



**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES**  
**SEDE ECUADOR**  
**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GOBIERNO DE LA CIUDAD**  
**MENSIÓN EN ESTUDIOS DE LA CIUDAD**  
**CONVOCATORIA 2007-2009**

**SETOR CENTRO NORTE 1**  
**Sustentabilidade, Mobilidade para se ter Qualidade de Vida**

**ADRIANA C. DE PROENÇA ROSA LUZ**

**ASESOR DE TESIS:**  
**PETER JOSÉ SCHWEIZER**

**LECTORES:**  
**RENÉ VALLEJO y MARÍA BELÉN MONCAYO**

**QUITO, JUNIO 2009**

# **INDICE**

## **AGRADECIMENTOS**

## **RESUMO**

## **INTRODUÇÃO** 1

### **CAPITULO I**

Globalização, modernização e verticalidade das cidades

1 - Problematização geral: Globalização	13
1.1 - Desenvolvimento e Sustentabilidade	17
1.1.1- Sustentabilidade Urbana	18
1.2 - Estrutura e Funcionalidade Urbana	19
1.2.1 – Cidade Compacta versus Cidade Difusa	23
1.2.2 – A Verticalidade como Solução	25
1.2.3 – Densidade	30
1.3 - Qualidades de Vida Sustentável	33
1.3.1 – Mobilidade	36
1.3.2 _ Espaço Público	38
1.4 - Bem Estar, Utopias	40

### **CAPITULO II**

Uma cidade andina: Quito

2 – Aproximação	45
2.1 – Características de Quito	46
2.1.1 – Geografia de Quito	48
2.1.2 – História da Cidade de Quito. Surgimento das Centralidades	51
2.2. - Densidade e Uso do Solo	56

### **CAPITULO III**

Setor “Centro Norte 1” de Quito

3 – Área demarcada como setor Centro Norte 1	59
3.1 – Caracterizando	60
3.1.1 – Problematizando e Confrontando	63
3.2 – Convivendo com Risco	64

3.3 – Sustentabilidade	70
3.3.1 – Mobilidade – Deslocamento	73
3.3.2 – Transporte Público	76
3.3.3 – Poluição do Ar	77
3.3.4 – Contaminação Sonora- Ruído	79
3.4 - Espaço Público	81
<b>CAPITULO IV</b>	
Analise local: Estudo de Casos	85
1 – Rua Republica del Salvador	86
2 – Avenida de la Coruña	91
3 – Extras	94
<b>CAPITULO V</b>	
Conclusão	102
<b>ANEXOS</b>	108
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	118

## **RESUMO**

O objetivo deste trabalho é analisar as transformações que ocorreram na Zona Centro Norte da cidade de Quito. O crescimento urbano acelerado de Quito, no período de 2000 a 2008, é refletido neste setor da cidade e acaba por gerar novas centralidades ao local. Este setor teve sua primeira ocupação com a classe social mais privilegiada da cidade e hoje conta com uma grande mudança morfológica em todo o setor. A verticalidade é uma das características destas mudanças que interfere na ordenação e controle do espaço urbano, público e privado. Partindo-se da hipótese de que deve existir uma relação entre moradia e habitantes, sem uma interferência global, mas sim com a preocupação das características locais, procura-se analisar o que a nova ocupação urbana, neste setor Centro Norte 1, da cidade de Quito, provoca. A falta de um planejamento urbano consistente e bem gerenciado, por parte da administração municipal, pode colocar em risco a sustentabilidade da região no que se refere a mobilidade e aos riscos naturais. As avaliações são feitas através de conceitualizações e de estudo de caso.

### **PALAVRAS-CHAVE:**

Globalização, Sustentabilidade, Verticalidade, Mobilidade, Espaço público

## RESUMEN

El objetivo de este trabajo es analizar las transformaciones que ocurrieran en la Zona Centro Norte de la ciudad de Quito. El crecimiento urbano acelerado de Quito en el periodo de 2000 hasta 2008, que se refleja en este sector de la ciudad ha generado nuevas centralidades en el local. Este sector tuvo su primera ocupación con la clase más privilegiada de la ciudad y hoy tiene cambios sustanciales en su morfología. La verticalidad es una de las características de los cambios que interfieren en la ordenación y control de lo espacio urbano publico y privado. La hipótesis es que la relación vivienda y habitantes es importante sin que ocurra una interferencia global más con una preocupación de las características locales. Basado en la hipótesis, se ha procurado analizar el que la nueva ocupación urbana, en el sector Centro Norte 1 de la ciudad de Quito, provoca. La falta de una planificación sistemática y compartida con la ciudadanía y de políticas públicas adecuadas, puede colocar en riesgo la sustentabilidad de la región en lo que se refiere a la movilidad. Las evaluaciones han sido echas por medio de conceptualizaciones y de un estudio de caso.

## **SIGLAS**

CBD - Central Business District

COS – Coeficiente de Ocupación del Suelo

CORPAIRE – Corporación Municipal para el mejoramiento del aire de Quito

CUS – Coeficiente de Utilización del Suelo

DDHS - Dirección Metropolitana de Desarrollo Humano Sustentable

DHEU - Departamento de Habitação dos Estados Unidos

DMQ – Distrito Metropolitano de Quito

EMAP – Empresa Municipal de Agua Potable

EMAAP-Q – Empresa Municipal de Agua Potable y Alcantarillado- Quito

INEC – Instituto Nacional de Estadísticas y Censo Ecuador

IRD – Institut de Recherche pour le développement

MDMQ – Municipio del Distrito metropolitano de Quito

PGDT - Plan General de Desarrollo Territorial – Quito

PUOS - Plan de Uso y Ocupación del Suelo

REMMAQ – Rede Metropolitana de Monitoreo do Ar em Quito

coberta por cinzas do vulcão Pichincha e no ano de 2002 pelo vulcão Reventador; 2003 um rompimento de cano de óleo contamina uma das principais fontes de abastecimento de água de Quito” (D’Ercole, 2004:35) São muitos os exemplos de catástrofes que ocorreram na cidade de Quito, como o caracteriza Yepez ao afirmar que:

A falha de Quito eleva a meseta onde se assenta a cidade a 400 metros sobre o nível dos vales orientais. Isso faz com que seja mais vulnerável até porque com o passar do tempo o sacudir pode ser mais forte. (...) Por outro lado, de acordo a historicidade cismica do país os dois últimos terremotos fortes se deram dentro de um período de 12 anos “já se passaram uma dezena desde o último (Latacunga 1996) isso indica que o próximo pode estar por chegar. (Yépez, dig. 2009)

É importante notar que catastrofes de origem natural ocorrem com uma certa frequência nessa região devido a proximidade com vários vulcões, inúmeras falhas que cortam a cidade e pelo solo não ser propício ao escoamento das chuvas que, com facilidade, criam problemas de alagamento e outros não menos graves. A prevenção é sempre a melhor maneira de uma cidade não ser vulnerável.



**Foto Nº 22** - Adriana Luz - final do ano 2007. Vulnerabilidade

Vista do Redondel Churchill na direção do parque La Carolina e Aeroporto. O viaduto que vence o despenhadero da falha geologica fazendo a ligação entre pontos importantes da cidade e de grande fluxo.

Os estudos existentes sobre riscos e vulnerabilidade em Quito menciona que organizar a cidade, “consiste simplesmente, em interrogar-se primeiro sobre o que é

importante e o que se pode perder” (D’Ercole, 2004:37). Conclui-se que sempre existirão perdas, pois os processos de riscos quer sejam eles naturais ou não, é inerente a vontade humana e impossível de dete-los até o presente momento. Como exemplo, na descida para o Guápulo que inicia-se na Av. Gonzalez Suarez, encontramos este limite de vulnerabilidade para os moradores e que afeta a toda a área e a cidade de Quito: "A construção de edifícios na beira do despenhadeiro não contou com estudos apropriados. Essa é a causa dos deslizamentos de terra", argumenta Scarlet Gómez, moradora há 30 anos da Ladera do Guápulo.



**Foto N<sup>o</sup> 23** - Adriana Luz  
Ano 2009  
Risco humano, vulnerabilidade

Dia seguinte ao acidente aéreo em que se chocou um pequeno avião em um edifício destruindo o último

andar. Na figura percebe-se o edifício queimado e se observa, a Av. Gonzalez Suarez, toda construída com altos edifícios a beira da grande falha. Varias casas são construídas na íngreme encosta do Guápulo.



**Foto N<sup>o</sup> 24** - Adriana Luz, 2009

Vista para a Av. Gonzalez Suarez, riscos constantes não apenas sísmicos como de natureza humana.

A foto acima mostra a rota aérea que é feita sobre a barreira de edifícios colocando toda a encosta do Guápulo e as construções altas em risco constante pois, neste ponto, os aviões já devem estar em uma baixa altura para poderem alcançar a pista do aeroporto.

Em 2009, no início de março, um avião chocou-se contra um edifício na Zona Norte, quase Guápulo, próximo do mesmo local que no dia 30 de março 2009 caiu um muro de contenção com 40 m de comprimento, na estrada do Guápulo. Tal estrada constitui-se num dos acessos para se descer aos vales nos horários em que o túnel Guayasamin está fechado numa de suas direções. No ano de 2008, “no inverno dezesete setores foram afetados com a chuva sendo que 14 prédios no Guápulo ficaram em alto risco. Se soma a estes ocorridos “El Trebol” que deslisou também em 2008”. (El Comercio;30 de março)



**Foto N° 25** - jornal “El Comercio” dia 30 de março 2009; caderno 2. Muro de contenção com 40m comprimento por 24m altura cai e fecha o Guápulo.

