

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE ESTUDIOS SOCIOAMBIENTALES
CONVOCATORIA 2006-2008**



**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS
SOCIALES CON MENCIÓN EN ESTUDIOS SOCIOAMBIENTALES**

**INCIDENCIA SOCIAMBIENTAL DEL CONDADO SHOPPING A NIVEL DE
MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL ENTORNO URBANO NORTE DE LA
CIUDAD DE QUITO**

CARLOS ALCIDES ARMIJOS DEL HIERRO

NOVIEMBRE 2011

**FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES
SEDE ECUADOR
PROGRAMA DE ESTUDIOS SOCIOAMBIENTALES
CONVOCATORIA 2006-2008**



**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS
SOCIALES CON MENCIÓN EN ESTUDIOS SOCIOAMBIENTALES**

**INCIDENCIA SOCIAMBIENTAL DEL CONDADO SHOPPING A NIVEL DE
MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL ENTORNO URBANO NORTE DE LA
CIUDAD DE QUITO**

CARLOS ALCIDES ARMIJOS DEL HIERRO

ASESOR DE TESIS: DR. TEODORO BUSTAMANTE

LECTORES: NICOLÁS CUVI Y RAMIRO ROJAS

NOVIEMBRE 2011

DEDICATORIA

A veces sentimos que lo que hacemos es tan solo una gota en el mar, pero el mar sería menos si le faltara una gota.

Madre Teresa de Calcuta (1910 – 1997).

Casi todo lo que realice será insignificante, pero es muy importante que lo haga.

Mahatma Gandhi (1869 – 1948).

El presente esfuerzo, lo otorgo a mi familia como fiel testigo de mi entrega, a los maestros que me guiaron y me mostraron que siempre hay algo nuevo que descubrir, a los amigos infaltables que son necesarios para dispersar la mente en los momentos de faena, y a todos los que de manera directa e indirecta colaboraron para terminar esta etapa en mi preparación académica y humana.

AGRADECIMIENTOS

Muchas veces las palabras que tendríamos que haber dicho no se presentan ante nuestro espíritu hasta que ya es demasiado tarde.

André Gide (1859 – 1951).

Todo el que disfruta cree que lo que importa del árbol es el fruto, cuando en realidad es la semilla. He aquí la diferencia entre los que creen y los que disfrutan.

Friedrich Nietzsche (1844 – 1900).

Un profundo reconocimiento a la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales - FLACSO por acogerme como estudiante de sus aulas y mostrarme otro camino en mi preparación como ser humano, gracias a los maestros que crearon dudas en mi mente para impulsarme a saber más.

A mi familia, padre, madre y hermanos, toda gratitud del mundo por apoyarme, guiarme y estar a mi lado cuando el brazo flaquea. Siempre unidos seremos más fuertes, los amo con mi corazón.

A los amigos y amigas, muchas gracias a todos los que estuvieron cuando los necesite en esta etapa, y a los que no estuvieron también gracias, porque uno nunca sabe cuando nos daremos una mano.

Índice

Resumen	1
I. Capítulo: El fenómeno urbano	4
Definición de lo urbano	4
Servicios y funciones urbanas	9
Infraestructura para los servicios urbanos	11
Infraestructura para el trabajo	12
Infraestructura para la vivienda	12
Infraestructura para satisfacer las necesidades de alimentación y vestido	13
Infraestructura para el esparcimiento y diversión	13
Infraestructura para la movilidad	14
Lo urbano en Latinoamérica	16
Lo urbano, la movilidad y el transporte	16
El espacio público y privado	19
II. Capítulo: La comercialización	23
Funciones de la comercialización	24
Acopio	24
Preparación para el consumo	24
Distribución	25
Infraestructura para la comercialización	25
Dimensiones socioculturales de la comercialización	26
La comercialización en los centros comerciales	28
Lo urbano y los centros comerciales: El caso del Condado Shopping, ¿Espacio público o privado?	32
III. Capítulo: La planificación y la ciudad	40
Definición sobre la planificación	41
Clases de planificación	43
Planificación operativa	43
Planificación económica y social	43
Planificación física o territorial	43
Planificación y gestión urbana	44

La Planificación de la movilidad	47
Sobre la planificación de la ciudad de Quito	49
Plan Quito Siglo XXI	51
Ejes estratégicos del plan y su aplicación en el DMQ	54
Eje económico	54
Eje social	56
Eje territorial	58
Eje político	60
Normativa local para la gestión ambiental del DMQ	61
Constitución Política de la República.	62
Ley de gestión ambiental	62
Texto unificado de la Legislación Ambiental Secundaria	63
Ordenanzas municipales y resoluciones de concejo	64
IV. Capítulo: El Condado Shopping, su incidencia socioambiental a nivel de movilidad y transporte en el entorno urbano norte de la ciudad de Quito	67
Estudio de impacto ambiental	68
Estudios de impacto ambiental urbanos	70
Presentación del informe de consulta y participación pública del Condado Shopping	71
Descripción del proyecto	72
Planificación y diseño	72
Construcción	72
Operación	73
Cierre y abandono	73
Área de influencia del proyecto	73
Línea base del área de influencia	75
Identificación de impactos potenciales	76
Metodología de evaluación	77
Discusión y valoración impactos ambientales negativos y positivos	81
Plan de manejo ambiental	82
Plan de contingencias	83
Plan de relaciones comunitarias	83

Plan de capacitación	84
Plan de monitoreo ambiental.	84
Análisis del estudio de impacto ambiental a nivel de movilidad y Transporte del Condado Shopping	84
Situación vial del área de influencia	86
Población con influencia al centro comercial	88
Medios de arribo al Condado Shopping: transporte público y privado	92
Consideraciones en la planificación del DMQ sobre los modernos centros comerciales	99
 Bibliografía	 108
 Anexos	 116
1. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Carácter del impacto	116
2. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Calificación de la extensión	117
3. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Calificación de la duración	118
4. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Cálculo de la reversibilidad	119
5. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Cálculo de la importancia	120
6. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Calificación de la magnitud	121
7. Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Calificación del valor de impacto ambiental	122
8. Capacidad vehicular DMQ – EPMMOP	123
9. Informe técnico No. 092 A-2005. Accesibilidad para proyecto Centro Comercial El Condado	132
10. Oficio No. 2005-EMSAT-GTRV-1760	133
11. Contador de personas por puertas. Condado Shopping	134

Índice de tablas

Tabla 1. Oferta de centros comerciales en relación a los habitantes por zonas en el DMQ, para el año 2008	31
Tabla 2. Criterios de puntuación de la importancia y valores asignados	78
Tabla 3. Ecuación de cálculo de valor de importancia	78
Tabla 4. Ecuación de valor de impacto	79
Tabla 5. Análisis impacto ambiental – fase construcción	79
Tabla 6. Análisis impacto ambiental – fase operación	80
Tabla 7. Análisis impacto ambiental – fase de abandono	81
Tabla 8. Linderos del terreno Condado Shopping	87
Tabla 9. Tráfico de personas Condado Shopping por meses	90
Tabla 10. Promedio comparado de afluencia de personas semanalmente del año 2009 – 2010	91
Tabla 11. Rutas de transporte público Condado Shopping	96
Tabla 12. Promedio mensual de ingreso de personas según accesos peatonales y vehiculares	97

Índice de gráficos

Gráfico 1. Impactos generados en la fase de construcción	80
Gráfico 2. Impactos generados en la fase de operación	80
Gráfico 3. Impactos generados en la fase de abandono	81
Gráfico 4. Mapa de ubicación del proyecto en el DMQ	86
Gráfico 5. Comparativo del año 2009 – 2010 de afluencia de personas entre semana	91

Índice de fotografías

Foto 1. Fotografía aérea de localización Condado Shopping	67
Foto 2. Alto tráfico vehicular costado oriental Condado Shopping – Av. John F. Kennedy	93
Foto 3. Influencia del transporte público costado occidental Condado Shopping – Av. De la Prensa	96
Foto 4. Interrupción tránsito peatonal costado occidental Condado Shopping – Av. De la Prensa	104

Resumen

La ciudad de Quito en los últimos 30 años se ha sometido a grandes cambios debido al crecimiento causado por diversos motivos económicos, políticos y sociales. Todos los que habitamos en esta ciudad, directa o indirectamente contribuimos para este cambio, pero muchas veces no nos detenemos un momento y analizamos las consecuencias buenas o malas que trae este crecimiento.

Lo que inicialmente motivó a realizar este estudio fue la pérdida de espacios verdes en la ciudad, que deberían ser políticas prioritarias para las administraciones municipales, dando cumplimiento a las políticas mundiales y nacionales en busca de un buen vivir y la sostenibilidad del ambiente urbano. Grandes extensiones de terreno que alguna vez estuvieron abandonadas, y que pudieron ser parques o plazas públicas, se convirtieron con el tiempo, en grandes centros comerciales, que generaron un cambio en el entorno de la ciudad, basados en un crecimiento o desarrollo económico, que actualmente está en debate.

La construcción de los centros comerciales tiene una incidencia o impacto en la ciudad, creo que eso es evidente para todos quienes con una mirada crítica analizan como influye en nuestras vidas su funcionamiento. La actividad comercial en estos centros no solo interviene en lo económico, sino que también estudios analizan que configura actualmente el comportamiento social, el ambiente urbano y en el contexto político de la ciudad de Quito.

Considero que todos quienes habitamos la ciudad de Quito, sin excepción, hemos acudido por cualquier motivo a un centro comercial, y sin duda a equivocarme, creo que todos hemos palpado que alrededor de los centros comerciales confluye una gran cantidad de personas, ya sea a pie, en vehículos particulares o usando transporte público, y nos hemos topado con problemas de tráfico vehicular causada por la gran cantidad de vehículos particulares que acuden al centro comercial, o porque transporte público, ya sea buses o taxis esperan transportar a personas, así mismo es visto la saturación de veredas circundantes al centro comercial, debido a la gran afluencia de personas.

De aquí que me hice una pregunta: ¿Qué es lo que hace la Administración Municipal para prever o corregir estos problemas a nivel de movilidad y transporte?

Como el problema se intensifica alrededor de todos los centros comerciales que actualmente existen en la ciudad de Quito, para presentar el problema, limité el estudio de la incidencia a nivel de movilidad y transporte del centro comercial Condado Shopping, ubicado al noroccidente de la ciudad de Quito, y que está en funcionamiento desde el año 2007.

Por lo que el objetivo central de este estudio es el conocer en primera instancia los impactos socioambientales que causa la construcción y funcionamiento de los grandes centros comerciales en la ciudad de Quito, centrándonos en el Condado Shopping, e indagar porque no se pueden manejar de mejor manera los impactos que se identifican a nivel de movilidad y transporte.

Para poder entender como maneja la Administración Municipal este tema de actualidad, el objetivo de este estudio es el conocer las políticas que se han planteado respecto al tema, ya sea para solucionar los problemas actuales, o a su vez para planificar de mejor manera el crecimiento de la oferta de centros comerciales en la ciudad de Quito.

El presente documento consta de cuatro partes, las primeras tres son un análisis de temas importantes en torno al caso de estudio: lo urbano, lo comercial y la planificación. Efectuó un análisis teórico e histórico para entender cómo se construye la ciudad en el marco de estos tres temas y como atraviesan el tema de comercialización y los centros comerciales.

La cuarta parte es el análisis de la incidencia de la construcción y funcionamiento del Condado Shopping a nivel de movilidad y transporte, basado en los datos presentados en el Estudio de Impacto Ambiental – EIA presentado por los constructores de la infraestructura a las autoridades municipales, contrastándolas con información de circulación vehicular y analizándolo en base a criterios socioambientales y normas legales existentes.

Este estudio trata de mostrar que los estudios de impacto ambiental aplicados y aprobados por la Administración Municipal de Quito, y presentados por los constructores de centros comerciales, caen simplemente en una formalidad y no cumplen los requerimientos necesarios para prever y solucionar los efectos causados a nivel de movilidad y transporte en la construcción y funcionamiento de los centros comerciales.

Es importante analizar el tema de los EIA aplicados a los centros comerciales para que la Administración Municipal genere bases legales y normativas claras para la aprobación de la construcción y funcionamiento de los modernos centros comerciales, es así que el presente documento lo propongo como base inicial para el análisis de las políticas municipales para así cumplir los objetivos planificados.

Capítulo I

El fenómeno urbano

En el presente capítulo se revisará de manera breve la historia de lo urbano, tomaremos como punto de partida la modernidad, para no hacer tan extenso el texto y dado que esta es relevante para nuestro estudio. Existen distintos puntos de análisis de lo que se considera como urbano, que hasta la actualidad están en debate a nivel mundial y latinoamericano.

En Latinoamérica, la creciente globalización de la economía internacional ha producido cambios importantes en las estructuras espaciales de las ciudades a nivel social, cultural, económico y ambiental. La descentralización de la industria, los cambios tecnológicos y la creciente orientación hacia el comercio mundial han contribuido a una geografía cambiante de la industria, comercio y del empleo en los entornos urbanos de las principales ciudades.

