



Quito

“Una ciudad de 15 minutos con 25 zonas”. ¿Utopía o efectividad?

Roberto Carrión Game

A través de varios artículos publicados en las redes sociales, se da a conocer los lineamientos estratégicos del Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS) los mismos que consideran que el crecimiento de Quito debe desarrollarse para conformar en un lapso de “12 años una Metrópoli policéntrica, compuesta por 25 zonas que cuenten con una densidad poblacional que no supere los 200 habitantes por hectárea,” estableciendo una estrategia dirigida a reducir la huella de uso de suelo a través de incentivos al crecimiento vertical y mitigación de la proliferación de barriadas marginales en sus periferias.

Plenamente de acuerdo con el objetivo planteado, ya que una ciudad policéntrica, articulada, equilibrada y muy bien utilizada posibilita la dotación de servicios y equipamientos de infraestructura a costos de eficiencia, viabilizando de esta manera espacios públicos que promuevan el desarrollo de proyectos inmobiliarios, centros educativos, negocios comerciales y otros, que permitan mejorar las condiciones del hábitat de sus respectivas poblaciones.

Por tanto, es incuestionable el objetivo propuesto. Sin embargo, en el deseo de que este se materialice, vale la pena deliberar, sí bajo su visión estratégica y parámetros de intervención propuestos, ¿el Distrito Metropolitano de Quito, (DMQ) en un lapso de 12 años, logrará crecer policéntricamente?

Analicemos el porqué de esta reflexión:

El enfoque unilateral que históricamente se plantearon en los procesos de planificación de ocupación del suelo urbano de Quito, estuvieron divorciados de los trazados de movilidad y transporte, es decir, no reconocieron la íntima relación que existe entre los mismos; el PUGS, no es la excepción, ya que no hay referencia alguna de los efectos que tendrá la ciudad cuando entre en operación la Primera Línea del Metro de Quito, (PLMQ) que promoverá una potencialización urbana con efectos económicos, sociales y ambientales, que tendrán especialmente las zonas de influencia de sus estaciones ubicadas a largo de su línea de circulación,

Su recorrido de 23 kilómetros se constituirá en la columna vertebral y en el eje estructural de la movilidad y de desarrollo urbano sostenible, ya que al movilizar poblaciones de diferentes condiciones socio-económicas y culturales ubicadas en las áreas de influencia de sus 15 estaciones, que cuentan con barriadas de diferentes características morfológicas, (dotación de servicios básicos e infraestructura social y comunitaria) se constituyen en factores clave que obligarán a considerarlos en cualquier propuesta de planificación territorial *que pretenda plasmar un modelo policéntrico de crecimiento.*

Por tanto, vale la pena reflexionar el por qué el PUGS no consideró en sus propuestas una herramienta eficaz de planificación, -que contó con el apoyo técnico financiero de algunos organismos internacionales de cooperación-, para formular en primera instancia, proposiciones *específicas de desarrollo territorial en cada una de las zonas intervención*

de sus 15 estaciones, bajo lineamientos estratégicos fundamentados en las teorías y prácticas de los estudios de **Desarrollo Orientado al Tránsito DOT**, desarrollados por Salat, Serge; Ollivier, Gerald. 2017. "Transforming the Urban Space through Transit-Oriented Development"

Las lecciones aprendidas de este proceso, hubiesen modificado algunas conclusiones y proposiciones contenidas en el PUGS, que consideran como única alternativa para reducir la huella del suelo, es "incentivar el crecimiento vertical y atenuar la proliferación de barriadas marginales". Por supuesto que estos planteamientos son válidos y por efecto, deben ser eficientemente tratados y expuestos.

Una propuesta de planificación de uso de suelo urbano, debe contar con una visión conceptual que contribuya al desarrollo armónico de cualquier ciudad, proponiendo una serie de estrategias fundamentadas, objetivas, sostenibles y viables de reestructuración y gestión de los diferentes espacios de intervención a efecto de crear las sinergias necesarias para promover la potencialización económica y social, prevención y mitigación ambiental, bajo apreciaciones económico-financieras, institucionales y operativas dirigidas a canalizar eficientemente los recursos públicos, privados y comunitarios en la solución de las deficiencias de servicios e infraestructura urbana.