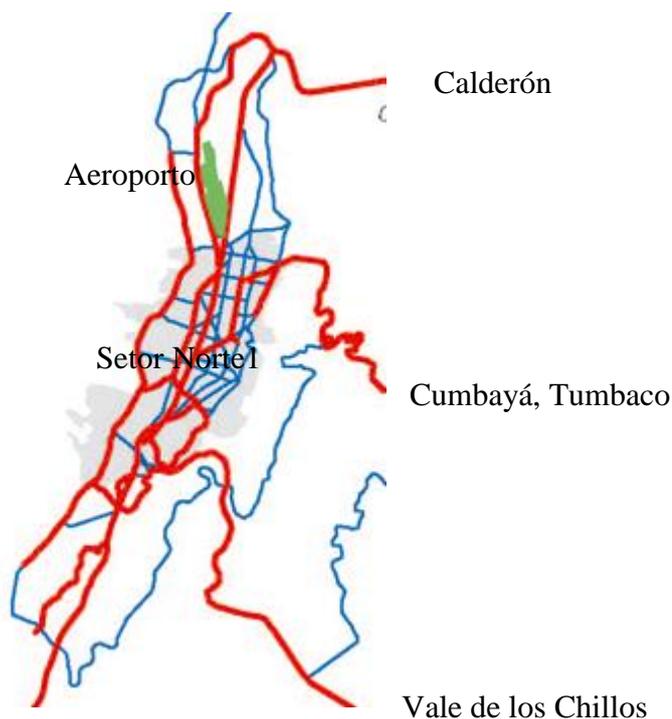
Os riscos são incrementados no setor Centro Norte1 uma vez que: edifícios foram e continuam sendo construídos nas encostas sem trabalho para sustentar um possível deslocamento de terra. Com a liberação do gabarito por parte da administração pública o mercado imobiliário creceu e a densidade na região sofrerá um significativo aumento. (ver anexo mapa 5e 6)

Neste setor, estão localizados, dois pontos de acesso aos Vales; O Túnel Guayasamin e a descida pelo Guápulo. Dois acessos sobrecarregados durante as manhãs, horário de almoço e volta do trabalho, que com o aumento do congestionamento no Setor Centro Norte 1, provocado pelas novas construções,

dificultará ainda mais o acesso a estas localidades. Como solução para os que moram no vale o túnel Guayasamin nas horas de maior movimento é fechado para um sentido apenas o que faz restar como opção: a Via Granados mas o percurso até esta é congestionado desde a Av. Eloy Alfaro e a via do Guápulo, perigosa por muitas variáveis; a largura da rua não é feita para suportar grande movimento, pois é estreita e, em alguns trechos, de difícil acesso para passarem dois carros. As casas foram construídas em “frente de rua” com pequenas ou nenhuma calçada criando um constante perigo para os moradores caminharem. .

Como se observa no mapa, o setor Centro Norte 1 é o meio entre o lado Sul e Norte da cidade podendo prejudicar as comunicações de um com outro e também com os vales. Sinais de uma grande vulnerabilidade aparecem atualmente neste setor;

**Mapa N° 2**  
**Circulação pelas vias principais**  
(Fonte site Mapas temáticos)



Estrada Pan Americana Sul

A vulnerabilidade tem como um de seus agravantes a falta de acessibilidade e esta depende da facilidade de deslocamento, portanto, se uma delas torna-se comprometida, a outra também estará.



**Foto N<sup>o</sup> 26** - Adriana Luz  
Ano 2008 - hora 11:00 manhã

Estrada do Guápulo acesso obrigatório para descer aos vales pelo lado norte da cidade. Durante às horas pico o transito é intenso. Via de mão dupla, sem calçadas ou muito estreitas

Num período de crise ou quando ocorre alguma catástrofe a falta de mobilidade pode aumentar o problema natural e transformá-lo em uma situação de desespero para a população, como coloca D'Ercole (2004:35,36).



**Foto N<sup>o</sup> 27** - Adriana Luz  
Ano 2008 – 8:00 da manhã

Acesso para o vale, transito intenso nos dois sentidos. A estrada não é adequada para este volume de carros.

O jornal “Hoy” publicou no dia 30 de março de 2009 que “se um automóvel quebra, um concerto de vía nas horas inoportunas ou qualquer imprevisto leva o transito ao limite de um colapso”. Torna-se também importante verificar se o sistema de transporte público urbano possa entrar em colapso sem necessariamente ter ocorrido um fenômeno de catastrophe natural e que eles não podem ser esquecidos já que afetarão o processo de desenvolvimento urbano. Estes exemplos, na verdade,

apresentam uma questão: ter sustentabilidade é ter a certeza de um controle dos riscos ou saber que se ocorrer o risco se é capaz de superá-los em pouco tempo?

### 3.3 – Sustentabilidade

A cidade sustentável, assim como o bairro sustentável, é aquele bairro onde a população não degrada o meio ambiente. O bairro no qual sua administração é capaz de analisar os bens comuns, tanto de produção e de consumo como os que podem provocar riscos para a população, e estabelecer meios para controlá-los no presente para que a população, atual e futura, possa usufruir, quer da cidade como do bairro, da mesma forma satisfatória que os atuais moradores.

Para Metzger (2001:sn) “As observações que se puderam realizar e os resultados das diferentes análises mostram que a planificação urbana é eficaz quando apoia ou reforça os processos em curso. Mas seguramente, contribui a mudança urbana no tempo que segue sua evolução”

Portanto, cabe uma gestão pública local preocupada pela maneira como serão produzidos e consumidos os bens comuns da comunidade urbana de uma forma que possam perdurar e beneficiar a outras gerações. Encontrar um equilíbrio voltado para o bem-estar social com respeito ao espaço ao qual o outro tem direito, hoje e no futuro; isto faz parte do princípio básico da sustentabilidade.



**Fotos N° 28** – Adriana Luz, 2007  
Estacionamento ocupando parte de espaço de saída de garagem, lixo nas calçadas.

Várias devem ser as variáveis analisadas para uma sustentabilidade do bairro e devem ser vistas com atenção pela administração pública que deverá estar preparada para um aumento substancial, dentre outros fatores:

\_ Aumento nos serviços públicos: o incremento no consumo de água, na geração de resíduos sólidos e líquidos (lixo), e outros.



**Foto N° 29** - Adriana Luz  
ano 2008 – hora 12:00

Rua Republica del Salvador;  
lixo pelo espaço público

\_ Qualidade de Vida - A preocupação com a sustentabilidade tem que partir também das empresas construtoras não visando apenas o interesse econômico. Sabendo da necessidade na qualidade de vida e o efeito que uma palavra como “sustentável” tem sobre a população o apelo que utilizam através do marketing é inevitável.



**Foto N° 30** - Adriana Luz, 2009

Acesso a Av. Granados uma opção à descida para os Vales. Alagada dia de chuva.



**Foto N° 31** - Adriana Luz; 2009  
Escada de acesso para uma ruela



**Foto N° 32** - Adriana Luz  
ano 2007  
Rua Fernando Ayarza

Estilo de vida com surf em plena cidade de Quito

As construtoras, através de propaganda enganosa, como exemplo: Um homem surfa em plena cidade de Quito, iludem o comprador com um “Estilo de Vida” que não condiz com a realidade futura. Ginásio próprio, piscina, hidromassagem, apartamentos desde 56m<sup>2</sup> em uma rua de ligação que mantém congestionamento quase que em todo o período do dia sem opção de alargamento pois as edificações já encontram-se no limite da calçada que, em alguns trechos ela é inexistente. Vários edifícios para muitos moradores estão sendo construídos desde 2007, poucos ou quase nenhum oferecem uma verdadeira construção dentro de padrões sustentáveis<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Padrões Sustentáveis; este termo se refere ao fato de que nos dias de hoje já se constroem edifícios com energia solar, aproveitamento de água da chuva, e outros elementos que ajudam a sustentabilidade do entorno. Poucas são as construções dentro destes novos padrões.



**Foto N° 33** - Adriana Luz - 2008

Edifício inteligente, 1, 2 e 3 dormitórios. Aqui uma opção de sustentabilidade da construção; engenharia solar, água reciclada, ...

A ilusória sensação de viver bem infelizmente, não está associada aos projetos que são oferecidos pelos vendedores pois estes não apresentam os estudos de impacto da vizinhança e da infraestrutura urbana que de sustentabilidade ao bairro para enfrentar os problemas que estão surgindo e que aumentarão com todas estas novas ofertas de unidades residenciais.

Tais problemas ameaçam a sustentabilidade das cidades tendo em vista a possível falta do recurso água num futuro próximo e um aumento excessivo dos resíduos sólidos bem como dos resíduos líquidos contaminantes.

Este trabalho procurou analisar como que a variável, mobilidade, afeta a sustentabilidade e portanto aumenta o índice de risco e consequentemente coloca a população mais vulnerável.

### **3.3.1 - Mobilidade - Deslocamento**

*Até onde é afetada a qualidade de vida?*

O deslocamento humano é um dos principais motores de uma cidade, pois sem ele não existe acessibilidade e portanto não é possível se ter intercâmbios em nenhum dos estágios ou aspectos da vida urbana. A mobilidade é, portanto, a capacidade do ser humano de se deslocar livremente, quer por algum meio de transporte ou a pé, para suas atividades diárias sejam elas quais forem.