Debido a las nuevas perspectivas de desarrollo internacional y nacional, es preciso estudiar cómo funcionan y crecen las ciudades, para entender desde que punto de vista se han producido cambios en su organización económica y social, y cómo las instituciones y sus representantes han tratado de crear las condiciones para un crecimiento económico, social y ambiental auto sostenido.

Este primer capítulo nos adentra al tema de lo urbano para iniciar un análisis de su relación con la planificación de la ciudad, la incidencia de lo comercial y cuál es el rol de la movilidad y el transporte en la ciudad.

Definición de lo urbano

La historia de la urbanización, según Pierre – Henri, se distingue por cuatro períodos que en resumen son:

1ero. La Antigüedad, en esta etapa se reconoce la aparición de la ciudad y de sus infraestructuras básicas para el movimiento de sus habitantes, las más conocidas

son las viejas ruinas de Grecia y Roma, pero el proceso de urbanización tiene sus primeras manifestaciones de Mesopotamia.

2do. La Edad Media, este periodo viene posterior a la decadencia del Imperio Romano, y se caracteriza por la conformación de grupos de personas que edifican una ciudad bajo la necesidad de protección y auto defensa.

3er. La Revolución Industrial, basada en el conocimiento, nos muestra una ciudad desarrollada gracias al esfuerzo de los burgueses, comerciantes y banqueros, es decir, debido al comercio floreciente. Este período rompe las estructuras urbanas tradicionales.

4to. Contemporáneo, es el cuarto período marcado por una evolución de la sociedad de la revolución industrial, donde se hace necesario una planificación del crecimiento urbano. (Pierre-Henri, 1971: 10-16)

El establecimiento de lo que es urbano o no urbano (rural), es de donde parten la mayoría de los estudios sobre este tema, ya que se ha vuelto sumamente relevante precisar desde cuándo y en qué momento se da este salto en la organización espacial y social de la humanidad, esto ha traído innumerables debates entre investigadores del tema, que esencialmente consideran al proceso de urbanización como un hecho evolucionista, según el cual: “cada formación social se va produciendo sin ruptura, por desdoblamiento de los elementos de la formación social anterior” (Castells, 1977: 13).

Para definir y delimitar qué es urbano y qué es rural, se distinguen básicamente dos criterios conceptuales: el primero recurre a la concentración espacial de la población dentro de límites de dimensión y densidad, y el segundo se basa en lo que se ha denominado “cultura urbana”, y hace referencia al sistema de valores, actitudes y comportamientos de una determinada población (Castells, 1977: 15).

Criterios para definir lo urbano han sido ampliamente analizados por autores como Pierre George, quien, destaca a la concentración espacial de la población dentro de límites de dimensión y densidad, que es el primer criterio conceptual que se lo puede denominar cuantitativo.

Pero el propio George muestra las contradicciones del empirismo estadístico, ya que las variables espacio y población dependerán de otras variables como las estructuras productivas y sociales de cada región, que determinarán también el espacio ocupado y la cantidad de población, “la ciudad se define exclusivamente en función de las formas de vida económica y social”. (George, 1977: 32)

Al segundo criterio conceptual, que se lo considera como cualitativo, ya que establece características sociales a nivel de valores, actitudes y comportamientos de los habitantes de determinado sitio para poder encuadrarlo dentro de la categoría de lo urbano.

Esto se ha denominado como la cultura urbana, esta categoría surgió del pensamiento evolucionista funcionalista de la escuela sociológica alemana, la cual fue pensada en contraposición de la sociedad rural, basado en lo que rescata Castells de Tönnies quien la reconoció como:

La evolución de una forma comunitaria a una forma asociativa, caracterizada ante todo por la segmentación de los papeles, la multiplicidad de las pertenencias y la primacía de las relaciones sociales secundarias (a través de las asociaciones específicas) sobre las primarias (contactos personales directos fundados en la afinidad afectiva) (Castells, 1977: 95).

Partiendo de esta consideración, Capel analiza lo que formula Simmel, quien propone un tipo de civilización urbana a partir de su tesis de que economía monetaria y la vida del intelecto están íntimamente ligadas. Con ello intenta establecer cuáles son los caracteres fundamentales de la vida urbana que se contraponen a la de las pequeñas ciudades y a la del campo a partir de la economía y la generación de dinero (Capel, 1974: 4)

Capel citando a Max Weber también entra a la discusión del tema urbano fundamentado en los estudios sobre el desarrollo de las ciudades europeas y de la contraposición entre lo urbano y lo rural, que existían hasta ese momento. Concluye que hay el apareamiento de este tipo de comunidades urbanas, que poseen características esenciales como: organización social diferenciada, existencia de instituciones para

organizar la sociedad, intercambios comerciales y una función política y militar diferenciada con actividades delimitadas (Capel, 1974: 5).

La Escuela de Chicago ha tenido mucha influencia en el marco de sus estudios de ecología urbana, puesto que afirma la existencia de un contexto socio cultural urbano, que es estudiado desde una perspectiva científica, considerando a lo urbano como un todo global interrelacionado.

En síntesis, el punto de vista fenomenológico de la Escuela de Chicago pretende explicar la naturaleza de la ciudad a partir de sus partes, es decir, de las normas y sus márgenes, para así mostrar el papel que juega el contexto socio-cultural en la formación de la vida urbana. Con lo que se motiva a visualizar a la ciudad bajo un orden ecológico o natural (De la Peña et al., 2003).

Como aportaciones importantes de la Escuela de Chicago se destaca los siguientes aspectos como “indicadores de la vida urbana: transformación, cambio, movilidad, interdependencia, diversidad y distancia social. Todo ello explicado a partir de la concepción de la ciudad como un espacio formado de “áreas naturales” (comunidades) en constante transformación, movimiento e interacción” (De la Peña et al., 2003).

El más importante aporte de la Escuela de Chicago, según lo destaca De la Peña, es lo planteado por Park y de Wirth, ya que formularon el concepto de *ciudad heterogénica*, que se entiende como un tipo de organización cuya supervivencia es garantizada por la diversidad y el reclutamiento permanente de heterogeneidad del exterior (Ibíd.).

Con respecto a este tema, Ramírez hace referencia a lo propuesto por Louis Wirth, quién se adentra en los planteamientos de la Escuela de Chicago, y define los rasgos característicos de una cultura urbana desde una perspectiva sociológica que supere los rasgos geográficos y no se limite a procesos económicos, tratando este modo

de vida urbano como un hecho diferencial, en el cual se relacionan las siguientes variables:

La dimensión, donde el tamaño y la densidad son factores fundamentales para definir interacciones sociales entre los agentes que componen la ciudad; la heterogeneidad, que permite analizar los grupos que la componen y la movilidad que tienen; la centralidad, su relación con la periferia y el análisis del uso del suelo (Ramírez, 2005: 76).

A partir de estas variables Capel distingue las características del modo de vida urbano o cultura urbana planteadas por Wirth y descritas por Capel:

Aislamiento social; secularización; segmentación de los roles o papeles desempeñados; normas poco definidas; relaciones sociales caracterizadas por la superficialidad, el anonimato y el carácter transitorio y utilitario; especialización funcional y división del trabajo; espíritu de competencia, frente a la solidaridad de las sociedades rurales; gran movilidad; economía de mercado, predominio de las relaciones secundarias e impersonales sobre las primarias, que serían características de las sociedades rurales; debilitación de las estructuras familiares y desaparición de las relaciones con parientes lejanos; en relación con ello, paso de la comunidad a la asociación; dimisión del individuo respecto a las asociaciones; control de la política por asociaciones de masas (Capel, 1974: 5).

Lo expuesto por Wirth en la cita de Capel, a pesar de haber sido intrincado, ha sido la base fundamental para poder delimitar lo que es urbano y lo rural, existen fundamentos que habría que rescatar sobre las formulaciones del autor para verificar si son aplicables a diferentes contextos, ya que considero que ese es su principal sesgo para la aplicabilidad de sus teorías.

Existen nuevas perspectivas para entender y delimitar lo que es lo urbano, entre ellas la que se ve mediada por la comunicación y su eficaz utilización, siendo éste el parámetro esencial para determinar si un espacio y su población es urbana o rural, noción que está en debate y proporciona nuevas categorías para reformular los conceptos a futuro.

Servicios y funciones urbanas

Discutir sobre lo urbano o lo que se conoce como ciudad, implica en el siglo XXI hablar de grandes asentamientos humanos en un espacio determinado, lo que lleva consigo la convivencia cercana entre individuos que se interrelacionan y tratan de sobrevivir en un ambiente que poco a poco va siendo modificado debido al aumento de la población.

Los servicios urbanos son aquellos que fomentan y garantizan la calidad de vida de una población en las ciudades. Son indispensables para la vida del ciudadano, por lo tanto debe poseer continuidad, regularidad, uniformidad, obligatoriedad, calidad y eficiencia para cumplir con todas las necesidades de un ciudadano y familias.

Los servicios urbanos más importantes son el agua potable y residual, electricidad, educación, comercios alimenticios básicos y de vestimenta, saneamiento urbano, transporte y servicio médico. Es decir, la convivencia de la población implica el cumplimiento de cinco objetivos principales por parte de cada individuo perteneciente a la ciudad:

1. Satisfacer sus propósitos productivos o de trabajo,
2. Satisfacer sus necesidades residenciales o de vivienda,
3. Satisfacer su necesidad de alimentación y vestido,
4. El cumplimiento de actividades de esparcimiento y diversión, y la
5. La necesidad de movilización para poder cumplir los objetivos antes mencionados.

En el cumplimiento de los objetivos se da una competencia entre los habitantes de la ciudad, para así poder satisfacer sus necesidades. Esto quiere decir que la ciudad sufre grandes presiones para satisfacer las necesidades de los individuos, que en la mayoría de los casos, están en constante crecimiento, por lo que se tiene que adecuar y replantear los espacios urbanos.

Esto nos lleva a que la ciudad se expanda y crezca, exigiendo la construcción de nuevas infraestructuras adecuadas que soporten la carga tanto material como humana

para la realización de las distintas actividades del individuo. Al respecto Richardson manifiesta:

Algunas características espaciales de la expansión urbana son evidentes y más o menos universales. El crecimiento urbano viene asociado normalmente con una expansión en altura y hacia afuera. Cerca del núcleo central, los edificios bajos se verán sustituidos por otros más altos, y se intentará apoderarse de los espacios abiertos y edificar todos los solares libres (1975: 72).

En este momento es cuando se hace necesario tomar en cuenta el rol o la función que cumple la ciudad dentro de un sistema local, regional y global, y así determinar el tipo de estructuras e infraestructuras que son necesarias para facilitar el cumplimiento de las actividades de sus individuos, los cuales colaboran y trabajan por el cumplimiento de la función de dicha ciudad.

Existen diversos métodos por los cuales se ha clasificado a las ciudades, los más importantes son: el método intuitivo, basado en una apreciación subjetiva y empírica, categorizaba a una ciudad según la actividad que a simple vista se veía que cumplía, y el método cuantitativo, el cual era más objetivo y se basaba en cifras aritmético-estadísticas de las actividades económicas de las ciudades (Capel, 1974: 18-26).

No obstante, se han propuesto diversas investigaciones para determinar la función de las ciudades, y tienen como objeto de atención todas las características fundamentales de las ciudades, es decir sus dimensiones básicas, Horacio Capel al respecto plantea:

Se trata de investigar simultáneamente todas las características del sistema urbano, es decir, no solo las características económicas y funcionales –analizadas generalmente, como hemos visto, a partir de la estructura profesional- sino también de las características sociales en su sentido más amplio, demográficas, morfológicas, e incluso políticas e institucionales. La utilización de ordenadores potentes y de las técnicas de análisis factorial constituyen elementos indispensables para esta investigación más comprensiva de las ‘dimensiones básicas de los sistemas urbanos’ (Capel, 1974: 23).

A partir de la función o actividad que desarrolle la ciudad o vaya a realizar a nivel local, regional o mundial, se va adecuando la infraestructura para la realización de dichas actividades, por lo que se usa el denominado planeamiento urbano, el cual debe

responder a los intereses económicos y sociales de la población que habita en ese espacio, como también debe responder a su relación con otras ciudades.

Al respecto Kevin Lynch reflexiona sobre el tema diciendo:

Las calles, los edificios -incluso los jardines- no crecen y se organizan por sí mismos. Fueron situados y configurados por la decisión de alguien, aunque sea de forma parcial o voluntaria y obscurecida por el imperceptible paso del tiempo (Lynch, 1980: 11)

Pero al finalizar esta reflexión cuestiona a la planificación diciendo: “La auténtica cuestión no es plantear si los sitios deben ser o no planificados, sino en qué grado y medida deben serlo” (Lynch, 1980: 11).

Con lo anterior, debemos que la construcción de todo sitio es planificada para que pueda cumplir con éxito las actividades para las cuales fue construido. Es importante decir que existen técnicas para la planificación urbana que han tratado de dar una receta para crear un determinado tipo de ciudades.

