUE%20DE%20LA%20CIUDAD.pdf

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2016). *Atlas Ambiental 2016. Quito Sostenible*. Quito: Municipio de Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2016). *Atlas Ambiental Quito Sostenible 2016*. Quito: Municipio de Quito.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2017). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Retrieved Myo 28, 2017

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. (2017). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2025*. Quito: IMPU.

ONU - HÁBITAT. (2013). *PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE: ORIENTACIONES PARA POLÍTICAS*. New York: Routledge.

ONU - HÁBITAT. (s.d., s.d. s.d.). *Temas Urbanos*. Retrieved julio 08, 2018, from Movilidad: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>

ONU - HÁBITAT. (s.d., s.d. s.d.). *Temas Urbanos*. Retrieved from Derechos Humanos: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/derechos-humanos/>

ONU - HÁBITAT. (s.d., s.d. s.d.). *Temas Urbanos*. Retrieved from Planificación y Diseño: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/planificacion-y-disenho/>

- ONU. (2015, septiembre 25). *Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*. Retrieved julio 04, 2018, from <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- ONU. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito: Secretaría de Hábitat III.
- ONU. (2017, Febrero). *ONU - Habitat*. Retrieved Agosto 2, 2017, from Movilidad: <https://es.unhabitat.org/temas-urbanos/movilidad/>
- ONU. (2017). *Progresos en el logro de los Objetivos del Desarrollo Sostenible 2017*. s.d.: Consejo Económico y Social.
- ONU. (n.d.). *La Agenda de Desarrollo Sostenible*. Retrieved julio 04, 2018, from <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>
- ONU. (n.d.). *Objetivos de desarrollo sostenible*. Retrieved julio 04, 2018, from 17 objetivos para transformar el mundo: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Ordoñez Villacreses, J. (2018, julio 3). La acelerada expansión urbana en Quito y Tumbaco. (M. Núñez Ramos, Interviewer)
- Ordoñez, J. (2018, julio 3). Gestión de la movilidad y planificación urbana, Efectos en el territorio de la parroquia de Tumbaco a partir de la implantación de la Ruta VIVA. (M. Núñez Ramos, Interviewer)
- Orozco, M. (2015, abril 2). Nuevos créditos hipotecarios aplican para viviendas nuevas y construcción. *El Comercio*. Retrieved julio 22, 2018, from

<http://www.elcomercio.com/actualidad/creditos-hipotecarios-vivienda-biess-bancos.html>

Palacios Velasco, H. S. (2017). *Expansión metropolitana contemporánea del DMQ: La Ruta Viva y la re-desterritorialización del Valle de Tumbaco*. Quito: FLACSO.

Quigley, J., & Swodoba, A. (2007, Marzo). The Urban Impacts of the Endangered Species Act: A General Equilibrium Analysis. *Journal of Urban Economics*, 299-318.

Rodriguez V., B. (2013). 346 proyectos se edifican en Tumbaco. *El Comercio*. Retrieved junio 30, 2018, from <http://www.elcomercio.com/actualidad/quito/346-proyectos-se-edifican-tumbaco.html>

Secretaría de Hábitat e Inclusión. (2016). *Proyecto urbano integral. Un Nuevo Modelo de Gestión Pública*. Buenos Aires: Secretaría de Hábitat e Inclusión.

Secretaría de Movilidad . (2015). *Situación Actual de la Movilidad en el DMQ*. Quito: Municipio de Quito.

Secretaría de Movilidad. (2015). *Visión Estratégica de la Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2015 - 2030*. Quito: Municipio de Quito.

Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda. (2017). *Proyectos*. Retrieved from Eco-Eficiencia: <http://sthv.quito.gob.ec/portfolio/eco-eficiencia2/>

SENPLADES. (2018). *Proyecciones referenciales de población a nivel cantonal - parroquial. Período 2010 - 2020*. Quito: SENPLADES.