A mobilidade (pessoas e veículos) possui uma infinidade de indicadores (acessibilidade, intermobilidade, qualidade de serviços, impacto ambiental e territorial, emissão de gases, consumo energético e outros). Assim, temos incorporados a esses indicadores taxa de motorização, número de pessoas que trafegam na área (para compras, trabalho, passeio), proporção de passageiros por meios de transporte, velocidade dos transportes por categoria, distância de deslocamento das pessoas, oferta de estacionamento, e outros. Aqui serão abordados os aspectos da contaminação do ar, ruído e espaço público. As demais questões que possam existir não serão abordadas.

O excesso de veículos em determinadas partes, da cidade de Quito, e em determinados momentos do dia gera problemas que afetam o conjunto da população e o meio ambiente. “Nas ruas e avenidas principais, o lento avance dos veículos é uma verdadeira tortura para os cidadãos” como afirma o jornal Hoy do dia 30 de março de 2009. Com o grande aumento no número de edificações e conseqüentemente de moradores na área, o número de automóveis particulares terá um aumento significativo como confirmou a Conferencia Andina<sup>17</sup> que o problema do tráfego em Quito é cada vez mais grave, devido entre outras coisas ao desenvolvimento urbano expansivo, a ineficiência do transporte público e o vertiginoso crescimento do parque veicular privado.



**Foto N° 34** - Adriana Luz -ano 2008; meio dia  
Av. Eloy Alfaro; início de horário de pico  
Trânsito constante numa das vias importantes da cidade com calçadas em má condição, tráfego intenso e carro ocupando espaço de pedestre

---

17 Conferencia Internacional Andina Sobre Movilidad Urbana Sostenible; 29 – 31 de julio del 2008, Quito, Equuador - <http://embarq.biz/documentupload/CONFERENCIA%20INTERNACIONAL%20ANDINA.pdf>

Com a maior circulação de veículos os congestionamentos também aumentarão já que o serviço de transporte coletivo não é mais suficiente para os que dele necessitam, e caminhar, muitas vezes, não é um meio seguro, para evitar o congestionamento tendo em vista que algumas ruas não possuem calçadas.

Uma das soluções para que se diminua a utilização de veículos particulares poderia ser o incentivo às caminhadas isto se a região possui bons acessos para pedestres tornando menos perigoso o hábito de se andar para se alcançar o local desejado.

O nível de congestão veicular, principal problema percebido pelos cidadãos da cidade de Quito e outras áreas do Distrito Metropolitano, registra níveis de saturação na rede vial na ordem de 30%, devido a presença de altos volumes de tráfego que superam sua capacidade; isto incide no incremento dos tempos de viagem. ( Plan-Quito:18)

Torna-se importante salientar que estes problemas não são apenas da região estudada, visto que a área é um local integração da parte alta da cidade com a centralidade La Carolina e com a rua Eloy Alfaro, um eixo de importante ligação da cidade. Este aumento de tráfego será sentido tanto num presente próximo assim como no futuro caso não se tenha um planejamento para orientar e restringir o crescimento imobiliário e estabelecer processos e procedimentos para a melhoria das vias.

### Gráfico N° 3

Fonte digital jornal "Hoy"  
Dia 07/05/2009 referente  
a matéria do dia 10/09/2008



“O setor automotor superou em 2008 a comercialização de 100 mil unidades” Este é o título da reportagem sobre a compra de carros no Equador que saiu no jornal “Hoy.com.ec”; dia 7 de maio de 2009. A notícia seguia dizendo que se esperava que as vendas fossem cair no ano de 2008 mas, ao contrário, foram vendidos 8.222 carros a

mais que o ano anterior.

Caberia por parte dos gestores públicos formular uma política de incentivo ao uso do transporte público com diminuição da ajuda para a compra e utilização do automóvel particular.

### 3.3.2 – Transporte Público

A cidade de Quito possui uma malha de transporte coletivo bastante falha por deixar o eixo este-oeste sem muitas opções de conexão além de estar saturada no sentido norte-sul. O tróibus, transporte que atende o eixo norte-sul, já não é suficiente para a demanda que superou as expectativas do município. A falta de um bom sistema de integração e maior atendimento ao eixo este-oeste, pode ser vista como uma das causas do trânsito desordenado e do crescimento no uso do automóvel particular. Verifica-se, também, que os pedestres que necessitam andar até o ponto do transporte coletivo, na maior parte das vezes, não encontram calçadas seguras para caminhar. A ineficiência dos meios públicos de locomoção, constitui-se num impedimento no aumento da produtividade urbana.

Os principais corredores de transporte coletivo se organizam essencialmente nos pontos longitudinais norte/sul (Galo Plaza, Prensa, América, Mariscal Sucre entre Miraflores e Chillogallo, Amazonas, 12 de octubre, Pichincha, Napo e Maldonado a partir de Villa Flora para o sul). Poucos corredores existem no sentido oriental, este/oeste (Naciones Unidas, Colón, Patria, Rodrigo de Chávez, e Morán Valverde).” (D’Ercole, 2002) Apesar de ser uma informação do ano de 2002, o quadro neste setor não sofreu modificações, “em alguns setores, a cobertura do serviço obriga a realizar deslocamentos a pé em distâncias superiores a 500m. (Plan-Quito; pg. 20)

Em uma matéria do jornal “*El Comercio*” (Quito;2009) encontramos que: “Para utilizar o transporte público tem-se que estar disposto a tudo. Assim o manifesta Rafaela do Carmo, que viaja em ônibus desde o valle de Los Chillos até El Inca.” Segundo a mesma matéria, podem ser percebidos os motivos da congestão nas áreas onde os ônibus circulam: “Ao longo da Av. De los Shyris, o ônibus, deixa passageiros na metade da via e grita aos passageiros para que “anticipem sua parada”...”. Isto significa que os proprietários das empresas de transporte coletivo são aqueles que ditam as regras do trânsito referente ao ônibus ao qual estão, estabelecendo assim, tudo aquilo que lhes convêm, fazendo com que os ônibus parem em lugares não determinados e, muitas vezes, fechando cruzamentos importantes que param o trânsito.

As viagens em transporte coletivo (TC) estão diminuindo em uma proporção média de 1,4% ao ano e, inversamente, as viagens em transporte individual (TI) crescem nessa mesma proporção. No ano de 2025, esta tendência indica que 60% das viagens será através de transporte individual e 40% em coletivo. (Plan – Quito:17)

O acesso a compra e uso de automóveis privados vêm se expandindo de uma maneira crescente, afetando as grandes cidades do mundo na medida em que geram demandas cada vez maiores de obras viárias em detrimento de obras de maior interesse e alcance social tais como saúde e educação.

Com os dados atualizados, comprova-se que a estrutura e a dinâmica através da qual a cidade está se organizando incrementa a utilização do transporte individual quando, na realidade, se deveria estar tendo um processo oposto, isto é, estimulando o uso do transporte coletivo. Para que isto venha a ocorrer faz-se indispensável a instituição de um processo contínuo de planejamento urbano que seja mais eficiente e que propicie um controle efetivo da maneira como funciona a cidade, por parte do órgão responsável.

### *3.3.3 – Poluição do ar*

Os maiores poluentes das grandes e médias cidades em todo o mundo são os veículos motorizados, gerando um aumento do ozônio, de materiais pesados e outros poluentes. Em Quito dado a topografia e a altitude da cidade de 2800m faz com que os veículos automotores tenham que fazer um esforço maior e com isto se tem um aumento na emissão de enxofre e de partículas (PM10 e PM 2.5)<sup>12</sup> consideradas ruins a saúde. Estas partículas de contaminação são consideradas como um dos principais problemas de Quito pois ultrapassam o valor da norma.<sup>12</sup>

Estas substâncias tóxicas propiciam vários tipos de doenças não apenas respiratórias como, também, cardiovasculares. (ver anexo gráfico 7)

A fumaça preta que sai de alguns veículos ocorre quando a combustão está sendo feita de forma incompleta e, portanto, mostra que o veículo necessita de uma manutenção para que esta emissão poluente diminua. Um carro polui o seu entorno

---

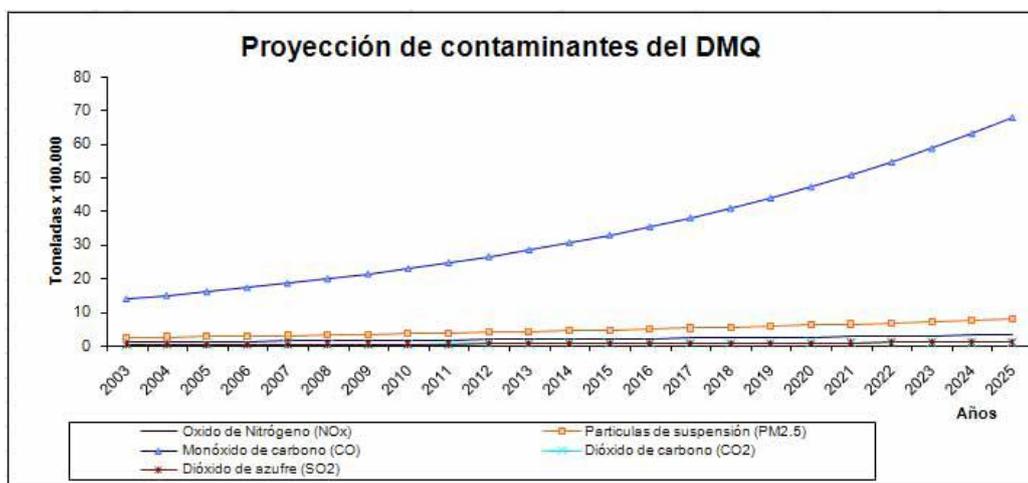
12 Os principais contaminantes com os que se tem que lidar na cidade de Quito e em seus vales são o ozônio e o material particulado PM10 e PM2.5. (CORPAIRE -2009)

imediatamente, mas esta poluição se propaga pelos campos e chega a outras regiões. Em algumas cidades, como é o caso de Amsterdã, na Holanda, a administração local incentiva o uso de bicicletas para diminuir esta emissão dos gases.