Lo que realmente hay que considerar como una fuerza que moldea la ciudad, son los distintos procesos sociales que se dan en las ciudades y estructuran la misma, por lo que la planificación de las ciudades no se realiza cuando comienzan las ciudades, sino durante la marcha del desarrollo de las mismas.

El espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los cuales contraen determinadas relaciones sociales, que dan al espacio (y a otros elementos de la combinación) una forma, una función, una significación social (Castells, 1977: 141).

Infraestructura para los servicios urbanos

Las ciudades y sus habitantes desempeñan un rol muy importante en la historia de la humanidad. Su proceso ha pasado por cambios muy importantes transformando y adecuando los espacios, ya que las ciudades se convierten en centros para la innovación y el cambio, lo que se refleja en las tendencias de sus estructuras.

Como se mencionó, los individuos pertenecientes a una ciudad tratan de cumplir cinco objetivos para poder convivir y mantenerse en la ciudad, para lo cual la ciudad que es construida mediante relaciones sociales, necesita edificar la infraestructura para poder facilitar el cumplimiento de los objetivos mencionados.

Infraestructura para el trabajo

Los individuos que viven en la urbe, tienen que cumplir una función para poner en marcha el sistema productivo y económico de la ciudad. El desarrollo de las ciudades en la modernidad, a partir de la revolución industrial, ha venido incrementando las necesidades de la población a nivel de adquisición de bienes y servicios, por lo que el trabajo en las ciudades se presenta en varios matices.

La ciudad requiere de una gran diversidad de infraestructura para poder dinamizar su sistema productivo, entre ellas están: edificaciones para el funcionamiento de fábricas e industrias, edificaciones para la educación, edificios para albergar a personas que desempeñan cargos administrativos, e infraestructura para la realización de las labores de comercialización.

Infraestructura para la vivienda

La rápida industrialización de las ciudades trajo el rápido crecimiento de la población, que busca fuentes de trabajo para poder subsistir, por lo que se necesita infraestructura para poder acoger a un gran número de personas. En sus inicios las ciudades no ofrecían las condiciones adecuadas para albergar a tantas personas, pero con el transcurso del tiempo se fueron acomodando, y debido a la constante presión, se sigue construyendo más infraestructura y con mayor consistencia. Al respecto French nos muestra la realidad de Londres para ejemplificar el impacto de la población y la necesidad de vivienda:

.... Londres sufrió problemas importantes a causa de la falta de viviendas adecuadas. La clase obrera vivía en unas condiciones extremas de hacinamiento, en edificios de mala construcción, carentes de iluminación y de ventilación adecuadas, con instalaciones sanitarias insuficientes o sin ellas. Las familias más acomodadas se trasladaron a las afueras de la ciudad en crecimiento, pero esta solución no estaba ni mucho menos al alcance de todo el mundo. Dicho llanamente, la respuesta al problema de la falta de vivienda fue la de construir más y con mayor densidad. La edificación de casa

adosada en hilera estaba en manos de los especuladores privados y las empresas constructoras... (French, 2006: 8).

En una ciudad existe diversidad de viviendas ubicadas en distintos espacios, entre ellas podemos citar: los edificios de departamentos, los conjuntos habitacionales, urbanizaciones, viviendas independientes, entre otras, las cuales tratan de satisfacer la creciente demanda habitacional, que conlleva a la expansión de la ciudad.

Infraestructura para satisfacer necesidades de alimentación y vestido

Este tipo de infraestructura cumple con el rol de unir a la producción con el consumo y trata de albergar todas aquellas actividades que tienen que ver con la distribución de productos a los consumidores. Se considera como estructuras que dinamizan la economía en la ciudad, por lo que el número de personas que habitan alrededor de este tipo de infraestructura, determina el espacio a utilizarse y la cantidad de productos a ofrecerse:

Los grandes almacenes tan solo aparecen en un centro de compras cuando la población accesible alcanza un determinado volumen mínimo, siendo característico que cuanto mayor es el volumen de población comprendida dentro del campo de influencia del establecimiento, tanto mayor es el número de apartamentos especializados que tiene (Goodall, 1977: 240).

Con lo anterior se puede determinar que la infraestructura construida para estas actividades es de diferentes tipos, yendo desde los modernos centros comerciales, hasta los puestos informales de ventas.

Infraestructura para esparcimiento y diversión

Comenzaremos mencionando lo que dice Goodall respecto a la distribución de los espacios, para comprender que la optimización del tiempo, está dada por la ubicación espacial de los sitios donde se realiza las actividades sociales y económicas:

La distribución espacial de las zonas urbanas refleja los esfuerzos del hombre por lograr una adaptación ordenada al factor de la distancia. Las pautas distributivas que se observan se han originado por la sencilla razón de que la sociedad requiere de cada localización el máximo de productividad que sea compatible con la maximización de la magnitud de la interacción espacial, al mínimo coste (1977: 467).

Al recortarse el tiempo consumido debido al menor recorrido de un espacio a otro; al ser humano de la ciudad le queda tiempo para realizar actividades de esparcimiento y diversión, por lo que la ciudad requiere establecer espacios donde puedan realizarse diversas actividades que liberen la presión del dinamismo laboral.

Este tipo de espacios o infraestructuras permite a los individuos de una ciudad recrearse, lo que les concede un cambio en su rutina habitual. Los tipos de actividades son variadas, por lo que se necesita diferentes clases de infraestructura que soporten la carga.

El esparcimiento y diversión a nivel deportivo requiere para su ejecución parques o áreas abiertas con espacios verdes; en cambio, para la conversación y relajamiento pueden ser utilizadas plazas públicas o sitios privados¹ como cafeterías. Otra variedad de actividad es la que necesita de discotecas o bares donde se escucha música y se baila.

Infraestructura para la movilidad

Desde el inicio de la humanidad se han establecido distintas vías para el desarrollo de las actividades que comenzaron como rutas en busca de alimentos o de mejores espacios por las condiciones climáticas. Es así como el ser humano ha creado espacios en los cuales puede realizar sus necesidades. Al respecto Joseph Rykwert sostiene que la calle es un movimiento, el movimiento urbano institucionalizado.

Un individuo puede abrir o marcar una senda en el bosque, pero si no es seguido por otros, su senda nunca será camino o calle, porque el camino y la calle son instituciones sociales, y es su aceptación por la comunidad lo que les da el nombre y la función que aquí nos ocupan. (Rykwert, en Stanford Anderson (ed.), 1981: 23)

Hay que mencionar que la historia urbana explica el crecimiento y la prosperidad de las ciudades por su ubicación en el cruce de dos rutas comerciales. Por lo tanto, la

¹ En el marco del debate de lo público y lo privado, planteo a lo privado como lugares que fueron construidos con capitales privados para el desarrollo de alguna actividad en especial, como la comercial, que es una actividad económica, social y pública, pero que utiliza nuevas formas para la división social del espacio, marcado por la privatización de la vida cotidiana, para quienes puedan pagar. Esta separación se da debido a varios factores como es la inseguridad, contaminación, etc. de los que son víctimas los espacios públicos como parques y plazas.

infraestructura para la movilidad, es considerada por la modernidad como la estructura más importante dentro del sistema urbano, ya que es la que permite realizar las actividades para cumplir las necesidades de los distintos tipos de objetivos y necesidades de los individuos.

Este tipo de infraestructura permite la facilidad de las comunicaciones y el acortamiento de las distancias, los cuales juegan un papel muy importante en el desarrollo de la ciudad. Por lo que los elementos básicos de la infraestructura para la movilidad están definidos por la función urbanística, el contenido técnico y constructivo, la geometría relacionada con el uso y la tipología de los vehículos, y los factores de tipo visual (Boaga, 1977: 37).

Se puede establecer que la misión del sistema de transporte y movilización urbana es la de trasladar personas y mercancías, pero también se menciona que es la base de la organización espacial de todas las actividades humanas en el interior de la ciudad.

La misión de un sistema de transporte urbano es trasladar personas y mercancías de un lugar a otro. Esta exposición tan elemental de fines es útil porque nos recuerda que la misión está definida tanto por la localización de los puntos extremos como por los causes de movimiento. Por esta razón el problema del transporte urbano es un problema de trazado y planificación de la ciudad tanto como tecnología del transporte. El urbanista puede abordar el problema del transporte bajo dos aspectos: *a)* definir la misión y las necesidades del sistema y *b)* arbitrar los medios socialmente aceptables y económicamente viables de alcanzar aquellos objetivos (Ceccarelli, Gabrielli y Rozzi, 1971: 4).

Los estudios sobre movilidad han entendido al transporte como un sistema integral de actividades interrelacionadas que posibilitan el cumplimiento de las actividades que procuran el desarrollo en una ciudad, es decir, “Un sistema local de transporte, incluida su red viaria, es fundamentalmente un sistema de servicio, cuya función es la de hacer más ágil la actividad diaria de la comunidad, reduciendo la fricción del espacio” (Ibíd.: 28).

Lo urbano en Latinoamérica

En la actualidad América Latina es un continente predominantemente urbanizado, el proceso de urbanización América Latina se asociado a distintos factores que a continuación se detallarán brevemente.

En la década de los 60 y comienzos de los 70 hubo un crecimiento en la dinámica demográfica que generó una urbanización acelerada y la emigración del campo a la ciudad causada por dinámica económica, que generó la migración de personas del campo a la ciudad, debido a la creciente concentración económica del capital y el trabajo en los centros metropolitanos (Clauser, 1980: 398).

Con el creciente incremento de población, las ciudades impusieron gradualmente la necesidad de planificar lo urbano. Los problemas, como la escasez de viviendas y la ausencia o deterioro de los servicios y de las infraestructuras, se agravaron y ampliaron en todos los centros metropolitanos.

En los 80 debido a la dinámica política y social, producida por la crisis mundial, el declive de los gobiernos autoritarios en América Latina y el desarrollo de la tecnología, lo urbano tomó un nuevo orden, y entraron a discusión los temas ambientales relacionadas con la calidad del aire, la eliminación de los desechos y el tratamiento de los residuos industriales y domésticos. (Valladares y Prates, 2003: 2-5)

Desde los años 90 hasta la actualidad, las reformas introducidas por las políticas neoliberales y los cambios macroeconómicos producidos por la globalización de la economía internacional han ocasionado cambios importantes en las estructuras espaciales las ciudades.

Lo urbano, la movilidad y el transporte

Como vimos en párrafos anteriores, quienes habitan lo urbano necesitan infraestructura adecuada para poder movilizarse y cumplir con sus actividades. La movilización puede llevarse a cabo ya sea caminando o utilizando vehículos motorizados o no motorizados, dependiendo del espacio y tiempo que disponga cada individuo o grupo.

Según Tobío, la planificación de ciudad actual se basa en los principios del urbanismo moderno de los años 20 recogidos en el documento fundacional que es la Carta de Atenas, redactado por el arquitecto y urbanista Le Corbusier. En donde plantea una oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental que es la Zonificación.

El concepto de zonificación es el concepto central del urbanismo moderno y todavía sigue siendo la idea clave de la planificación urbana actual. Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación etc. que plantea el desarrollo, la división del trabajo a escala general en el proceso de industrialización, cuando fábricas y viviendas comparten el mismo espacio, el urbanismo moderno plantea que hay que construir ciudades en que los diferentes usos, las diferentes funciones urbanas, estén separadas en espacios distintos. Le Corbusier afirma que a cada función urbana diferente debe corresponder un espacio distinto. En ello consiste la ciudad zonificada, la ciudad segregada según los usos y las funciones urbanas. (Tobío, 1995:1)

La manera en que una ciudad se desarrolla es determinada por un conjunto de fuerzas e intereses individuales, es necesario comprender cómo está estructurada la ciudad, cómo se distribuyen las actividades en su espacio, así como cuáles son los factores de mayor influencia en la movilidad de las personas y en la elección de los modos de transporte.

Según Alcântara, los principales agentes y factores que interactúan de forma compleja y pueden explicar el desarrollo urbano y sus relaciones e influencia con el transporte y la movilidad son (Alcântara, 2010: 22-23):

- **Sistema político y económico:** evaluación del sistema político y económico que rige a la ciudad, además se cuenta con las empresas privadas que operan y hacen negocios en las áreas urbanas.
- **Estado:** en este caso es importante evaluar al Estado, sus políticas en cada sector de injerencia.
- **Individuos:** personas independientes o asociadas con sus necesidades e intereses específicos.

- **Sistemas instalados de transporte y tránsito:** con sus características físicas y de oferta de servicios, que condicionan las decisiones de las personas acerca de cómo usar la ciudad.
- **Procesos migratorios:** implican un aumento o disminución de la población de una ciudad, con impactos de todo orden en el desarrollo urbano.
- **Valor de la tierra:** condiciona la ubicación de las actividades y de la población.
- **Dinámica de la economía:** En lo referente al nivel de empleo, al ingreso promedio y a la apertura de nuevos negocios en la ciudad.