Smolka, M., & Lungo, M. (2005, enero). Land Value and Large Urban Projects: The Latin American Experience. *Land Lines - Newsletter of the Lincoln Institute of Land Policy*, pp. 3-6.

STHV. (2016). *Resolución No. 13-2016*. Quito: Municipio de Quito.

Superintendencia de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo. (2016, julio 5). Ley Orgánica de Ordenamiento Teritorial, Uso y Gestión de Suelo. *Suplemento. Registro Oficial No.* Cuenca, Ecuador.

Zambrano, L. (2018, enero 07). La construcción, el patito feo del PIB. *Diario Expreso*. Retrieved junio 30, 2018, from <http://www.expreso.ec/economia/detras-del-banquillo-de-suplentes-IC1949820>

ANEXOS

1. Entrevistas

1.1. Entrevista Entidad Reguladora

ENCUESTA ENTIDAD REGULADORA:

Datos generales

- **Nombre:** Arq. José Ordoñez
- **Institución:** IMPU
- **Cargo actual:** Director General

Objetivo de la entrevista: Conocer cuál es la posición de la entidad reguladora del DMQ sobre la acelerada expansión urbana que se evidencia actualmente. Identificar cuáles son los problemas urbanos actuales según la entidad reguladora y saber cuáles herramientas se pretende utilizar para la prevención y solución de dichos problemas.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 a 25 minutos

Recursos: la guía de entrevista, audio o video grabadora y/o cámara de fotos.

Edición y transcripción: Contratada

Fecha de entrevista: semana del 25 al 29 de junio

Gestión de movilidad y planificación urbana.

Efectos en el territorio de la parroquia Tumbaco a partir de la implantación de la Ruta VIVA

Guion:

1. ¿Cómo describiría usted el modelo de desarrollo de Quito?
 - a. ¿Por qué se da el desarrollo expansivo?
 - b. ¿Por qué las zonas de mayor crecimiento son básicamente residenciales?
2. ¿Cuáles son las políticas y herramientas con las que cuenta el Municipio para controlar la expansión urbana? (en específico para los valles)
3. La construcción de vías facilita el acceso a zonas donde la expansión urbana era casi nula y en algunos casos casi inexistente, según esto, ¿qué impacto tuvo la construcción de la Ruta VIVA en las parroquias por la cual ésta atraviesa?
 - a. En el mercado inmobiliario, ¿aumentó el atractivo de la zona? ¿Por qué?
 - b. ¿Este proyecto generó especulación del valor del suelo?
4. ¿Por qué cree usted que la parroquia de Tumbaco es un nuevo polo de desarrollo inmobiliario sobre todo para clases sociales media y alta?
5. ¿Cuál es la planificación del Municipio en la parroquia de Tumbaco?
 - a. Hablando concretamente de la parroquia de Tumbaco, ¿se cuenta con algún plan de desarrollo urbano para esta parroquia?
 - b. ¿Con que criterios se definió la Zona Urbanística Especial ZUAE para los predios de la parroquia Tumbaco?
6. ¿Cómo se puede hacer compatible el desarrollo inmobiliario con la construcción de ciudades compactas y sostenibles?
 - a. ¿Qué rol cumple el sector inmobiliario en la construcción de ciudades compactas y sostenibles?

1.2. Entrevista Investigador Inmobiliario

ENCUESTA INVESTIGADOR INMOBILIARIO:

Datos generales

- **Nombre:** Ernesto Gamboa
- **Institución:** Help Inmobiliario
- **Cargo actual:** Gerente General

Objetivo de la entrevista: Conocer las características del mercado inmobiliario en Quito y en la parroquia Tumbaco a raíz de la implementación de la Ruta VIVA. Adicionalmente, conocer cual es el punto de vista de un investigador inmobiliario acerca del desarrollo urbano de la ciudad y de la zona.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 a 25 minutos

Recursos: la guía de entrevista, audio o video grabadora y/o cámara de fotos.

Edición y transcripción: Contratada

Fecha de entrevista: semana del 25 al 29 de junio

Gestión de movilidad y planificación urbana.