A situação atual da qualidade do ar em DMQ exige um esforço de reflexão sobre as ações adicionais que devem ser enfrentadas para o melhoramento sustentável da qualidade do recurso atmosférico. É necessário otimizar as medidas e priorizar os recursos, à partir de uma visão integral do que implica o manejo técnico-científico da qualidade do ar e a atenção apropriada a suas arestas sociais, económicas, tecnológicas e políticas. (CORPAIRE – 2009)

Os estudos existentes estão baseados em situações constatadas no ano de 2004. A REMMAQ, Red Metropolitana de Monitoreo, em seu relatório concluí que no ano de 2005 existe um sobrepasse de  $15\text{Mg.m}^{-3}$  de partículas. A zona Norte tem uma menor porcentagem com 50% e a zona centro e sul chegam a 200% de partículas provocadas basicamente por combustão em grande parte provocada por tráfico veicular e os ventos ajudam a agravar a situação soprando de norte para sul.

**Gráfico N° 4**  
**Contaminantes gerados por emissões veiculares - Quito**



Elaboração: DMT; Fonte: CORPAIRE 2007 (plan – Quito: pg. 22)

Como o informe da CORPAIRE indica, os maiores poluidores do ar na cidade de Quito são os automóveis e os transportes públicos movidos a gasolina (tal combustível possui uma baixa octanagem e um alto nível de enxofre) e outros piores que utilizam o óleo diesel. Depois da poluição gerada por veículos vêm as chaminés industriais e termoelétricas as que mais poluem. A poluição do ar na cidade, provocada por um

congestionamento de veículos, aumenta o nível de poluição trazendo mais problemas ao nível local e global (impacto na atmosfera) e consequentemente na qualidade de vida.

A qualidade do ar na cidade de Quito é medida pela quantidade de vezes que a estação de medição apontou a qualidade do ar como abaixo do aceitável tomado em relação ao total das medições efetuadas pelo informe da CORPAIRE.

O espaço público para lazer próximo às áreas de trânsito coloca em risco a saúde mais uma vez, pior numa cidade como Quito onde sua altitude faz com que a quantidade de oxigenio seja mais baixa, portanto, afetando a vida humana.

A intensa atividade do “hipercentro” significa a produção e a importante concentração de fluxos de pessoas, de produtos e, portanto, de veículos de todos os tipos. A questão da qualidade do ar e do ruído ambiental é crucial. O ruído, a contaminação do ar e a intensa circulação de automóveis determinam uma situação objetiva de degradação do meio ambiente que dissuade a construção e a ocupação de novas casas. (Metzger, 2001:85)

### *3.3.4 - Contaminação Sonora/ Ruído*

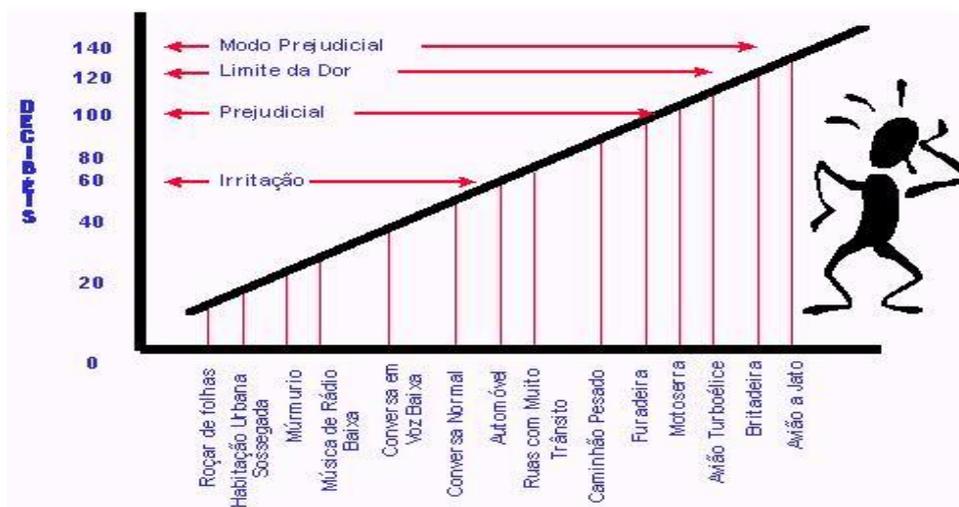
O ruído ambiental é uma perturbação que vem se tornando numa das principais causas na diminuição do bem-estar da população, por causa dos problemas não apenas emocionais gerados como, também, físicos que ele ocasiona. O termo ruído é usado para sons indesejáveis, quando ele é intenso e a exposição a ele é continua, pode causar problemas de saúde.

Uma porcentagem média de 96% identifica “pontos negros” o quer dizer, superam os 70dB entre 2005 y 2006 resumo de todas as Administrações Zonais, se identificarão pontos cinzas (de 55 a 65 dB) especialmente na Administração Zona Norte e Valle de los Chillos. Em níveis entre 50 e 60 dB o ruído causa molestia, e acima de 65 dB surgem perturbações dos modelos de comportamento sintomático com danos graves causados pela pressão do ruído. (Plan-Quito:23; Fonte: CORPAIRE 2003)

Os grandes produtores destes ruídos são os meios de transporte automotores que, por falta de planejamento e de gestão ambiental urbana, geram excessivas emissões acabando por afetar a qualidade ambiental da cidade de Quito.

Portanto, poluição sonora poder-se-á entende-la como sendo todo ruído que causa algum tipo de incômodo num determinado ambiente. Todavia, a noção do que é incomodo pode variar de pessoa para pessoa a partir da percepção que dele vier a fazer.

**Gráfico Nº 5**  
**Exemplo de níveis de pressão sonora**  
**DANOS CAUSADOS POR RUÍDOS**



Fonte: digital FIOCRUZ ; realizado por Souza, Hilda; tese de doutorado, 1998

Os estudos existentes sobre a poluição sonora, ou seja, sobre os ruídos, demonstram que o organismo humano tem limites físicos para suportar os ruídos. Apesar da variação da percepção pessoal, eles sempre provocam doenças que já foram comprovadas tais como distúrbios emocionais, faltas na concentração e doenças cardiovasculares entre outras. O ouvido humano é capaz de captar vibrações mecânicas a partir de 20 db e, com a exposição constante aos ruídos, esta capacidade vai diminuindo progressivamente. Para a Organização Mundial da Saúde um ruído aceitável seria até 50 db (decibéis, unidade de medida de som)

**Tabela Nº 2**  
**Limites de ruídos suportáveis e seus efeitos**

<b>O Departamento de Habitação e Desenvolvimento Urbano dos Estados Unidos recomenda para as áreas residenciais as seguintes medidas</b>		
Até 49dB	Claramente aceitável	O ruído de uma sala de estar chega a 40 dB
de 50dB a 62dB	Normalmente aceitável	Um grupo de amigos conversando em tom normal chega a 55dB
de 63dB a 76dB	Normalmente inaceitável	O ruído de um escritório chega a quase 64dB
acima de 76dB	Claramente inaceitável	Um caminhão pesado trafegando chega a 74dB, o tráfego de uma avenida de grande movimento pode chegar aos 85dB

Fonte: dig. DHEU

A tabela acima foi retirada do site do DHEU, é usada no Departamento de Habitação dos Estados Unidos e serve como guia para demonstrar os níveis aceitáveis ou não de ruído para o ser humano. Permite que se tenha uma idéia da emissão que provocam alguns locais ou um tráfego e, assim, possibilita a escolha de onde se tem uma melhor qualidade de vida no que se refere a este aspecto.

### *3.4 – Espaço Público Uma Necessidade para Qualidade de Vida*

O espaço público é aquele espaço de uso comum, de todos e para todos com liberdade de locomoção. Ele estrutura a vida da cidade e deve conter acesso, vida e adequação às necessidades públicas dando suporte a suas atividades, portanto, as ruas e suas calçadas são consideradas espaços públicos. O carro, o veículo automotor acaba levando a uma relativa facilidade onde o ser humano se acomoda e se esquece das vantagens de uma boa caminhada seja ela pelo motivo que for. O carro com sua contaminação do ar, produção de ruído e visual, rouba espaço dos pedestres que já não encontram tanto prazer numa caminhada cheia de transtornos.

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e da liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança... (Jacobs, 2000: 52).