Los impactos más significativos que ha traído el crecimiento urbano en las condiciones de movilidad de las personas son: la ubicación de las personas en relación con sus necesidades de trabajo, educación, alimentación, vestido y tiempo destinado al ocio, y la relacionada con la falta de control en el uso y la ocupación del suelo.

Es así que las instituciones públicas deben planificar y adecuar las infraestructuras en los espacios urbanos respetando las redes sociales de la conexión urbana, para mejorar el desarrollo de la conectividad en la ciudad a nivel de movilidad y transporte:

El desarrollo de la conectividad en la ciudad tiene influencia tanto en las relaciones socio-económicas como en las relaciones socio-culturales en espacio y tiempo. En la actualidad, la conectividad de redes resulta imprescindible para entender la ciudad contemporánea y para lograr su desarrollo económico y social. (Jans, 2006: 2)

El crecimiento de las ciudades genera tres escenarios relevantes a nivel de movilidad y transporte según Alcântara : el primero es una reducción en la accesibilidad a los equipos y servicios, el segundo causa que las personas se ven obligadas a recorrer grandes distancias a diario sólo para llegar a su lugar de trabajo. Y en tercer lugar, los largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público, situación que deriva en el cobro de tarifas más altas que pueden representar un costo muy elevado en tiempo y comodidad.

Espacio público y privado en lo urbano

De las infraestructuras para los servicios urbanos, mencionadas anteriormente, se las puede clasificar entre espacios públicos y privados, ya que en el transcurso de la existencia de la humanidad, en sus diversas etapas, ha existido la delimitación del espacio entre unos y otros, lo cual ha traído consigo conflictos y largos debates sobre el espacio y como se lo entiende a nivel público y privado.

El conjunto de actores y sus relaciones sociales que intervienen en la ciudad, mediados por sus relaciones de poder, han sido el factor que delimita y posibilita la formación de espacios que se los adapta según las necesidades económicas, políticas o sociales. Al respecto Horacio Capel dice: “La morfología urbana, el espacio construido, refleja la organización económica, la organización social, las estructuras políticas, los objetivos de los grupos sociales dominantes.” (Capel, 2005: 20)

En lo urbano se ha construido una diversidad de espacios que se los puede categorizar como públicos o privados, los mismos que dependerán del uso que le den los ciudadanos para considerarlos en cualquiera de estas dos categorías, puesto que la interacción del individuo o conjunto de individuos, es lo que delimita el espacio y le otorga una validez social para ejercer diversas actividades sociales; como lo menciona la tradición española de estudio de la ciudad.

Las tres necesidades humanas básicas de seguridad y abrigo, de trabajo, y de restauración de energías y ocio darían lugar a diversos ‘precipitados geográficos’ que pueden ser estudiados en su presencia física y su morfología, y originan estructuras y paisajes diferenciados (Ibíd.: 28).

Existen diferentes interpretaciones de lo que es el espacio público y privado, para lo cual se revisará algunas consideraciones que permiten delimitar estas dos categorías, ya que pueden ser analizadas desde varias dimensiones: económica, política y sociocultural, lo que agranda el debate y extiende el entendimiento del espacio.

En la modernidad el concepto de lo público se inscribe dentro del marco jurídico puesto que lo presenta como un “espacio sometido a una regulación específica por parte de la Administración pública titular del dominio del suelo, quien garantiza su

accesibilidad a todos y fija las condiciones de utilización e instalación de actividades”
(Borja, 1998: 2)

Esta definición jurídica que delimita el espacio público es intervenida por las relaciones sociales y los patrones de identidad que se van formando mediante el uso del espacio. Esto se debe a que los individuos de una sociedad en las distintas etapas de su vida transforman la situación en las que se encuentran, para lo cual se insertan en nuevos espacios, roles y relaciones.

La dimensión sociocultural del espacio público es muy válida, puesto que permite ampliar la frontera conceptual para no encajonar la categoría de lo público a un concepto meramente jurídico. Más bien entenderlo como un concepto en constante adaptación en el tiempo y el espacio, ya que la dinámica de las relaciones sociales en el espacio pueden generar nuevos espacios públicos que a nivel jurídico no son reconocidos. Esta adaptación del espacio se genera debido a las necesidades sociales que buscan el bienestar del individuo.

La teoría que explica estas formas de adaptación y ocupación del espacio es la *teoría de la acción*, con la cual se trata de dar sentido al dinamismo de la ocupación y apropiación de los espacios.

Este tipo de enfoques centra la atención sobre la existencia de individuos y organizaciones que, a partir de la toma de decisiones, ejercen un efecto determinante sobre la construcción y destrucción de las realidades socioespaciales que interesan a los geógrafos (Méndez, 2002: 74).

Luego de estas consideraciones sobre la categorización y utilización de los espacios, diremos sobre el espacio público que su concepto y utilización está estrechamente ligado al concepto de independencia. Se entiende al espacio público como de uso colectivo y que sirve para distintas actividades, es decir, multifuncional.

Otra perspectiva que caracteriza al espacio público es su accesibilidad, por lo cual se dan manifestaciones y actividades sociales que no están sujetas a un nivel de

control y supervisión, por lo que se dan diversos procesos de socialización e intercambio que cumplen con la función de articular todos los sectores de la ciudad:

El espacio público es una posible respuesta al difícil y novedoso desafío de articular el barrio (o conjunto urbano más o menos homogéneo), la ciudad-aglomeración y la región metropolitana. La continuidad de los grandes ejes de espacio público es una condición de visibilidad y de accesibilidad para cada uno de los fragmentos urbanos y un factor esencial de integración ciudadana (Borja, 1998: 6).

A diferencia del espacio público, el privado es un espacio individual, es decir no colectivo. Su actividad está normada y tiene restringido su acceso con un nivel de vigilancia y control para reducir el acceso a determinados grupos sociales o individuos, “... la privacidad como la habilidad de controlar y evitar la interacción indeseable” (Rapoport, 1977: 190).

En la actual estructura y funcionamiento de las ciudades modernas se ve una clara separación de los espacios públicos y privados mediante estructuras como muros, edificios, u otras infraestructuras divisorias. Con ellos se trata de delimitar los espacios y dar un orden a la ciudad, este orden depende mucho de las preferencias de los que habitan los diferentes espacios, por lo que la ciudad debe ofrecer espacios para poder cumplir los diferentes roles que se le asigna al individuo en un medio urbano, es decir, lugares para esparcimiento, diversión, trabajo, socialización, recreación, deporte, etc.

La ordenación urbana en sí misma, y la organización de las ciudades y del comportamiento dentro de ellas depende en parte de la escala de preferencias, y dada la importancia de los factores afectivos, de los simbólicos y de los latentes, el estudio de estas preferencias debería influenciar profundamente la planificación (Ibíd.: 90).

Para terminar esta parte, es importante resaltar el dinamismo de los habitantes, los cuales confabulan para una reestructuración del espacio debido a que en las ciudades poco a poco se va perdiendo los espacios públicos y abundan espacios que se los considera como privados, entre ellos, los edificios, los condominios, urbanizaciones que a pretexto de la seguridad se los cerca y restringe su acceso.

Es válido recorrer la ciudad de Quito y darse cuenta que los espacios considerados como públicos, como parques de barrio, poco a poco están siendo cerrados y delimitados para

mantener la seguridad y el orden de los sectores, provocando el aislamiento debido a que se restringen las relaciones sociales. Al respecto Arroyo plantea:

En una sociedad como esta no habría prácticamente espacios públicos, ya que son remplazados por espacios privados que preservan y que evitan la necesidad de poner en contacto a unos con otros. Lo que se anula es la posibilidad de comunicación y reciprocidad al interior de las sociedades, obstaculizando cualquier tipo de solidaridad. Del otro lado se genera la reacción ante el rechazo, el cerramiento y la defensa de cara a la expulsión de la vida pública (Arroyo, 2005: 33).

Es importante tener en cuenta la reacción de los individuos a esta exclusión de la vida pública en los espacios tradicionales como parques y plazas, ya que son la base para que se den nuevas apropiaciones y transformaciones de los espacios, las mismas que se basan en la construcción de nuevas identidades que no reconocen los tradicionales espacios públicos como suyos, sino que se ubican en nuevos espacios que se los adapta para la realización de las actividades que ellos consideran como públicas.

Capítulo II

La comercialización y los centros comerciales

La comercialización comenzó con el trueque de productos o actividades para el sustento en las primeras civilizaciones del mundo, se puede considerar esto como el antecedente, el inicio de la categoría que en estos tiempos ha sido estudiada, analizada y discutida.

El entendimiento de la comercialización ha ido ampliándose y complejizándose conforme ha pasado el tiempo. En la modernidad, el término comercialización se ha ampliado, su significado puede ser entendido y expresado desde el punto de vista de los actores que intervienen en el proceso de comercialización. Se puede decir que el término abarca diferentes sentidos, y que su ícono más representativo son los modernos centros comerciales.

Para comenzar la comprensión de esta categoría, se usará la definición de William Ryan: la comercialización es “un puente entre la producción y el consumo, y abarca todas aquellas actividades que se realizan con el propósito de hacer llegar productos y servicios a manos de los consumidores.” (Ryan, 1976: 1)

En la modernidad han surgido distintos debates sobre lo que se denomina comercialización a partir de una nueva disciplina denominada marketing² o mercadeo en español. Al respecto Antonio Stellatelli Plantea:

El término marketing puede asumir otros significados además del indicado en esta definición en la cual el marketing significa: el conjunto de las actividades relacionadas con la transferencia de los bienes y servicios del productor al consumidor o usuario (Stellatelli, 1982: 53).

Es importante establecer que los productos y servicios en la comercialización son considerados como necesidades del ser humano desde el inicio de la historia. En este sentido, a la comercialización se la debe entender como un proceso socioeconómico

² El marketing es la orientación con la que se administra el mercadeo o la comercialización dentro de una organización, mediante conocimientos, actividades, herramientas, técnicas y estrategias; para lograr el máximo beneficio en la venta de un producto. En resumen, el marketing es todo aquello que una empresa puede hacer para ser percibida en el mercado.

para satisfacer dichas necesidades mediante la creación y el intercambio de productos o servicios.

Es válido determinar tres ejes fundamentales por los que se produce la actividad comercializadora, según nos dicen P. Kotler y G. Armstrong: el primer eje son las necesidades de los individuos o de la sociedad que es percibido como estados de carencia percibida a nivel físico, social e individual. El segundo eje son los deseos, los cuales se forjan en estrecha relación con la sociedad y cultura en que vivimos y se los considera como objetos que satisfacen necesidades. Y el tercer y último eje son las demandas que se producen por el poder de compra de los individuos que buscan satisfacer sus necesidades con lo mejor que existe en el mercado en relación a productos, servicios y experiencias (Kotler y Armstrong, 2003: 5).

Es importante mencionar que la comercialización es un campo transdisciplinario, y para su avance y desarrollo utiliza ciencias como la economía, la matemática, la psicología, la sociología y la antropología. Con las cuales se entiende mejor al consumidor y se ofrece un mejor producto, servicio y experiencia.

Funciones de la comercialización

En la actividad comercializadora se identifican tres funciones específicas, que permiten cumplir las necesidades de los individuos.

Acopio: Esta función comprende el transporte y la concentración de productos en lugares estratégicos y convenientes para distribuirlos y comercializarlos, implica el manejo y el movimiento de dichos productos.

Preparación para el consumo: La comercialización de productos o servicios, necesitan preparación y una mejor presentación al cliente; exige dar mayor comodidad, calidad, beneficios y valores agregados. Esto también se lo entiende como: adaptar al producto o servicio a los gustos de los consumidores. Dentro de esta función se considera la estandarización y la clasificación de los productos, dependiendo del mercado al que se los vaya a ofrecer.

Distribución: Se la puede considerar como la última función de la comercialización; en esta se procede a asignar y despachar los productos a los distintos sitios donde se motiva a los compradores a adquirir los productos según sus necesidades.

Las funciones de la comercialización son realizadas por los productores, consumidores y los especialistas en comercialización, y los pueden compartir entre ellos.

Infraestructura para la comercialización

Para adentrarnos en este tema, es importante considerar que en todas las partes del mundo la actividad comercial es la base fundamental para el crecimiento económico. Debido a lo mencionado, la comercialización exige espacios adecuados para cumplir sus funciones y los servicios subsidiarios de manera eficaz para así disminuir costos y riesgos.

Es importante tomar en cuenta que el factor preponderante para el desarrollo de la comercialización, para la construcción y adecuación de sus espacios, es la población y la cantidad de ella en determinada superficie, debido a que de esta variable depende la utilización de los espacios para realizar los distintos servicios que nombrados anteriormente.

La comercialización³ para determinar en dónde, cómo, porqué y a quién se va a ofrecer determinado producto realiza una investigación profunda llamada, estudio e interpretación del mercado, que tiene como objetivo proveer la información necesaria para apoyar en la toma de decisiones del ámbito comercial. Bajo estos estudios se define donde se construirán los modernos centros comerciales, y se establece su radio de acción.