Si el PUGS hubiera desarrollado sus propuestas de planificación bajo la visión estratégica de los estudios DOT, hubiera considerado:

- Las interacciones existentes entre la visión económica de la ciudad, su red de uso del suelo, las condiciones urbanas, la vitalidad de los mercados en torno a las estaciones y sus espacios de influencia de la PLMQ, posibilitando identificar sus desalineaciones y seleccionando medidas específicas para abordarlas.
- El potencial de desarrollo económico de las respectivas áreas de intervención del corredor de tránsito y de las 15 estaciones de la PLMQ, determinando su valor potencial, el lugar, la demanda del mercado y sus niveles de conectividad a través de indicadores cuantificables.
- Las demandas específicas de las poblaciones en sus respectivas zonas de intervención, para viabilizar transformaciones urbanas con

proyectos *específicos* de edificaciones inmobiliarias, centros comerciales, de educación, recreación, salud, negocios y otros.

- Los *mecanismos de financiamiento disponibles* para garantizar la sostenibilidad de las operaciones urbanas y arquitectónicas proyectadas en base a las demandas *específicas* de sus poblaciones.
- La necesidad de involucrar a los Stakeholders en la definición y ejecución de las propuestas de desarrollo territorial.
- Las pautas para optimizar los limitados recursos municipales a través de medidas interinstitucionales coordinadas en el afán de potencializar las áreas de intervención prioritarias de la ciudad, a través de Alianzas Público Privadas -APP- especialmente.
- Una serie de estrategias para incentivar la participación de los residentes, agencias gubernamentales y desarrolladores privados para viabilizar una visión de una ciudad que articula sus procesos de desarrollo -en una primera instancia-, en torno a la red de la PLMQ.

Este conocimiento previo, hubiera permitido al PUGS establecer:

- Los proyectos que deberían ser tratados como hitos urbanos emblemáticos de Quito (Estación de la Plaza San Francisco) y otros dirigidos a viabilizar núcleos urbanos autosustentables.
- Los sectores consolidados con capacidad organizativa y las propuestas de los empresarios inmobiliarios para generar los desarrollos urbanísticos.
- Los terrenos cercanos de las áreas indirectas de sus estaciones, en las cuales se podrían realizar Proyectos Urbanísticos Arquitectónicos para crear oportunidades de negocios que posibiliten potencializar estos espacios a través de Alianzas Público-Privadas -APP- para su desarrollo.
- Las estrategias adecuadas de intervención municipal para solventar las necesidades habitacionales de las poblaciones de menores recursos y vulnerables, que por hoy constituye una

demanda prioritaria por solventar, que no se resuelven con propuestas, sino con efectivas acciones.

Bajo estas consideraciones, ¿la reducción de la huella de uso de suelo de la ciudad, se logrará materializar con los lineamientos estratégicos propuestos en el PUGS o será otra proposición que irá al archivo del olvido?

Sin el afán de satanizar las propuestas de crecimiento vertical y de mitigación de crecimiento de barriadas marginales hacia las periferias, bajo las propuestas del PUBS, me permito realizar las siguientes acotaciones.

La primera, que solventa y genera al mismo tiempo muchos problemas de movilidad, caso Panamá, Bogotá, Lima entre otras ciudades metropolitanas, que, en sus zonas de mayor densidad poblacional, -por la construcción de torres de gran altura-, el tráfico vehicular en horas pico se vuelve caótico. Otros puntos a considerar: ¿fueron analizados antes de fijar subjetivamente un número de pisos de una edificación? si los espacios de intervención, contaban en sus redes de infraestructura, con la capacidad necesaria para afrontar nuevos asentamientos en altura y además, ¿se analizaron los valores de mercado y las demandas efectivas de las poblaciones en cada una de las zonas de intervención? Estos aspectos determinantes en las propuestas de edificación para generar desarrollos urbanísticos.

La segunda, que requiere de un análisis bajo las condiciones socio económicas y culturales de las poblaciones pobres y vulnerables, que, en las ciudades del país, incluido Quito, son mayoritarias. Recapacitemos, ¿El costo de los departamentos en edificaciones de 20 pisos o más, son accesibles a estos grupos? Aceptemos que el uso eficiente del suelo urbano, se logra también con propuestas eficientes de planificación territorial horizontal, (Urbanization Primer, Horacio Caminos / Reinhard Goethert MIT) que es la única opción válida para mitigar la proliferación de barriadas marginales, ya que sus demandantes, requieren de suelos con servicios básicos de infraestructura en los cuales puedan construir o autoconstruir progresivamente sus entornos habitacionales.

No me corresponde definir si el PUGS bajo sus propuestas estratégicas logrará el crecimiento policéntrico del AMQ, son las actuales autoridades municipales las que tienen la última palabra para establecer, si el mismo es utópico o efectivo.