Jacobs se refere a cidade que, com todo o avanço das comunicações, meios de transporte e outros, cresce de tal forma que se esquece da verdadeira razão das calçadas onde o encontro espontâneo cria uma vida própria nestes espaços públicos. O espaço público assume funções distintas a cada época com suas variações históricas como fala Carrión (1) mas acreditando que em todos os diferentes tempos ele deve sempre manter a característica de um local de prazer e respeito as características sociais locais.

mas a grande decisão, a ação definitiva para que o cidadão exerça seu direito a caminhar, consiste em liberar de veículos privados amplas zonas da cidade. O carro condena a boa parte do espaço público a uns níveis de ruído, contaminação atmosférica e visual, e a um risco de acidentes que desanimam ao caminador mais incorrigível. A liberação de automóveis deve complementar-se com uma racionalização do transporte público de tal maneira que preste um serviço eficiente a totalidade da cidade compacta. Não se trata de proibir completamente o uso do veículo privado na cidade, se

não de otorgar-lhe um protagonismo muito menor na paisagem urbana. (Rueda, 2008)

Ele é, portanto a interação das pessoas, dos objetos e equipamentos fornecidos e encontrados e deve ser planejado antes que a cidade o devore. Antigamente as casas eram construídas e as cidades surgiam em consequência do aglomerado natural gerado por estas moradias. Hoje essa realidade já não existe, pois as ruas, a infraestrutura e os serviços públicos têm que vir antes ou durante esse crescimento, vertical e veloz, através de um planejamento urbano que determine os espaços públicos a que todos têm direito.

Os espaços públicos devem ser acessíveis a todos, independentemente da idade, capacidades, origens ou rendimento. Em síntese, pode-se dizer que, para satisfazer às necessidades das pessoas que usam quotidianamente o espaço público, faz-se desejável relacionar os espaços públicos com a totalidade do contexto urbano em que estes se inserem de forma a buscar que se ajustem às características culturais existentes.

Como espaço público também são considerados alguns que possuem restrições ao acesso como os hospitais, instituições de ensino e outros, mas não os utilizaremos neste estudo. Portas (1987) afirma que os edifícios não devem ser entendidos como elementos a serem colocados em espaços livres mas o espaço público exterior como praças e ruas devem voltar a ter uma função ordenadora na cidade.

Se alguém observar a mesma rua, por algumas horas ou por alguns dias, poderá encontrar outras atividades, além da simples circulação de pessoas e veículos. Junto à escola do edifício ou junto à porta da escola, em certas horas do dia, se formam pontos de bate-papo. Há rolamento... Em um dia da semana, na rua do fundo, realiza-se a feira livre. (SAREM/SEPLAN, 1982: 20)

Toda atividade que deixe uma demonstração da vida da cidade e de suas importâncias quer histórica ou tradicional e cultural, devem poder estar presentes de alguma forma no espaço público assim como no caso de Quito onde, por exemplo, as flores são parte de uma das riquezas da região. A tradicional venda de flores nas ruas demonstra a cultura da cidade neste aspecto.

A foto abaixo: N<sup>o</sup>35 foi tirada na Rua Republica del Salvador onde permanentemente pode ser encontrada esta florista. Um dos símbolos da produção da cidade, as flores, devem estar por todos os espaços públicos de forma planejada. A

venda de flores, realizada por tendas pequenas, é uma característica local barrial e portanto, são história e como tal são um exemplo do que se deve manter fora da cidade Globalizada e dentro da cidade local, Quito, cidade na qual as flores fazem parte da realidade e da paisagem equatoriana.



**Foto N<sup>o</sup> 35** - Adriana Luz  
setembro de 2008  
Republica del Salvador

Florista na calçada,  
espaço público diversificado

A foto N<sup>o</sup> 36 abaixo, mostra um segundo caso de venda de flores, onde o vendedor trocou o canteiro central da Av. Gonzalez Suarez, onde não ocasionava nenhuma interrupção na movimentação das pessoas, para este espaço da calçada. Esta mudança foi ocasionada depois que o Município reformou o canteiro central e tirou o espaço onde o vendedor antes realizava suas vendas. O florista solucionou seu problema tendo como novo espaço a calçada em frente a uma das construções abandonadas do setor, mas, com isso, ele criou um obstáculo na passagem dos pedestres, problema que agravará com provável aumento de moradores.



**Fototo N<sup>o</sup> 36** - Adriana Luz  
Setembro de 2008  
Rua Gonzalez Suarez – Florista.

Calçada ocupada por automóveis pela falta de estacionamento. Nesta rua predomina o comércio pequeno e os frequentadores, na maioria das vezes, ficam sem opção de estacionar. Pedestres usam o leito da rua para caminhar mas, a água empoçada, é obrigado a ter os pés cobertos pela água.



**Foto N° 37** - Adriana Luz  
ano 2008  
Rua Eloy Alfaro em dia de chuva.

O acumulo de água, em dia de chuva, neste trecho da Av. Eloy Alfaro também prejudica o trânsito que se torna mais lento.

## **CAPITULO IV**

### **Análise local: Estudo de Casos**

Existe uma tendência excessivamente generalizada para falar do problema de moradia, reduzindo a uma questão meramente quantitativa sobre o número de habitações que existem e as que se vão colocar no mercado e, se o preço está ou não disparatado. Ao final parece que tudo é questão de contas, de que os números nos enquadrem. Poderíamos começar sinalando que parte do problema da habitação começa pelo modo como se define o problema, uma maneira de entender a habitação na qual impera sua condição de mero consumo o de valor de troca, um valor muito suculento na conjuntura econômica atual.

(Casadevante e Ramos: 2006, art.)

A qualidade de vida deveria ser sempre o um dos primeiros itens nas agendas, quer da administração pública quer das construtoras, e até dos agentes imobiliários. O texto acima fala desta tendência de se acreditar que a quantidade de habitações produzidas resolve o problema da cidade. Exemplos como a falta de espaço para laser, calçadas para que se possa incentivar as caminhadas, a importância de não se construir sem que exista uma infraestrutura previamente planejada são partes importantes para que se consiga uma organização urbana satisfatória, operando adequadamente para atender a população.

Este capítulo foi organizado com base em duas pesquisas maiores. Na primeira pesquisa, realizada na Rua Republica del Salvador, procurou-se demonstrar a existência de uma centralidade já praticamente consolidada, visto que restam poucas casas na rua para serem demolidas e substituídas. Esta centralidade faz parte de uma mais importante e que existe no raio de atuação do parque “La Carolina”, incluindo as Avenida Rio Amazonas, Av. De los Shirys, Av. 6 de diciembre, Av. De la Republica e adjacentes.

A segunda pesquisa foi efetivada na rua Coruña onde é possível perceber uma mudança de tamanho de edificações e que ocorreu nos últimos dois anos. Na rua Coruña, as características encontradas em termos de modificação de uso do solo são distintas às da Av. Republica del Salvador visto que as construções geraram na sua maioria, os edifícios residências.

Para a consecução das mencionadas pesquisas foram realizadas algumas perguntas aos moradores e a transeuntes em ruas situadas na área delimitada para estudo, visando

o enriquecimento da pesquisa e para demonstração de que existem situações distintas dentro da própria área demarcada no trabalho.

Na pesquisa foi utilizada a técnica da entrevista, como parte de um método qualitativo que permitiu levantar dados, dentro de uma concepção preestabelecida, e fazer as análises necessárias para a obtenção das informações consideradas de interesse da pesquisa. O uso do método qualitativo permitiu considerar os pontos de vista dos atores urbanos e, também, fazer uma leitura dos aspectos que os mesmos fazem de sua realidade.

Nas mesmas duas já antes mencionadas ruas foi utilizado o método quantitativo para definir uma proporção entre a situação de como era em 2007 e como ficou no ano de 2008. Verificou-se a quantidade de locais de trabalho, de residências e de comércios. A aplicação desse método quantitativo permitiu ao pesquisador e ao observador estabelecerem determinadas prioridades para as análises desejadas, pois as análises quantitativas definem-se pelo caráter numérico e por dar prioridade à análise da distribuição, repetição, generalização.

As fotos que aqui servem de ilustração foram tiradas nos anos de 2007 e 2008 e pretendem complementar a pesquisa de campo.

### ***\_ Av. Republica del Salvador - uma centralidade menor***

A Avenida Republica del Salvador, situada na Zona Norte de Quito, tem seu início na Av. de Los Shirys (Parque La Carolina) e termina na Av. De las Naciones Unidas. Faz a ligação entre duas vias de grande circulação nessa área urbana. Esta rua sofreu, nos últimos anos, uma grande transformação não apenas em sua morfologia como, também, nas características de seus habitantes.

Em 2008 a rua possuía, em seu entorno, o *shopping* “Quicentro” e o “El Jardim”, repletos de atividades e representando um destacado espaço de uso público, como também, o parque La Carolina.

A mencionada rua conta com equipamentos urbanos como o são a escola, o teatro, o cinema, as lojas, comércio de vários tipos, residêntes e restaurantes assim como a Construtora Ribadeneira e edifícios empresariais. Além disso, podem ser encontradas embaixadas, alguns negócios como o salão de beleza, salão de estética, floristas, um comércio variado entre roupas e objetos para casa e escritório e duas companhias aéreas.



**Foto N<sup>o</sup> 38** - Adriana Luz  
Ano 2008; hora 10:00 da manhã  
Av. Republica del Salvador  
Edifícios substituíram as casas

Constata-se a existência de variadas formas de ocupação da rua, sendo intensa a circulação de pedestres e carros durante o dia o que deixa transparecer a criação de uma centralidade tendo em vista que a mesma ocorre num ponto de convergência entre pontos de atividades da população, pontos estes que criam um grande fluxo neste setor. Fica comprovado, portanto, a existência de uma pequena centralidade, como demonstra Fernando Carrión (diário Hoy, 2005) e que pertence a um círculo maior que é o de atuação do setor da Carolina.