³ Comercialización significa el ofrecer para la venta cierto producto o servicio; es un proceso cuyo objetivo es hacer llegar los bienes desde el productor al consumidor. Involucra actividades como compraventas al por mayor y al por menor, publicidad, pruebas de ventas, información de mercado, transporte, almacenaje y financiamiento. Involucra actividades como compraventas al por mayor y al por menor, publicidad, pruebas de ventas, información de mercado, transporte, almacenaje y financiamiento.

Se puede determinar según el estudio de mercado⁴ las funciones, los servicios y la infraestructura necesaria para realizar la comercialización. Por lo que para poder realizar el acopio, la preparación para el consumo y la distribución, se necesita adecuar espacios con determinadas características según el tipo de producto o el servicio que se va a comercializar.

Es importante volver a recalcar que el tamaño y el diseño de estas estructuras dependen de la cantidad de población a la que se enfoca dar el servicio o el producto. Por lo que conforme pasa los años, se construye plazas que se los denomina megaestructuras⁵, que con el tiempo se amplían y ocupan lugares cada vez más grande en el entorno urbano. Así mismo se exige una funcionalidad del espacio que responda a los intereses de la comercialización, con lo que podemos discernir que influye en la organización social, económica y cultural de la ciudad.

Dimensiones socioculturales de la comercialización

La comercialización como actividad depende del acto de consumir, que es un acto de voluntad, que como concepto psicológico engloba factores como las expectativas, las actitudes y las motivaciones.

Las motivaciones pueden ser de dos tipos, las primarias o biológicas y las secundarias o adquiridas. Si bien esta clasificación puede servir de una manera genérica, los tipos de motivación de compra se encuentran en una dimensión que va más allá de lo puramente fisiológico, y adquieren un sentido afectivo que resulta de la necesidad de satisfacer unos intereses adquiridos.

Con lo anterior, podemos notar que la motivación de compra puede ser el resultado de (Fidel, 2007):

- a. La voluntad de satisfacer necesidades.
- b. Necesidad de seguridad emocional.

⁴ El mercado es la institución u organización social a través de la cual los ofertantes (productores y vendedores) y demandantes (consumidores o compradores) de un determinado bien o servicio, entran en estrecha relación comercial a fin de realizar transacciones comerciales.

⁵ “La megaestructura, concebida como un edificio gigante, adaptable y polifuncional, es decir, que cubra la mayor parte de las funciones de una ciudad.” (Banham,1978: 8)

- c. Beneficios materiales o utilitarios.
- d. Necesidad de imagen o prestigio social.
- e. Efecto de imitación social.

Por lo que, el consumo y la comercialización determinan el comportamiento del consumidor, se desarrolla como parte de su posición en la sociedad. Por medio de su participación en el mercado, expresión máxima de la compleja red de relaciones sociales de la que forman parte, los individuos se definen como sujetos económicos consumiendo y adquiriendo según pautas de consumo, las mismas que también determinan la producción, es decir lo que hay que producir según las preferencias.

Son muchas las disciplinas que se interesan por este asunto y que se preocupan por el fenómeno consumista, estudiándolo desde diferentes frentes y perspectivas. En particular, las interpretaciones psicológicas tratan de ver al consumidor desde su dimensión individual. Atienden a su campo psicológico como la base sobre el cual se procesa la información que sirve para tomar las decisiones y posteriormente comprar. Precisamente es este proceso de decisión de compra el que mayor interés despierta en los estudiosos, ya que es el que, en última instancia, conduce al acto final de consumir, comprar o adquirir servicios.

Para nuestro análisis hay dos dimensiones socioculturales de la comercialización; la primera viene dada por las necesidades de los individuos y su capacidad adquisitiva, y la segunda por la organización del espacio urbano según el rol del individuo.

De la primera, los estudios psicológicos han establecido que la capacidad adquisitiva de los individuos establece lazos de pertenencia:

Desde el punto de vista del comportamiento del consumidor, la pertenencia un individuo a una clase en lugar de otra es determinante en muchos casos, por ejemplo en qué casas comprar y dónde comprarlas. De hecho cada clase tiene una jerarquía distinta de las cosas en las que vale la pena gastar el sueldo, y esto es independiente incluso, dentro de ciertos límites, de la misma renta (Stellatelli, 1982: 81)

La segunda dimensión socio cultural se da a consecuencia de la primera, y es la organización del espacio urbano según el rol que cumple el individuo dentro de la sociedad. Con lo cual se produce una división de los espacios a nivel de vivienda, de disfrute o esparcimiento y de sitios donde puedan satisfacer sus necesidades físicas:

El espacio urbano como lugar de experiencia social fue dividido en zonas residenciales y recreativas, zonas de producción y zonas comerciales-administrativas. La motorización en masa por medio del automóvil con su gran autonomía aumentó enormemente las distancias espaciales y la accesibilidad de las zonas funcionales. Con ello se implantó el modelo de separación de funciones, sobre todo a través de extensos ensanches urbanos residenciales (Kirschenmann, 1985: 9).

En la actualidad se está produciendo una nueva dimensión sociocultural de la comercialización, mediada por la comunicación vía internet, proponiendo al cliente una mayor interacción, “esto ha permitido a las empresas expandir considerablemente su cobertura geográfica de mercados, compras y fabricación.” (Kotler y Armstrong, 2003: 33). Por lo que quienes tienen acceso a este tipo de comunicación pueden conocer el mercado y tener la capacidad de negociar más fácilmente, abriéndose oportunidades, mientras que los que no tienen acceso son relegados a ser simplemente espectadores de un mercado cambiante que da cada vez más valores agregados a los productos y servicios.

Con lo expuesto, podemos determinar que uno de los principales fundamentos de toda formación social es la economía, la cual presenta una carga ideológica y cultural que determina las preferencias del mercado, estableciendo las relaciones sociales basadas en la capacidad adquisitiva de los individuos y del acceso a la información que posea.

La comercialización en los centros comerciales.

Como vimos anteriormente, las ciudades se caracterizan desde sus orígenes por las relaciones de intercambio, ofreciendo bienes y servicios a las personas que habitan en ellas, y a las que están a sus alrededores.

La comercialización en su modo, forma y espacio, ha sufrido con el tiempo transformaciones y adaptaciones, en sus inicios se lo realizaba en calles y plazas

públicas, y actualmente, aunque no se ha dejado a un lado los sitios mencionados anteriormente, la comercialización ha adecuado espacios donde se concentra todos los servicios en un mismo sitio. Es muy probable que este cambio se diera debido al crecimiento demográfico y territorial de las urbes, que necesitaban ofrecer más y mejores servicios en un solo sitio para evitar las grandes movilizaciones.

... fueron establecidos claramente para abastecer a nuevas zonas residenciales y constituyeron los primeros proyectos descentralizadores del comercio... La creación de estos grandes centros comerciales fue siguiendo la expansión de la ciudad, en las vías de comunicación más importantes. (Paquette, 2007)

La idea de la construcción de un centro comercial es la de crear un complejo multiusos donde el individuo pueda encontrar diversidad de servicios y de bienes de consumo para satisfacer sus necesidades. Para lograr estos objetivos, el diseño y la construcción de los centros comerciales es muy bien planificado para crear satisfacción y comodidad a sus visitantes, los centros comerciales adaptan a las formas actuales, funciones urbanas tradicionales en un mismo espacio, son una recreación de la realidad, recurriendo a ambientes artificiales, imágenes y símbolos con un destino final que es el consumo.

El consumo enfocado en los centros comerciales ha impuesto en los modos de vida, no solo como lugares de consumo, sino también como nuevos espacios públicos urbanos, es decir aparecen como sub-centros urbanos que generan nuevas centralidades en la urbe ya que a su alrededor cambia el uso del suelo y se adecuan más comercios a su alrededor.

La comercialización en los centros comerciales modernos, se basa en la tecnología y la moda, es por eso que al momento de su construcción, su infraestructura es diseñada de manera “moderna”, es decir, se usa para su construcción principios arquitectónicos funcionales y actuales, con materiales para sus acabados que estén dentro de parámetros que muestren renovación y actualización.

Uno de los elementos importantes para que se den a conocer los modernos centros comerciales es la comunicación, ya que por medio de los diversos medios

publicitarios estos centros han adquirido un status entre los consumidores, que han logrado una reorientación de los hábitos de consumo a favor de ellos.

Es importante resaltar que los centros comerciales, generan nuevos valores para el consumo de los individuos como actualidad, estética, moda, etc.; acostumbrando a sus visitantes y compradores a su oferta de productos y a su sistema de venta, los nuevos valores han motivado que cada vez de forma más rápida, los individuos elijan como establecimientos de compra habitual a estas superficies.

La comercialización en estos centros plantean de manera diferente la venta de productos y servicios, ya que se expone de distinta manera los productos, ofrecen bajos precios o descuentos, dan la ilusión de total libertad para movilizarse y escoger lo que se desea, se da la posibilidad al cliente de cambio o devolución y existe una oferta de financiamiento. Por estas y otras razones más, se ha provocado que los habitantes de una ciudad prefieran acudir a estos espacios para realizar sus compras.

Los centros comerciales como símbolo de la globalización económica han crecido a lo largo de las dos últimas décadas. Latinoamérica no es la excepción, en el entorno urbano se nota un crecimiento de estas estructuras, que han dado lugar a la consolidación de nuevas centralidades, produciendo un nuevo ordenamiento territorial, que se han impuesto en los modos de vida de un gran número de ciudadanos, que no solo los utilizan como centros de consumo, sino que los han establecido como nuevos espacios públicos urbanos (Paquette, 2007).

Como dato importante a señalar en este documento, para entender la magnitud y e influencia de los centros comerciales en el desarrollo económico de la ciudad, es substancial exponer un estudio de la administración del Condado Shopping, que analiza la distribución de los centros comerciales en el Distrito Metropolitano por zonas y la cantidad de habitantes a los que están enfocados para satisfacer la demanda:

Tabla 1. Oferta de centros comerciales en relación a los habitantes por zonas en el DMQ, para el año 2008.

Repartición poblacional por Centro comercial			
ZONA	Población 2008 (aproximadamente)	Centros comerciales por Zona	% Poblacion por Zona
SUR	787.503	2	34,58%
CENTRO	238.623	0	10,48%
NORTE	397.303	10	17,45%
NOROCCIDENTE	521.370	CONDADO SHOPPING	22,89%
VALLES	332.437	3	14,60%
TOTALES	2.277.236	16	100,00%

Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A. 2008.

En el cuadro, resultado del estudio efectuado por los planificadores del Condado Shopping, se evidencia que en el noroccidente de Quito se asienta el 22,89% de la población de Quito, siendo el Condado Shopping el único centro comercial que ofrece una gran diversidad de productos y servicios.

A diferencia de los centros comerciales ubicados en el norte, sur y valles, que cada uno respectivamente atenderían a 1,74%, 11,52% y el 4,86% de la población localizada en cada sector, el Condado Shopping registra el más alto índice de población focal para la prestación de bienes y servicios de la ciudad de Quito.

Lo que nos lleva a considerar que con el índice de crecimiento de población de Quito y del sector noroccidental, y siendo el Condado Shopping el único de su tipo en la zona, llegará a ser insuficiente, causando que se construyan más centros comerciales de las mismas características en el sector.

Se sabe que los centros comerciales funcionan como catalizadores que influyen y aceleran el desarrollo urbano. Debido a la potencia financiera que los sustenta, éstos tienen el poder de desarrollar nuevas urbanizaciones y nuevos centros comerciales a su alrededor, aún contra la oposición de las oficinas de la planificación municipal.

La estrategia de las empresas urbanizadoras es muy simple: construyendo un centro comercial se aumenta el valor de los terrenos adyacentes que también pertenecen a la empresa urbanizadora. Sobre estos terrenos se desarrolla entonces una nueva urbanización que se puede vender con alta rentabilidad. Debido al desarrollo de vivienda en sus alrededores sale ganando a su vez el centro comercial del cual los nuevos vecinos pueden ser futuros clientes. A lo expuesto en el párrafo anterior, habría que preguntarse entonces, si ¿los centros comerciales verdaderamente son el resultado del desarrollo de las ciudades o más bien el desarrollo de las ciudades? (Paquette, 2007).

Lo urbano y los centros comerciales: El caso Condado Shopping, ¿espacio público o privado?

Como se ve en la actualidad, una de las dinámicas del proceso de urbanización que han conocido las grandes ciudades, es la aparición de las nuevas centralidades, generalmente acompañada por la construcción de grandes centros comerciales que son provocados por la globalización de las economías (Lulle, T. y Paquette C. 2007: 340-341).