Efectos en el territorio de la parroquia Tumbaco a partir de la implantación de la Ruta VIVA

Guion:

1. Desde su experiencia, ¿Cómo describiría el desarrollo del mercado inmobiliario de Quito en los últimos 6 años?
 - a. Si al responder esta pregunta el entrevistado no mencionó el caso de Tumbaco, preguntar: ¿Cómo describiría el mercado inmobiliario de Tumbaco en los últimos 6 años?
2. Actualmente, ¿dónde se concentra el mayor incremento de proyectos inmobiliarios en Quito?
3. ¿Qué tanto influyó la construcción de la Ruta VIVA en el mercado inmobiliario en el sector de Tumbaco?
 - a. ¿Cuáles son los aspectos positivos y negativos del proyecto?
 - b. ¿Cómo era antes del proyecto, cómo es ahora, y cómo se proyecta?
 - c. Si el entrevistado no menciona el aumento del valor del suelo preguntar: ¿Cree usted que a partir de este proyecto aumentó el costo del suelo?
4. ¿Cuáles son las razones por las que la gente y los constructores invierten en esta zona?
5. ¿Cómo debería direccionarse el desarrollo de esta zona?
 - a. Fomentar usos mixtos, que no solo sean urbanizaciones, etc...
6. Los parámetros de planificación urbana actual manifiestan la necesidad de compactar las ciudades y no expandirlas, tal como sucede en Tumbaco, en este sentido, ¿Cómo hacer compatible el desarrollo inmobiliario con la planificación de la ciudad?

1.3. Entrevista Promotor Inmobiliario

ENCUESTA PROMOTOR INMOBILIARIO:

Datos generales

- **Nombre:** Carlos Guerra
- **Institución:** MAD Architects
- **Cargo actual:** Gerente General

Objetivo de la entrevista: Establecer los factores por los cuales los promotores inmobiliarios deciden impulsar proyectos inmobiliarios en Tumbaco. Adicionalmente, conocer cual es el punto de vista de un promotor inmobiliario acerca del desarrollo urbano de la zona de estudio.

Tiempo aproximado de la entrevista: 20 a 25 minutos

Recursos: la guía de entrevista, audio o video grabadora y/o cámara de fotos.

Edición y transcripción: Contratada

Fecha de entrevista: semana del 25 al 29 de junio

Guion:

1. Desde su experiencia, ¿Cómo describiría el desarrollo del mercado inmobiliario de Quito en los últimos 6 años?
 - a. Si al responder esta pregunta el entrevistado no mencionó el caso de Tumbaco, preguntar: ¿Cómo describiría el mercado inmobiliario de Tumbaco en los últimos 6 años?
 - b. ¿Cómo influyó la construcción de la Ruta VIVA en el mercado inmobiliario en el sector de Tumbaco? ¿Cuáles son los aspectos positivos y negativos del proyecto?
 - c. Si el entrevistado no menciona el aumento del valor del suelo preguntar:
 - i. ¿Cree usted que a partir de este proyecto aumentó el costo del suelo?
 - ii. ¿Cómo se debería controlar este aumento?
2. Desde su punto de vista, ¿qué motiva a los potenciales compradores de sus proyectos a residir en las afueras de Quito y específicamente en Tumbaco? ¿Cuáles son los factores más importantes que considera un constructor para la implantación o desarrollo de un proyecto inmobiliario?
 - a. ¿Por qué las empresas inmobiliarias deciden construir en Tumbaco?
3. ¿Cómo debería direccionarse el desarrollo de esta zona?
 - a. Fomentar usos mixtos, que no solo sean urbanizaciones, etc...
4. Desde un punto de vista de planificación urbana, ¿cómo cree usted que pueden aportar las empresas inmobiliarias a la ciudad, y específicamente a esta zona?
 - a. Reducción de la segregación
 - b. Espacios públicos

2. Planos

2.1. Plano Zonas Urbanísticas de Asignación Especial (ZUAE)