As transformações ocorridas nessa área foram impulsadas por uma intensa especulação imobiliária operando num espaço que antes era composto por casas de tradicionais famílias quitenhas. As casas antes existentes e que passaram a ser vendidas, foram sendo substituídas por edifícios residenciais e edifícios de escritórios, destinados ao trabalho, trazendo uma nova característica para o local, ou seja, uma rua movimentada, com ruídos dos veículos e graves problemas de estacionamento. A rua que antes era composta por casas passou a ter problemas de escoamento das águas pluviais e de significativo acúmulo de resíduos sólidos.

**Foto N° 39** - Adriana Luz, ano 2008  
Republica del Salvador  
Edifícios modernos, uma rua dentro  
dos padrões globais



Nos terrenos onde antes se viam casas ocupando apenas parte de seu terreno, hoje encontram-se edifícios que ocupam todo o lote não permitindo, portanto, que o solo faça a absorção necessária das águas das chuvas. Esta impermeabilização extensiva, provocada por falta de parcelas de solo permeável, provocou um sistemático alagamento da rua deixando evidente a falta de infraestrutura para o necessário escoamento do volume de água em períodos de chuva.

Uma reclamação que os moradores tem nesta rua, também, é sobre o acúmulo de lixo nas calçadas. A quantidade de lixo produzido após o adensamento dessa área teve um aumento substancial, mas os serviços de apoio, por parte das instituições, não corresponderam a esta nova demanda.

A população que circula nesta rua não é apenas de residentes, mas, em sua maioria, de pessoas que a utilizam durante o horário comercial para as funções de trabalho, estudo, compras e outras. Percebe-se um movimento intenso de carros e pedestres durante as horas do dia chegando a ter trânsito no início da manhã, horário de meio dia às duas da tarde e final de expediente de cinco até as oito da noite. À noite, a rua é bastante tranquila podendo-se dizer que fica deserta em termos de circulação de automóveis e de pedestres, sendo mais utilizada pelos hóspedes dos hotéis. No horário do almoço o movimento de automóveis é grande na rua Portugal, que cruza a Av.

Republica del Salvador, principalmente de veículos cujos ocupantes voltam para suas casas na hora do almoço.

Quanto ao estacionamento, depois das oito horas da manhã, verifica-se que começa um intenso movimento de automóveis, mas ainda é possível se ter acesso a uma vaga em local permitido. Depois das nove horas da manhã já não se encontram vagas e o estacionamento se estende por áreas proibidas pela municipalidade.



**Foto Nº 40** - Adriana Luz  
Ano 2008;  
Hora: meio dia.  
Trânsito no horário do almoço

O número de escritórios e de comércio implantados nessa área da cidade fez com que diminuísse a quantidade de espaços destinados ao uso residencial. Nesta rua não transitam ônibus e nenhum tipo de transporte público, mas ela está bem servida pelo trólebus e pelas linhas de ônibus que circulam nas imediações do parque La Carolina. Para os funcionários que trabalham na Av. Republica del Salvador o acesso ao transporte público é precário e a oferta de veículos é insuficiente para a quantidade de pessoas que necessitam chegar e sair para trabalhar. Apesar de uma forte ligação com o setor sul e norte da cidade as linhas de ônibus e o trólebus já não atendiam à demanda em 2008.

A oferta de escritórios no mercado é muito grande tanto para venda como para aluguel. Se observa que na Av. Republica del Salvador apesar desta quantidade de novas construções, a procura pela localização é boa. O fato de estarem reunidas diferentes categorias de serviços e atividades, incentiva o setor e favorece a empresa privada em escolher o setor para sua instalação.



**Foto Nº 41** - Adriana Luz  
Ano 2008.  
Edifícios prontos esperando  
aluguel ou compra

Por ser uma rua de ligação importante entre *shoppings centers* e comércios locais e por conter tantos serviços, a rua registra um tráfego pesado de carros particulares durante alguns períodos do dia, principalmente nas horas de maior movimento.

A falta de segurança é sentida pelos pedestres notadamente nas proximidades do final do dia. Algumas lojas contam com serviços de segurança próprio, pois já sofreram algum tipo de assalto. Os guardas que são vistos na área trabalham para os edifícios comerciais e foram constatados casos em que eles não interferiram nos assaltos em frente ao edifício que trabalham. Carros são roubados nesta rua demonstrando a necessidade de um serviço permanente de segurança do espaço.

### ***\_ Avenida de la Coruña - uma transformação residencial***

Este estudo de caso está limitado a Av. Coruña entre a rua Gonzalez Suarez e o cruzamento com a rua Eduardo Whimper. Ele permite determinar a existência de uma rápida transformação que este espaço sofreu nos últimos dois anos, em relação a ocupação do solo. Uma rua que antes era de casas com famílias tradicionais e que estão sendo substituídas por edifícios demonstrando um aumento na densidade populacional do setor através desta verticalização. Como o setor receberá este novo fluxo de carros e pedestres?



**Foto N<sup>o</sup> 42** - Adriana Luz  
Ano de 2008 - domingo

Início da Av. De la Coruña, próximo a Av. Gonzalez Suarez. Edifícios antigos de 3 e 4 pisos, casas ainda não derrubadas e edifício novo em final de construção, 9 pisos.  
Nova realidade para a rua.

Esta mudança de gabarito foi possível, devido a nova planificação para o setor para o qual a legislação preve um novo uso e ocupação do solo visando dar a cidade compacta uma forma mais sustentável de se viver a cidade. A consequência deste aumento no número de habitantes será um aumento substancial no número de veículos particulares, visto que, o transporte coletivo está sobrecarregado e a população que reside neste setor é de classe média e alta o que requer uma melhoria no serviço público para que se consiga uma mudança de atitude por parte desta população sem isto, acabarão por optar pelo transporte individual.

Como demonstração das mudanças ocorridas, o levantamento realizado no ano de 2007 mostra que com um traçado urbano reticulado a região ao redor da Av. De la Coruña possuía restaurantes (casas com dois pisos), algum comércio feito também em construções de dois andares e prédios de quatro andares. O local ainda conta com alguns poucos terrenos vazios nos quais já foram construídas fundações para prédios de sete ou oito pavimentos. As casas existentes na Av. Coruña são unifamiliares de dois andares e garagem para dois carros.

No ano de 2008, utilizando o mesmo trecho da rua constatou-se que praticamente todas as casas já haviam sido substituídas por edificações altas. Algumas casas estão à venda e os restaurantes tentam sobreviver a nova realidade local.

As empresas construtoras não levam em consideração os vizinhos aos quais a construção pode trazer danos. Como exemplo, o restaurante teve uma de suas paredes rachadas depois que se começou a obra.



**Foto N<sup>o</sup> 43** - Adriana Luz, ano 2008

Residência e trabalho, conjugados num mesmo espaço, a casa vermelha tenta sobreviver as construções. Uma rua antes sem edifícios altos, muda sua forma de ocupação. O edifício amarelo está recém acabado, ainda sem moradores. Casa da esquina; não pretendem se manter no local.

Em outro ponto da Coruña, um edifício sendo construído colado a outro, já existente, também provocou rachaduras nas paredes de alguns moradores que reclamam a falta de suporte para entenderem o que seria permitido nas novas construções.



**Foto N<sup>o</sup> 44** - Adriana Luz, 2008  
Av. Coruña

Todas novas edificações porém nem todas ocupadas. Seguem subindo outras construções. Um pequeno edifício de 3 andares está no meio das altas construções. Árvores cortadas para não atrapalhar a visão. Uma parte da cidade só de casas que se manteve até o ano de 2007.



**Foto N° 45** – Adriana Luz  
Final de 2007  
Casas à venda, uma  
constante no mercado

A Av. Coruña exerce uma importante função na região visto que faz a continuação da Av. Gonzalez Suarez para o sul levando os que se deslocam deste setor para o lado do bairro da Mariscal. Seu encontro com o redondel que distribui para a Av. Colón ou Av. Doce de Octubre é bastante congestionado durante quase todo o período do dia tendo sido apelidado de “Apocalipse” pelos que o utilizam com frequência dada a dificuldade que existe para que se consiga vence-lo para qualquer dos lados.

### **. Extras**

#### **\_ Rua Jimenez de la Espada**

A rua é utilizada como ligação entre a parte baixa da cidade a Av. Diego de Almagro e Av. Seis de diciembre desembocando na (parte alta) Av. Gonzalez Suarez. Utilizada como fuga da rua Whimper, nas horas de trânsito, esta rua possui mão única.

Encontramos nesta rua, um colégio de freiras como único elemento diferente das residências. Aqui encontramos uma transformação também pois antes a rua era ocupada por casas que foram se transformando em edifícios residenciais. Uma rua que tem como característica uma íngreme ladeira e as calçadas não estão presentes em toda a sua extensão. A entrada e saída do colégio já é motivo suficiente para não se ter como transitar. Uma rua onde a mobilidade veicular e de pedestres é precária.

A casa na esquerda da foto abaixo, já foi vendida para construção de mais um novo edifício. Do lado direito da foto, colégio de freiras, movimento intenso de ônibus

escolar e automóveis particulares para as crianças em horário de entrada, saída e festividades do colégio. Uma rua sem suporte na segurança dos moradores.