Los centros comerciales se han constituido como un elemento muy importante en la vida de las grandes ciudades, debido a las importantes dinámicas que producen tanto a su interior como en su exterior. Entre los impactos más notables son los problemas de tráfico, falta de estacionamientos, alteración de la imagen urbana, transformación en uso del suelo, invasión del espacio aéreo con publicidad, privatización del espacio público, apropiación de las calles y espacios públicos, como también se les atribuye a los modernos centros comerciales el haber absorbido y desfigurado los antiguos centros de comercio de las ciudades (Ibíd.: 344-345).

En el desarrollo de las ciudades se han dado diversos procesos de apropiación del espacio por parte de las personas que habitan e interaccionan. Es por esta circunstancia que espacios considerados como privados, van siendo entendidos o adaptados como espacios públicos según las preferencias. Esto en referencia a los centros comerciales que a pesar de ser construidos y administrados por empresas de carácter privado, se han transformado en espacios públicos de encuentro, distracción y entretenimiento, donde confluye un gran número de personas de la urbe.

Dentro del tema de lo público y lo privado, entran en análisis los centros comerciales comprendidos como los nuevos espacios públicos de las ciudades modernas. Existen diversos criterios sobre el tema; pero hay que problematizar y dar puntos de análisis para poder discernir el rol de los centros comerciales o malls dentro de la ciudad.

Mencionaremos el estudio del Condado Shopping, publicado en un suplemento de diario El Comercio el 13 de septiembre del 2007, en los días de su apertura al público. En dicho suplemento se encuentra la concepción de sus planificadores y constructores, lo que da la pauta para realizar el análisis de las razones por las cuales los centros comerciales pueden estar catalogados como los nuevos espacios públicos, a nivel morfológico y a nivel de organización de la ciudad.

La actividad urbanística y comercial en la ciudad de Quito ha ido creciendo debido a diversos factores, este crecimiento ha modificado el entorno social y ambiental de la ciudad. El crecimiento de la población en la ciudad de Quito en las dos últimas décadas, ha traído consigo un crecimiento urbanístico y comercial que ha sobrepasado las fronteras del centro de la ciudad, en donde se encontraban concentradas las funciones administrativas, comerciales, sociales y culturales de la urbe, y se ha expandido a las partes norte, sur y valles de la ciudad.

La masiva afluencia de personas a la ciudad, trae consigo que las zonas urbanas se vayan modificando por causa de la construcción de conjuntos habitacionales, edificios y casas particulares en espacios que antes tenían otros fines. El aumento poblacional de la ciudad, demanda más y mejores servicios para satisfacer las necesidades tanto biológicas como psicológicas.

Hace aproximadamente 30 años atrás, la población de Quito, recurría a tiendas, bodegas de víveres, plazas y mercados municipales, que todavía funcionan prestando servicios y productos, con el transcurrir de los años han tenido un competidor que ha crecido: los modernos centros comerciales.

El Condado Shopping según sus constructores es considerado un nuevo hito arquitectónico y comercial que marcará una nueva etapa en el desarrollo económico y urbanístico de la ciudad. Todo esto se enmarca dentro de los procesos de la globalización que modifican los espacios y los modos de vida de la población, de lo cual Cucó en su texto cita a Raymond Rocco para explicar que "...los espacios creados por los multidimensionales y complejos procesos de globalización se han convertido en lugares estratégicos para la formación de identidades y comunidades transnacionales y para el surgimiento de nuevos tipos de demandas" (Rocco En Cucó, 2004: 95).

La construcción del centro comercial es una tarea de gran magnitud. Desde el diseño para su construcción se pensó en dar comodidad a las personas que acuden al mismo, también se buscó no alterar el paisaje urbano debido a la gran envergadura de la infraestructura, se pensó dar la idea de varias estructuras juntas, creando la ilusión de un conjunto de edificios: "En la fachada, por ejemplo, el objetivo fue romper en varios bloques para disimular la magnitud constructiva y generar, en lo posible, la ilusión de bloques adosados de diversos edificios." (El Comercio, 2007: 4).

Lo mencionado ayuda a realizar un análisis morfológico para entender cómo ésta infraestructura se inserta en el contexto urbano de la ciudad mediante herramientas como la comercialización y la mercadotecnia, mediante la elaboración de imágenes atractivas sobre los territorios, incluyendo espacios urbanos concretos y, de alguna manera, manipula la representaciones que los habitantes se hacen del espacio (Capel, 2005: 55). Con lo que se da una aceptación de la infraestructura de esas magnitudes en el sector y proporciona un sentido de pertenencia a los habitantes del sector y de la ciudad.

Es importante mirar que el eje del éxito de estos lugares de comercialización son las personas que acuden a realizar diferentes actividades. La mayor cantidad de tiempo que permanezcan en este sitio, significa mayor cantidad de ventas, por lo que en estos espacios se realiza desde intercambio de productos, hasta actividades de recreación. Debido a esto, los planificadores y constructores del Condado Shopping trataron de

reflejar en el interior del centro comercial un concepto urbano de calles: “La intención detrás del diseño de las diversas áreas comunales del Condado Shopping es reproducir el estilo urbano de las calles. Una especie de contrasentido, porque en ellas no existe un diseño definido.” (El Comercio, 2007: 5)

De lo anterior se puede extraer que el centro comercial intenta ser una ciudad que ofrece espacios tanto públicos como privados, mediante el uso que los visitantes hagan de los mismos, ya que anteriormente, estos centros comerciales eran entendidos como espacios que sólo servían para el intercambio de productos.

En la actualidad las nuevas generaciones se han apropiado de estos espacios para realizar más actividades que sólo el hecho de intercambiar bienes, con lo cual se puede ver que la espacialidad es determinada temporalmente por la cultura, y que es de suma importancia entender a las nuevas culturas para ver cómo se van construyendo los procesos espaciales en la ciudad.

El estudio de un lugar limitado, como es el caso de los centros comerciales y del Condado Shopping, en el que coexisten una gran diversidad de personas estableciendo sus relaciones basados en un conjunto de reglas abstractas, las cuales determinan los roles y vínculos, generando sistemas complejos de intercambio a nivel social, económico y político, posibilita la modificación del espacio mediante nuevos tejidos sociales, mostrándose así la relación dialéctica entre espacio y relaciones sociales.

Posiblemente sea algo arriesgado determinar a los centros comerciales como los nuevos espacios públicos, ya que cuando se acude a un centro comercial se participa de alguna manera en el sistema capitalista basado en el consumo de bienes y servicios, y que además funciona como un dispositivo de clasificación de las personas por estratos. Con lo cual no todos tendrían acceso a los centros comerciales, debido a su capacidad adquisitiva, lo que produce una segregación y discriminación que rompe el esquema de lo que es un espacio público.

El eje fundamental para entender el espacio público es la institución de la “libertad”, viendo a lo público desde el punto de vista de las relaciones sociales y como experiencia urbana, ya que en estos espacios se genera una homogeneidad social, que sería el principio que marca la diferencia entre la categoría de lo público y lo privado. Esta homogeneidad generada por la sociabilidad y la libertad aparente, se define por una modalidad particular de socialización, que es estar con los demás en el mismo espacio, respetando al otro haciendo como si no estuviera.

Pero dicha libertad debe ser entendida de modo que se pueda ver que los individuos se van apropiando de espacios privados para darles un nuevo significado mediante otras categorías como la supervivencia y diferenciación. Al respecto Sennett expresa: “...en ese proceso sucumbiría la libertad misma, pero la personalidad permanecería como un principio de organización social sobre nuevos términos de dominación” (Sennett, 1976: 227).

Sin embargo, el acceso al nuevo mundo solamente es posible pasando por un "control de caras" en la entrada, ya que este espacio público es de propiedad privada. Según Gerhard (1994, P.63) se "privatiza la plaza" y se cierra el centro urbano para grupos marginales. Los centros comerciales y recreacionales son el espejo de una sociedad que se esconde detrás de muros y condominios y que no quiere saber nada de los problemas sociales. Sobre todo la juventud del estrato alto bogotano se cría en espacios cercados: del condominio cercado al colegio cercado y de allí al centro comercial cercado. En vez de enfrentarse con los problemas sociales reales, el estrato alto se salta de un lote "seguro" al próximo (Müller, 2004).

Rescatando lo que dice Castells, es importante mencionar que las actividades sociales de los individuos son las que van organizando y determinando el sentido a los espacios: “Una ciudad (y cada tipo de ciudad) es lo que la sociedad histórica decide que sea la ciudad (y cada ciudad). Lo urbano es el significado social asignado a una forma espacial particular por una sociedad históricamente definida” (Castells, 1983: 406).

Es importante tener en cuenta estas categorías para entender a los centros comerciales como sitios que están reemplazando a las plazas y a los parques, sitios públicos de intercambio social y cultural. Se puede mirar que los centros comerciales han pasado a ser un punto obligado de encuentro de familias, amigos, etc. mediado por las relaciones de producción y reproducción, así mismo por las dinámicas económicas

que son la base del funcionamiento de los centros de comercialización a lo largo de la historia de la sociedad, lo cual posibilita plantearse una pregunta, ¿qué espacios de la sociedad no han estado mediados a lo largo de la historia por las relaciones de intercambio comercial?

Los centros comerciales y recreacionales son importantes puntos de comunicación y han cambiado duraderamente el comportamiento de la población. Para muchas familias los centros son el destino de su paseo dominical. Esto rige sobre todo para los estratos bajos que no tienen los recursos para pagar viajes fuera de la ciudad. "Ver y ser visto" es el lema de las familias de estos estratos cuando frecuentan los centros comerciales con sus niños los fines de semana. Así quieren mostrar que "se pueden costear una visita al centro comercial". El centro tiene ofertas para todos: los niños se quedan en el parque infantil, los jóvenes frecuentan las salas de juegos electrónicos y las heladerías, los padres hacen sus compras y los abuelos disfrutan su paseo por los pasillos. Una atracción especial son los eventos culturales que ofrece el centro comercial y recreacional. Durante todo el año hay conciertos, obras de teatro, desfiles de modas, exposiciones de arte, etc. Especialmente en los centros de los estratos bajos se crearon atrios con este propósito (Müller, 2004).

Hay que mirar desde la historia que las plazas públicas también cumplían un rol comercializador dentro de la sociedad, y no por ello dejaban de ser punto de encuentro e intercambio cultural, por lo que se puede especular que en la ciudad de Quito como en otras ciudades del mundo estas áreas donde se relacionan compradores y vendedores han ido modificándose:

Hoy por hoy se observan importantes tendencias de cambio en las estructuras de las ciudades. En esos cambios podemos reconocer la influencia de la globalización de las pautas de consumo y del capital inmobiliario, del crecimiento económico y la aglomeración espacial de la demanda en ciertas zonas de la ciudad y, asimismo, la influencia de la reacción de los ciudadanos frente al deterioro de la calidad de vida (Sabatini, 1999: 284).

Lo que podría ser un punto fuerte de debate sobre si los modernos centros comerciales están remplazando o no a los tradicionales espacios públicos, es el hecho que marca una diferenciación de clases sociales. En un lenguaje no explícito nos dice que el acceso a los modernos centros comerciales es restringido debido a la capacidad adquisitiva, al respecto se puede citar una parte del artículo de Xavier Andrade, que determina algunos

aspectos de la renovación urbana en Guayaquil, lo cual podría estar ocurriendo en los modernos centros comerciales:

... observaciones etnográficas dan cuenta del mismo como una producción esencialmente turística, la misma que tiene como contrapartida a la aniquilación gradual del espacio público expresada mediante políticas de control y vigilancia, la participación e incorporación de las coreografías del poder local por parte de los urbanitas, y la exacerbación de las divisiones de clase entre ciudadanos expresada en una política de asentamientos urbanos que es excluyente (Andrade, 2006: 166).

Es posible determinar al espacio público urbano como un espacio de libre circulación y acceso para las personas, generando un sentido de pertenencia a la sociedad. Lo público representa la posibilidad de romper los mecanismos de segregación imperantes en otros espacios, para los nuevos planificadores de la ciudad como para los planificadores de los modernos centros comerciales es importante la construcción de una ciudad abierta que da la ilusión de libertad, aunque no es real, ya que se deben ejercer mecanismos de control.

Tomando en cuenta que existen diversas realidades dentro de la ciudad y apropiaciones de la misma, es significativo considerar el rol del ser humano dentro del proceso de la construcción del ambiente urbano, ya que él mismo configura la estructura de la ciudad debido a sus necesidades. Con lo que se pone de manifiesto que “el significado urbano y las funciones urbanas determinan conjuntamente la forma urbana, es decir, la expresión espacial simbólica de los procesos que se materializan como resultado de aquellos” (Castells, 1983: 407).