**Foto N°46** – Adriana Luz - janeiro 2009



Senhora, residente em uma casa a muitos anos na rua, desce para comprar pão. A caminhada é feita em grande parte pela própria rua já que não existem calçadas. Apesar disto, varias construções estão sendo realizadas.

**Foto N° 47** – Adriana Luz - ano 2008

Rua Espada iniciando construção de novo edifício com 1, 2 e 3 dormitórios.



**Foto N° 48** - Adriana Luz  
Início 2009  
Rua Jimenez de la Espada

**Foto N° 49** - Adriana Luz  
janeiro 2009; Hora:12:00  
Lixo pelas calçadas



A coleta de lixo também se constitui num serviço deficitário nesta rua onde se pode ver o lixo colocado nas calçadas. Moradores preferem manter-se em casa em alguns momentos do dia aos quais se torna impossível transitar na rua pelo trânsito provocado pelos automóveis.



**Foto N° 50** – Adriana Luz, ano 2008  
Trânsito e lixo na rua.

### **\_ Av. Gonzalez Suarez**

Prédios de antigos moradores do bairro. Uma rua que se transforma. Dois apartamentos para alugar e dois à venda apenas neste pequeno espaço. Quem habitará as novas construções?

**Foto N° 51** - Adriana Luz  
ano 2008  
Anuncio de venda dos antigos apartamentos



**Foto N° 52** - Adriana Luz  
ano 2008



**Foto N° 53** - Adriana Luz – ano 2008  
Verticalidade e Densificação em excesso agressão ao local.

Construções novas invadem o setor expulsando os antigos moradores que reclamam o aumento significativo no tráfego acarretando maior nível de ruídos e da poluição.



Foto N° 54 e 55 - Adriana Luz  
início 2009

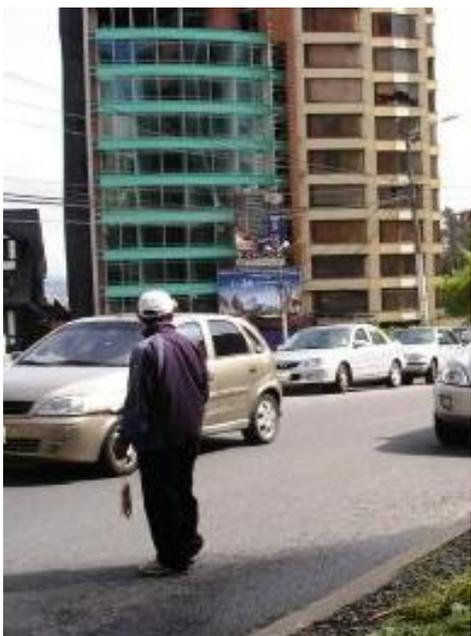
Construtora corta todas as árvores antigas em frente ao novo edifício. Protestos foram feitos pelos moradores da rua. Tarde demais!



Interessante se notar que com todo o crescimento acelerado do mercado imobiliário, sobrevivem algumas características da cidade de Quito com preocupações locais. Abaixo se vê, um mercado pequeno que atende a rua com características locais de uma descentralização de alguns serviços básicos para o setor. Não se faz necessária a locomoção veicular para as pequenas compras. Quanto tempo mais aguentarão a pressão da cidade global?



Foto N° 56 - Adriana Luz - 2007  
Mercado a moda antiga na Av. Gonzalez Suarez



**Foto N° 57** – Adriana Luz  
Ano 2008  
Av. Gonzalez Suarez

Venda por ambulantes de camarão na rua  
Um mercado informal, parte de uma tradição  
O global se impondo nas edificações e o local  
tentando sobreviver ao sistema



**Foto N° 58** – Adriana Luz, 2008  
Vendedor de jornais ambulante

## – Av. Isabel la Catolica

A Av. Isabel la Catolica segue paralela a Av. Doce de Octubre servindo como escoamento nas horas de tráfego. Nesta rua estão localizados muitos restaurantes que ocupam antigas casas, algumas lojas formando um mercado de produtos caros. A proximidade com escritórios e empresas multinacionais, assim como hotéis de

cadeias mais sofisticadas, cria um ritmo diferente nesta parte do setor onde estrangeiros são vistos quer por atividades de turismo ou pelo trabalho.



**Foto N° 59** - Adriana Luz  
Ano 2008  
Mudanças na estrutura do Setor.

**Foto N° 60** - Adriana Luz  
Ano 2008  
Todo o setor está sendo reconstruído.



## \_ Outros Exemplos



**Foto N° 61** - Adriana Luz; outubro 2008; Av. Doce de octubre. Estande de vendas para novo complexo de apartamentos de 1, 2 e 3 dormitórios e escritórios. Local onde antes funcionava uma escola, hoje se constrói algumas torres



**Foto N° 62** – Adriana Luz, 2007  
Escola Brasil; Av. Doce de octubre  
Derrubada para nova edificação do  
mercado

Na Av. Doce de Octubre, uma escola foi derrubada para dar lugar a um conjunto de apartamentos e escritórios. Existe um tráfego intenso na Avenida.



**Foto N° 63** – Adriana Luz  
Ano 2008, 11:00 horas  
Redondel prejudicando trânsito constante

*\_ Observações ao Plano Maestro de Mobilidade; “La Asociación de Peatones de Quito”<sup>18</sup>*

“Que como Associação de Pedestres, consideramos que um dos principais problemas de Quito é referente a mobilidade e o transporte, pelos altos índices de

---

18 Asociación de Peatones de Quito; Observações ao “Plan Maestro de Movilidad”  
<http://www.quitoparatodos.org/docs/movilidad/observaciones%20al%20plan%20maestro%20de%20movilidad.pdf>

contaminação do ar, a entrega do espaço público para vias e espaços de estacionamento, com a perda de lugares de encontro, de caminhada segura para os pedestres, o que resulta indispensável espaços públicos a fim de contribuir com a segurança, reduzir as condições de contaminação do ar e procurar melhoras na qualidade de vida urbana”.

Uma das grandes reclamações da Associação de Pedestres de Quito é a falta de facilidade para o pedestre e para o ciclista. Eles dizem que a organização da cidade está voltada para uma lógica do automóvel particular. Cabe a administração pública, promover espaço para o pedestre e impulsionar políticas que permitam a mobilidade dos habitantes criando assim um sistema mais sustentável.

## **CAPITULO V**

### **Conclusões**

A população mundial vive, atualmente, uma situação acrítica e, até certo ponto, conformista e até mesmo conivente com o conjunto de deformações a que se submetem os países e suas sociedades. As prioridades acordadas nas agendas internacionais baseiam-se muito mais na garantia da segurança das grandes potências e na concepção de desenvolvimento que permitiu uma acumulação de capital sem precedentes nas nações ricas. Todavia, na atual crise econômica, é possível observar a existência de uma luta desses países ricos para manter inalterado o modelo capitalista através de subsídios aos bancos e um estímulo ao consumo nos moldes existentes no passado. Foram, portanto, mantidos os paradigmas e os mecanismos existentes que, na prática, permitem dar continuidade ao mesmo processo de acumulação de capital, sem levar em consideração a existência da fome no mundo e da degradação a que está submetido o meio ambiente em todas as partes.

Desde vários anos se visualiza um aumento progressivo dos problemas tanto socio-econômicos, pela situação de desigualdade na distribuição da renda, como de problemas ambientais resultantes da contaminação, da destruição do ecossistema e de procedimentos ambientais não sustentáveis.

As transformações que as cidades estão sofrendo, neste início do século XXI, para se integrarem ao processo demandado pela globalização e, economicamente, não serem desprezadas no âmbito mundial, fazem com que se torne mais difícil compreender as novas realidades locais e suas demandas sociais. Tal tarefa requer muita atenção por parte dos governos locais que devem manter a prática permanente da planificação e do controle das ações sobre o território, considerando as novas formas de organização do espaço urbano. Também, devem observar as necessidades básicas e a cultura da população local não permitindo que procedimentos e padrões externos invadam o funcionamento das cidades por um simples modismo resultante de uma visão organizacional importada.

Torna-se fundamental a participação da população no processo de planejamento urbano e municipal, pois, com muita frequência que não são as necessidades da cidade e dos:

cidadãos, se não que, é a lógica das promoções imobiliárias e das empresas construtoras as que atuam e são as que estão conduzindo as intervenções que

supõem uma profunda destruição do patrimônio herdado com o fim de favorecer a construção de novos edifícios e o bom andamento na marcha dos negócios imobiliários”. Capel-(revista mediterrânea económica)

As cidades latino-americanas vivem uma grande crise neste início de século XXI, crise esta que é tanto econômica como social e ecológica e que não será resolvida a partir dos paradigmas tradicionais e de mecanismos financeiros que predominaram no século anterior.

Todavia, é a crise ecológica a que se manifesta com maior rigor e com conseqüências dramáticas para a humanidade.

A verdadeira resposta a crise ecológica só poderá ser realizada na escala planetária e na condição que se realize uma autentica revolução política, social e cultural que reoriente os objetivos da produção de bens materiais e imateriais. Esta revolução não somente deverá conceber as relações de força visíveis a grande escala como também nos campos moleculares de sensibilidade, inteligência e desejo. (Casadevante; 2006:art.)

O Equador, como país andino, busca se afastar de vários padrões e condicionantes que foram e são aplicados a outros países do mundo. Merece ser destacado que a cidade de Quito tem determinadas peculiaridades, tanto na sua geografia como na estrutura de sua população e, talvez, por não estar localizada no circuito das cidades de fácil acesso mundial, manteve suas características próprias dentre as quais se destacam as diversidades culturais existentes no âmbito de suas populações. Também os aspectos históricos lhe dão uma dimensão própria e a diferença, de certo modo, das cidades e culturas existentes nos países vizinhos.

É importante levar em consideração o fato de tratar-se de uma capital nacional o que faz com que a cidade venha a funcionar e operar como um grande centro que exerce uma expressiva atração para as populações radicadas no interior do país.

Os estudos realizados para levar a cabo este trabalho permitiram analisar alguns pontos relacionados ao crescimento do setor Centro Norte 1, usando a teoria de alguns autores sobre a globalização, a sustentabilidade, os riscos, as questões que envolvem a cidade compacta, a oferta do espaço público, as necessidades de mobilidade e qualidade de vida por parte da população urbana.

Como conclusões das pesquisas e análises realizadas para este trabalho podem ser

aqui apresentadas algumas das mais evidentes, seja do ponto de vista acadêmico como operacional. São elas:

- O crescimento acelerado da cidade de Quito, nas últimas décadas, provocou profundas transformações na constituição do tecido urbano e na organização da sua sociedade urbana. Como política pública adotou-se uma estrutura de cidade compacta para o setor em estudo, visando conseguir uma economia nos serviços públicos e na dotação da infra-estrutura correspondente. Com base num plano de ocupação do solo e com a demarcação das áreas destinadas a um crescimento vertical e que foram liberadas pela administração municipal, verificou-se uma maior exploração imobiliária. Tal exploração deu origem a um intenso e rápido processo de construções de novas edificações explorando ao máximo a verticalidade consentida. O mercado imobiliário se aproveitou desse processo criando uma maior valia em determinadas áreas urbanas e gerando uma alta velocidade na realização destas construções que estão acontecendo até este ano de 2008, deixando dúvidas quanto a sustentabilidade urbana em função da maneira de ocupação desses espaços na cidade.
- Uma observação que foi possível de ser feita, através da pesquisa de rua, foi que o novo processo de adensamento acabou por incentivar a expulsão de muitos moradores do bairro. Antigos residentes acabaram descendo para os vales e venderam suas casas cedendo à pressão gerada no âmbito do mercado financeiro. Nestas situações, antigos moradores trocam suas residências por alguns desses novos apartamentos passando, assim, a viver dentro de uma nova realidade seja de uso do espaço como de moradia. Esta nova realidade na estrutura do setor acabou por transformar o bairro fisicamente e culturalmente fazendo com que ele viesse a adquirir novas características. Este adensamento ocorreu independentemente do aumento da oferta das infraestruturas locais que foram demandadas.
- Constata-se que numa estrutura urbana compacta, densa, a função do espaço público adquire uma maior importância e isto ocorre para que a cidade como um todo possa progredir. Sem espaço público adequado não se entende uma cidade. Para os efeitos da pesquisa realizada, foi observado que as estruturas de ocupação do solo urbano, das ruas e calçadas interferem diretamente na acessibilidade e na

mobilidade das pessoas. Esta variável reflete diretamente sobre a qualidade de vida da população residente neste setor da cidade.

- No que se refere à mobilidade da população e seus deslocamentos com transportes de massa e individuais, atualmente, no setor, existem alguns pontos de congestionamento em determinadas horas do dia. Nos horários de ida e retorno da população para o trabalho ou no horário escolar já se verificam graves congestionamentos que afetam a vida das pessoas. O setor analisado pode ser considerado como a intersecção do lado norte e sul da cidade e um setor urbano distribuidor para os acessos aos vales. Como exemplo pode ser mencionado o entroncamento da Av. Eloy Alfaro com a Fernando Ayarza, que faz a sua ligação com o bairro Bella Vista, e a Gonzalez Suarez, hoje um ponto de tráfico intenso e com grandes construções em andamento. Estas zonas terão um acréscimo substancial no número de automóveis como consequência do adensamento vertical já que o serviço de transporte público se mostra deficiente e sem condições de atender a população residente no setor. Os efeitos serão sentidos na redução da qualidade de vida no que se refere aos congestionamentos, a poluição do ar e o aumento de ruídos.
- Quanto às calçadas existem, em alguns casos, ruas que não as possuem em toda a sua extensão. Em outros, percebeu-se uma falta de respeito por parte da população que as utiliza na medida em que as calçadas passaram a ser utilizadas como estacionamentos. Verificou-se, através do questionamento aplicado, que muitos dos moradores gostariam de caminhar mais pelas ruas do setor e não o fazem por falta de espaços públicos adequados. Uma política municipal de incentivo ao retorno das caminhadas e ao uso de bicicletas, para diminuir o número de veículos, poderia surtir efeitos positivos. Para tal se faz necessário um melhoramento nos acessos para pedestres tornando menos perigoso o hábito de se andar para se alcançar o local desejado ou ter acesso ao transporte público.
- Nos estudos relacionados com a mobilidade considera-se que o setor Centro Norte 1 não possui uma oferta de transporte público adequada ao crescimento que está ocorrendo nesta parte da cidade. O sentido este-oeste praticamente não possui conexão e, por estar este setor ocupado por uma classe média e alta, a população geralmente conta com o automóvel próprio para sua locomoção. Portanto, conclui-

se que uma política pública voltada à melhoria da qualidade e aumento no número dos transportes públicos oferecidos à população local poderia levar a uma maior utilização de meios coletivos de transporte e um retorno a caminhadas para locais próximos. A rua República del Salvador, que está muito bem situada quanto a proximidade do eixo norte-sul, para efeito de locomoção, já sente a falta de um maior suporte por parte dos transportes públicos.

As causas do problema já são conhecidas; a expansão acelerada da cidade, o déficit de transporte coletivo e sua ineficiência, a insuficiência das vias, o desmedido crescimento do parque automotor... (...) com o desmedido incremento do número de autos; mais de 220 mil na área do DMQ

(Jornal Hoy Quito, 30 de março 2009)

- Para permitir um deslocamento motorizado que possa ser sustentável, necessita a cidade de vias de acesso aos pontos de grande utilização na cidade. O importante é que se disponha de transportes coletivos para que as ruas não se congestionem com o excesso de automóveis particulares. Para tal é necessário que o sistema de transporte coletivo seja ampliado e possa ser utilizado por toda a população e não apenas por aqueles que não possuem a condição de ter automóvel.
- De acordo as informações recolhidas nas pesquisas realizadas para este trabalho viu-se que as análises efetuadas sobre riscos e que foram feitas por técnicos no setor, levam a crer que tal parte da cidade constitui-se numa área de consideráveis riscos naturais e antrópicos, de lenta solução em caso de uma ocorrência de um deles dado a situação geográfica da região e a falta de possibilidades alternativas. As políticas públicas voltadas para uma cidade densa e compacta devem levar em consideração estes tipos de riscos naturais que fazem parte do dia a dia local. O setor Centro Norte 1 constitui-se numa área de ligação entre importantes bairros e centralidades da cidade e possui conhecidas falhas em seu solo que, no caso de uma catástrofe, poderão ocasionar problemas de congestão, imobilidade e dificultar o acesso a outras áreas da cidade. Tendo em vista as características geofísicas existentes em Quito é de extrema relevância considerar, nas políticas públicas, os riscos vulcanicos e sísmicos a que poderá ser submetida a cidade de Quito. Torna-se indispensável planificar a cidade

levando em consideração todos os riscos relativos a estes elementos sem o que se acaba por ter assegurada uma grande vulnerabilidade do ambiente urbano.

- A intenção existente neste trabalho não é, de forma alguma, caracterizar que seja possível uma melhor solução e que existe um retrocesso no processo de evolução urbana, porém uma considerável mudança nos processos de urbanização dentro da ótica da globalização. Não se pode negar a existência de determinadas mudanças, pois se sabe que o retorno a uma prática do passado se torna difícil e, em alguns casos, impossível. Faz-se necessário manter certas culturas e particularidades locais e não se impor à cidade um planejamento urbano e regional subordinado às práticas existentes em outros países.
- No entorno do território de Quito encontra-se um tipo de solo que ainda apresenta grandes possibilidades para atividades agrícolas que deveriam ser fomentadas como incentivo do governo para diminuir a atração exercida pela cidade capital, e como alternativa para a geração de emprego e renda, seria criar condições para que a população se fixe nos arredores em atividades rurais gerando uma produção agrícola capaz de atender às demandas da população na cidade capital.
- As identidades locais e culturas ancestrais estão sendo esquecidas na medida em que antigos valores e comportamentos, sociais e culturais, foram sendo sufocados pelos novos padrões globais importados dos países ricos. Reconhecendo este fenômeno, observa-se a necessidade de promoção de iniciativas culturais que mantenham este patrimônio, construído, escrito e oral, de modo a que futuras gerações tenham contato com o significativo acervo de um patrimônio histórico e cultural que se manteve durante séculos no Equador.
- Para finalizar poder-se-ia aqui afirmar que a cidade de Quito ainda está em um estágio que lhe permite introduzir significativas melhorias. Melhorias que possam garantir um maior bem estar de sua população e, ao mesmo tempo, assegurar a requerida sustentabilidade para que no futuro a população disponha de uma cidade ordenada, transitável e compatível com as legítimas expectativas humanas