Existen otras consideraciones que se pueden tomar en cuenta de los centros comerciales para catalogarlos como los nuevos espacios públicos, entre las cuales: la seguridad que existe dentro de los mismos. A diferencia de las plazas y los parques no se corre el riesgo de ser asaltado, por esto, las personas prefieren hacer de su punto de encuentro a un centro comercial, “Condado Shopping posee un cableado de alarmas que permite conocer el lugar exacto en el que se genera cualquier percance.”(El Comercio, 2007: 3)

Al respecto Jan Marco Müller en su artículo *Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá*, plantea la idea de que los centros comerciales en lo urbano es una utopía contemporánea:

El centro comercial y recreacional es una utopía urbana: una ciudad ideal, en la cual no hay problemas ni crímenes. Llegando de la calle con su ruido y su contaminación, uno entra a un ambiente tranquilo que está lleno de vegetación, colores y música suave. En el centro comercial siempre es de día, nunca caen aguaceros y cada navidad es blanca. No hay lotes sin construir, muros embadurnados o construcciones en ruinas. En el microcosmos del centro comercial tampoco existen vendedores ambulantes, gamines, ladrones o prostitutas que puedan dañar la imagen. Están prohibidos los eventos políticos y la distribución de volantes. La observación en el centro comercial es total, todo se nota. A cualquiera que se comporte extrañamente inmediatamente se le acercan vigilantes para interrogarlo (Müller, 2004).

Para concluir con este acápite, es importante indicar que otro de los factores es la pérdida de espacios verdes o plazas públicas, en cierto modo están siendo utilizados o reconfigurados para otras actividades que no necesariamente cumplen con las especificidades de espacio público.

Es importante señalar lo planteado por Jordi Borja para poder entender cómo se configuran los nuevos espacios públicos con la interacción de la juventud:

Vivir la ciudad como aventura iniciática supone asumir el riesgo de su descubrimiento y de su conquista. Descubrir el territorio y la diversidad de sus gentes, conquistar las posibilidades que ofrece la ciudad, construirse como ciudadano: he ahí el desafío urbano para chicos y jóvenes. La aventura iniciática es adentrarse en terrenos desconocidos, a veces prohibidos o excluidos (Borja, 2003: 228).

Capítulo III

La planificación y la ciudad

El crecimiento de la humanidad, de sus actividades socio económicas y por consiguiente del espacio que utiliza para el desarrollo de las mismas, ha traído consigo la necesidad de formular estrategias para organizar las actividades optimizando el tiempo y el espacio.

La planificación ha cruzado por distintas etapas en su aplicación desde su formulación, que han sido: a nivel empresarial, que es la planificación operativa, a nivel económico-social, y la planificación física o territorial. Estas consideraciones y aplicaciones sobre la planificación se expondrán en el siguiente texto de manera esbozada, para concluir con la planificación urbana y su aplicación en la ciudad de Quito.

Los conceptos y estrategias de la planificación están encaminados a la ordenación del espacio para aprovechar mejor el uso del suelo. La ciudad de Quito no ha estado alejada de estos cambios y de estas tendencias desarrollistas basadas en la economía, por lo que mediante el análisis de problemas y la identificación de los objetivos principales de la ciudad, se ha formulado estrategias dentro de un gran proyecto de planificación de la ciudad para así establecer una nueva ordenación político administrativa que defina el rol de la ciudad ante el mundo.

Los constantes cambios de la ciudad debido a diversos factores internos y externos como el demográfico, económico y cultural, generado por las nuevas tendencias globalizadoras, generan que los planes de estructurar una ciudad sostenible e igualitaria, sufran cambios y ajustes.

Aplicado a nuestro estudio, la creciente oferta de centros comerciales en la urbe, como vimos en el anterior capítulo, generan cambios en distintas dimensiones urbanas, lo que obliga a las autoridades a buscar respuestas en una planificación que integre a los

distintos grupos sociales que confluyen en la ciudad, para dar cumplimiento con las políticas de sostenibilidad.

La movilidad y transporte no está exenta de los estudios de planificación, ya que se identifica como el factor que permite que las personas que viven en la ciudad puedan realizar sus actividades diarias, ya sean estas económicas, biológicas, sociales o culturales.

Definición de la planificación

Las principales definiciones de esta palabra surgieron a nivel de la administración para optimizar la actividad de una empresa, es decir, la planificación nos permite anticiparnos al futuro, para de esta manera enfrentar de mejor manera las circunstancias.

El hecho es que planificar, en nuestros tiempos, es definir los resultados que se quieren alcanzar y establecer los pasos que se van a dar para su consecución. Parece claro que cuanto más conozcamos lo que va a ocurrir en el futuro con nuestros productos, nuestros clientes, nuestros competidores, etc., mejor podremos tomar medidas para enfrentar las nuevas circunstancias (Salgueiro, 1994: 4).

Simplificando lo anterior, planificar no implica adivinar el futuro, sino más bien se encarga de analizar el pasado y el presente para optimizar los recursos en busca del cumplimiento de los objetivos y de los resultados que se desean, disminuyendo los riesgos, no eliminándolos del todo, para tener un mejor futuro.

Planificar consiste en plantear objetivos y la forma en la que vamos a conseguirlos. Planificar es una herramienta de acción para decidir lo que se va hacer y porqué, obliga a crear un plan, lo cual tiene muchos beneficios pero sobre todo deja en claro muchas dudas acerca del trabajo a realizar.

Se considera que la planificación cumple dos propósitos principales en las organizaciones o instituciones: el protector y el afirmativo. El primero consiste en minimizar el riesgo reduciendo la incertidumbre que rodea al mundo de los negocios y definiendo las consecuencias de una acción administrativa determinada. El segundo propósito consiste en elevar el éxito organizacional. Adicionalmente se establece como

un tercer propósito de la planificación el coordinar los esfuerzos y los recursos dentro de las organizaciones.

... se puede considerar a la planificación como el tronco fundamental de un árbol imponente, del que crecen las ramas de la organización, la dirección y el control. Sin embargo, el propósito fundamental es facilitar el logro de los objetivos de la empresa. Implica tomar en cuenta la naturaleza del ámbito futuro en el cual deberán ejecutarse las acciones planificadas (Barriga et al., 2009).

La definición presentada arriba esboza una visión empresarial sobre la planificación, pero hay que tomar en cuenta que el sector empresarial es por lo general un ente privado, que tiene distinto comportamiento al sector público o estatal, ya que intervienen distintos factores que los diferencia como: el tipo de actividad a la cual se dedican, la organización administrativa que poseen, de dónde financian su gestión y la combinación de factores que utilizan para cumplir sus metas.

Los agentes económicos privados derivan sus decisiones principalmente de las consideraciones que les merecen las fuerzas del mercado y los efectos directos o indirectos que, sobre ellas, tiene el conjunto de regulaciones y actividades estatales. En cambio el estado no reconoce (por lo menos de manera general y directa) al mercado como generador de sus decisiones de producción y acumulación, puesto que, como institución social, y por responder a los intereses colectivos de la comunidad, orienta su acción según criterios que no necesariamente tiene que contemplar la maximización de beneficios individuales que, tanto por el lado de la producción como por el del consumo, constituyen los propósitos básicos de la conducta privada (Cibotti y Sierra, 1977: 45).

Con la consideración presentada podemos determinar que los objetivos, metas y medios de la planificación en el sector público⁶ o estatal tiene una evocación puramente de carácter normativa, ya que se basa en postulaciones y prelación de la política económica en busca de un bienestar común, a diferencia de del carácter inductivo del sector privado que busca la generación de utilidad a sus inversionistas.

⁶ Planificación pública refiere al hecho de diseñar un plan de trabajo en un espacio geográfico y en un tiempo determinado, referente a asuntos que atañen a un colectivo-comunidad. El punto de partida de la planificación pública debe ser el diagnóstico de la realidad del espacio geográfico. Luego debe establecerse el orden de prioridades, atendiendo criterio de posibilidades concretas. Allí se debe observar posibilidades financieras, posibilidades materiales, posibilidades técnica y posibilidades humanas. Después de ser decididas las necesidades a ser atendidas se debe establecer un cronograma detallado de ejecución física y financiera para finalmente, sobre estos, realizar el seguimiento, el control.

Por lo que los propósitos de la planificación en el sector público son, el aumento de la eficiencia en el desarrollo de las actividades de producción y acumulación, y el ordenamiento de las mismas según lo requiera el modelo de desarrollo

Clases de Planificación

Existen diversas maneras de clasificar a la planificación, en este caso tomamos lo planteado por Wilburg Jiménez Castro, quien establece tres tipos según el propósito (1971: 195-200).

Planificación Operativa: se ha definido como el diseño de un estado futuro deseado para una entidad y de las maneras eficaces de alcanzarlo, se compone de la definición de los planes operativos y líneas de acción junto con los presupuestos de inversión y gastos asociados.

Planificación Económica y Social: puede definirse como el inventario de recursos y necesidades y la determinación de metas y de programas que han de ordenar esos recursos para atender dichas necesidades, atinentes al desarrollo económico y al mejoramiento social del país.

Según Juan Martín existen tres funciones básicas de este tipo de planificación:

La primera, busca articular las perspectivas para el conjunto de los ciudadanos, más allá de las posibilidades de los mercados y de cada actor o grupo social por separado y, también, anticipar las consecuencias que producirán las decisiones del gobierno en distintos plazos. La segunda apunta a mejorar la coordinación de las políticas públicas y admite dos dimensiones principales: una, la interacción del gobierno con las restantes fuerzas políticas, económicas y sociales que permita concertar sobre distintos temas y, otra, la coordinación que debe realizarse al interior del gobierno para alcanzar en tiempo y forma los objetivos trazados. La tercera función, evaluación, constituye uno de los pilares del nuevo modelo de gestión pública. Este modelo se orienta a los resultados de la gestión involucra distintas dimensiones de la evaluación: dentro del propio aparato gubernamental, en su relación con el parlamento y, de manera más general, con la ciudadanía”. (Martín et al., 2005)

Planificación Física o Territorial. Se la entiende como una técnica que permite aterrizar los planes en el territorio y sus resultados en el nivel de vida de la población.

Se la considera como la adopción de programas y normas adecuadas, para el desarrollo de los recursos naturales, dentro de los cuales se incluyen los agropecuarios, minerales y la energía eléctrica, etc., y además para el crecimiento de ciudades y colonizaciones o desarrollo regional rural.

La planificación territorial se entiende como una “herramienta dirigida a la ordenación del territorio sobre la base de un análisis técnico, un consenso ciudadano y un compromiso político. El objetivo es de organizar la ocupación racional del suelo, respetando y garantizando un desarrollo humano sostenible”. Esa definición es entonces claramente distinta del sentido que tiene el término “ordenamiento territorial” utilizado en estos días en el tratamiento sobre la división y la organización administrativa y política del estado....

El objetivo de todos los procesos de planificación es intervenir y corregir el desarrollo actual. La planificación territorial entonces quiere involucrarse en el desarrollo del espacio físico. Las herramientas para actuar en el territorio pueden ser muy distintas: desde la definición de ordenanzas hasta la ejecución de proyectos”. (Nicola et al., 2008)

La planificación territorial o física sin importar su tiempo de ejecución, es considerada como un instrumento que permite avanzar los objetivos de desarrollo sostenible y ordenar el territorio para proteger intereses colectivo (Pujol, Garita y Solano et al., 2000)

Planificación y gestión urbana

El termino planificación se incluye en distintos ámbitos de la vida humana, siendo así un término genérico que se puede usar en múltiples disciplinas y en diferentes contextos. La planificación urbana nació en Inglaterra a mediados del siglo pasado, en el contexto de la Revolución Industrial, para mitigar los efectos ambientales que el crecimiento urbano produjo en la sociedad, debido al traslado de los medios de producción y de la población del campo a la ciudad (Carrión, 1998).

Este concepto ha tenido múltiples interpretaciones y enfoques conforme se ha desarrollado la historia de la humanidad y sus estudios con respecto a lo urbano. La planificación en torno a lo urbano abarca la generación de políticas para organizar y regular el uso y el desarrollo del suelo, con una mirada hacia el futuro buscando un bienestar común (Reif, 1978: 91).

Este primer enfoque sobre la planificación se basaba en principios de salud y salubridad públicas, intentaba separar la industria y el comercio de las zonas residenciales, con el fin de que la contaminación, plagas, incendios u otros factores influyan en los sitios donde vivía la población.

Pero este concepto entra en crisis, ya que solo intenta una planificación del espacio físico a largo plazo, siendo esta una visión funcionalista de la planificación debido a que se preocupa de la infraestructura de lo urbano sin tomar en cuenta que los factores sociales son cambiantes y flexibles.

En la década de 90 esta teoría llamada tradicionalistas sobre la planificación urbana sufrió críticas debido a la fragmentación que causaba entre los elementos y funciones urbanas, por lo que en la segunda mitad de la década nace la planificación estratégica de las ciudades, las características más importantes de este enfoque son:

...(a) la visión a largo plazo, (b) su carácter plurilegislativo por tratarse de un proyecto común de la comunidad que será realizado por varios gobiernos, (c) la consideración del entorno al ayudar a una comunidad a identificar sus ventajas en relación al entorno exterior (la región, la nación y el mundo), (d) la identificación de la ventaja competitiva al tratar de mejorar la posición competitiva de una ciudad evaluando los cambios en sus mercados y su competencia, (e) la visión integral de la realidad urbana donde se considera la dimensión física del territorio y la complejidad socioeconómica y política de la comunidad analizada, (f) la flexibilidad en las decisiones, necesaria para abordar problemas muy complejos con un alto grado de incertidumbre, (g) la concentración en temas críticos, oportunidades y problemas que afronta una comunidad ayudando a distinguir entre decisiones verdaderamente importantes de aquéllas que tienen un impacto sólo temporal, (h) una orientación hacia la acción buscando asegurar la viabilidad de sus propuestas, (i) fomento y coordinación de la participación de todos los agentes sociales y (j) modernidad de la Administración (Baxendale, 2000: 14).

El enfoque de la planificación estratégica debe ser entendido desde una visión sistémica según Baxendale, ya que para entender la estructuración espacial de los asentamientos se debe considerar las características de cada individuo, las relaciones entre cada uno y

con su entorno. Con esta visión más amplia, la planificación intenta recuperar su condición de vértice ordenador, bajo un criterio policéntrico, articulador de múltiples órdenes. (Carrión, 1998)

En este punto es importante rescatar los elementos a ser tomados en cuenta para poder realizar una gestión y planificación de lo urbano según el Programa de Gestión Urbana:

La creciente toma de conciencia del hecho que los controles inflexibles sobre el crecimiento urbano no funcionan; de que las ciudades pueden ser motores de crecimiento económico para todo el país; y de que el cambio urbano es un resultado de la interacción de procesos dinámicos, ha sentado las bases para incorporar enfoques estratégicos de participación en nuevos modelos de planificación (Programa de Gestión Urbana, 1994: 20).

Con esto hay que considerar que la planificación debe ser un proceso dinámico, es decir, debe ser entendido como un proceso cíclico continuo. La planificación urbana es entendida como un proceso y ya no un producto, en donde la gestión se manifiesta como respuesta a las cambiantes situaciones, para así ser más efectivos en la prestación de servicios a los habitantes y optimizar el desarrollo económico, social y ambiental.

Es así que nace una visión estratégica de ciudad, que según Fernando Carrión busca:

Recuperar su condición de vértice ordenador de la ciudad, bajo un criterio policéntrico, donde la motivación no sea el "sueño de un orden" homogenizador sino, más bien, de articulador de los "múltiples órdenes". Ello supone que la planificación pase de física a estratégica; de uniformadora a integradora, y se la conciba como un proceso en el que la planificación-gobierno guíe la gestión urbana desde una perspectiva de largo plazo (Carrión, 1998: Hoy 4-A).

Con esto podemos ver que la planificación se transforma en un proceso metodológico y cíclico que responde a los cambios que se generan por la incidencia de algún factor, lo que nos permite modificar la realidad. Es así que la planificación se convierte en un proceso que se introduce en la gestión urbana para:

... evaluar las fortalezas y debilidades internas de las organizaciones gubernamentales; aclarar la misión interna de estas y los mandatos derivados de las demandas externas; considerar la influencia del medio externo, incluyendo fuerzas económicas, sociales, políticas y tecnológicas; tomar en cuenta los intereses de un amplio conjunto de

grupos y encontrar mecanismos de concertación; desarrollar e implementar estrategias; maximizar la eficiencia de recursos; identificar coyunturas propicias y barreras; Poner asuntos prioritarios en la agenda de acciones a tomar; intensificar, facilitar y coordinar la participación del sector privado, las ONGs y la comunidad; y evaluar los resultados (Ibíd.: 20).

Dentro de los temas importantes que cruzan la planificación y la gestión urbanas es el ordenamiento territorial y el uso del suelo, de lo cual se encargan las municipalidades y organismos gubernamentales. La preocupación de estos temas se ha dado por el acelerado crecimiento de la población y de la urbanización.

La planificación y la gestión urbanas mediante el ordenamiento territorial y el uso del suelo intentan lograr una mejor calidad de vida para los habitantes de una zona mediante una racionalización del territorio a nivel económico y ambiental, busca en sí planes de ordenación en distintas escalas espaciales para configurar un conjunto jerarquizado, integrado y armónico, todo esto en función de los intereses colectivos. (Geigel, 1994: 19)

La planificación urbana es una actividad negociadora y mediadora del complejo sistema de relaciones que se establecen entre la administración y la comunidad, que opera en un medio social, económico y político variable. Por lo que debería establecer lineamientos de gestión que sean entendidos y sentidos como los más idóneos por la ciudadanía. (Vallmitjana, 2002: 122)

Los lineamientos de gestión deben plasmarse en políticas reguladas por leyes que norman un procedimiento de un plan con las indicaciones y lineamientos de intervención a desarrollarse vía proyectos.

La planificación de la movilidad

Partiendo de la premisa de que la demanda de movilidad es consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades, y que los modelos de organización espacial dependen del desarrollo de medios para moverse, es importante destacar el rol de la planificación en la movilidad de una ciudad para optimizar los tiempos y costos.

La accesibilidad a todas las partes de la ciudad en condiciones de comodidad y tiempo aceptables es una de las condiciones básicas para brindar a todos los habitantes una oportunidad de integración a los lugares de trabajo. En la medida en que la población pueda desplazarse al interior de los centros urbanos, las posibilidades de uso de la ciudad y de participación de la sociedad aumentan. (Montezuma, 2000: 16)

El planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc.

Esta relación entre modelo espacial y movilidad es lo que confiere al planeamiento urbanístico una gran importancia en el desarrollo de una determinada política de transporte. En efecto, el planeamiento, al definir la localización e intensidad de las actividades en el espacio, influye decididamente en la demanda de desplazamientos e, incluso, en el tipo de medios de transporte adecuados para su satisfacción. Al respecto Táuler identifica 4 aspectos a ser tomado en cuenta para el análisis de la movilidad en la ciudad:

Un factor esencial en el desarrollo de las urbes modernas es el transporte interior de personas y mercancías. En este contexto el transporte urbano se entiende como la actividad que surge para atender las necesidades de la vida urbana a la vez que impulsora de la ampliación de éstas, pero no se puede entrar en el análisis sin tener en cuenta cuatro aspectos:

- La ciudad donde se produce.
- Las relaciones que lo motivan.
- La asiduidad y la forma en que se expresan estas relaciones.
- La manera en que se satisfacen (Táuler, 1992: 82)

El análisis del conjunto de estos cuatro aspectos, sumado el carácter ambiental, han confluído en los últimos años en el desarrollo de nuevas actitudes en materia de movilidad que plantean la necesidad de una reconsideración profunda de las políticas convencionales y la puesta en práctica de nuevas medidas que promuevan la reducción del tráfico automóvil y sus sustitución por el uso de transportes públicos, bicicletas o desplazamientos a pie.

En el desarrollo de toda actividad de planificación y en lo concerniente a movilidad y transporte, es necesario contar con información suficiente y fiable que permita una visión más profunda y real de la movilidad urbana. La falta de información derivan hechos como: la escasa consideración de las formas de desplazamiento no motorizadas a la hora de planificar la movilidad; la no inclusión de los costes ambientales y sociales en los cálculos sobre lo que nos cuesta el transporte; y también esa especie de inercia que hace que las políticas reales sigan circulando a menudo por los mismos raíles que décadas atrás, a pesar de que el discurso general de la sostenibilidad plantea abrir nuevos caminos (Sintes, 2005: 3)

Sobre la planificación de la ciudad de Quito

Los acelerados cambios del siglo XX que tiene Quito desde finales de los treinta y comienzos de los años cuarenta, nos muestran que se va creando una modificación de la relación entre campo y ciudad, situación que toma más fuerza a partir de 1972 con la explotación y comercialización del petróleo, lo cual incentiva cada vez más el modelo de desarrollo capitalista.

El proceso de transformación que se va provocando en la ciudad genera el proyecto de urbanización nacional, Quito toma la iniciativa y tiene un rol protagónico en este proceso, es por ello que se puede determinar que la ciudad de Quito y sus autoridades tienen una práctica planificadora desde hace aproximadamente 60 años.

La actividad planificadora por parte de las autoridades de turno de la ciudad de Quito, han tenido que enfrentar cambios en los usos del suelo, en la forma de organización y funcionamiento de las actividades urbanas. Los cambios han sido generados por el crecimiento demográfico⁷, la densificación de las construcciones, el deterioro de las áreas centrales, el surgimiento de nuevos estilos de vida y patrones de

⁷ Según datos procesados por la administración del Distrito Metropolitano de Quito, en el año 2001, según el Censo Nacional, Quito tenía una población de 1'842.201 habitantes, de los cuales 1'414.601 habitaba en el área urbana (82% de personas vive en las áreas urbanas y el 18% restante en las áreas suburbanas y rurales).

Para el año 2009 según estimaciones, el DMQ tendría en el 2009 una población de 2'200.000 habitantes. Para el 2015 estos números serían de 2'500.000 y para el año 2025 de 3'100.000 y habitantes (Plan Quito Siglo XXI – 2, 2004: 19).

consumo, la existencia de áreas disponibles libradas a la especulación, y las políticas y acciones municipales que no han sido capaces guiar estos cambios, y encaminarlos a un desarrollo sostenible, causados así mismo por la informalidad.

Haciendo una remembranza de los planes que han ido surgiendo en la historia de la ciudad de Quito podemos determinar que comienza a fines de la década de los treinta y principios de los cuarenta, con el Plan que se denomina Jones Odriozola. Sigue el Plan Director de Urbanismo de 1967. Luego para el año de 1973 surge el Plan Director 1973 – 1993, el cual complementa al anterior.

Posteriormente en los años ochenta el Plan del Distrito Metropolitano que se desarrolla en 1988 y se termina en 1992, la cual es la ley del Distrito Metropolitano de Quito (Carrión y Vallejo, 1992), la misma que tuvo una vigencia de 10 años hasta que se propuso el Plan Quito Siglo XXI para encaminar a la ciudad al año 2025.

En 2009, la Administración Municipal del DMQ que tiene como cabeza al Dr. Augusto Barrera, usa para su gestión el Plan Quito Siglo XXI. Se ha organizado internamente a la municipalidad en algunos ámbitos. Se han eliminado las corporaciones que fueron creadas con la anterior administración municipal y fueron reemplazadas por instituciones públicas, y además se desarrolló un estatuto de autonomía para el Distrito Metropolitano de Quito.

A nivel de planificación de la movilidad, la actual administración municipal, de acuerdo al régimen de competencias fijado en la Constitución Política de la República, ha decidido emprender una acción emergente para construir junto con la ciudadanía y las instancias competentes en otros niveles de gobierno, un nuevo modelo que corrija los vicios del crecimiento urbano que originan los problemas de movilidad que hoy vive este territorio y revierta las tendencias en los desplazamientos, conceptualizando a la movilidad, como un elemento del sistema de inclusión y equidad social que busca el buen vivir.

La propuesta en construcción busca corregir los vicios del modelo de crecimiento urbano expansivo y de baja densificación y revertir las tendencias en los modos de desplazamiento con una concepción integral del sistema, articulando los temas de vialidad, transporte, tránsito y seguridad vial, bajo un direccionamiento político que incluye como prioritario el fortalecimiento de la gestión pública municipal y la consolidación de su autoridad; la incorporación de las nuevas tecnologías de información y comunicación en la gestión y control, la modernización de los servicios públicos y privados; y, la creación de una cultura ciudadana en movilidad, basada en el respeto y la solidaridad con un esfuerzo sostenido de evaluación y rendición social de cuentas. (Páez, 2010)

Plan Quito Siglo XXI

Lo que a continuación se va a detallar se extrae del documento base para discusión del Plan Equinoccio Siglo XXI presentado por el ex alcalde Paco Moncayo Gallegos.

El Plan Equinoccio Siglo XXI, Quito hacia el 2025, es un proyecto que se elaboró con diversos sectores sociales y representantes de la sociedad civil, tiene como propósito ser, durante estos próximos 20 años, la matriz que guíe el desarrollo de la ciudad de Quito.

El objetivo principal del Plan 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, mediante una transformación cultural en la manera de ser, actuar y habitar el territorio.

El plan diseñado, formula que el ser humano es el centro de la planificación, es decir, se presenta como una propuesta humanista, ya que todo el desarrollo se enfoca a la transformación y crecimiento de las personas, mediante un desarrollo integral. En esta propuesta es posible que se dé cumpliendo ciertos principios básicos como: la

cultura de paz, la inclusión, la pluralidad y la tolerancia hacia las diversas formas de pensar, querer y sentir.

Para un conocimiento general del Plan, se revisarán y plasmarán algunas secciones del texto que deben ser revisadas para comprender mejor los objetivos, la metodología y las herramientas que usa. Este plan es revisado ya que es el que en la actualidad se centra la ciudad para la creación de ordenanzas y normas que ordenan el funcionamiento de la ciudad.

El plan se enmarca en siete premisas metodológicas que se plasman en las políticas generales del mismo, buscando igualdad, bienestar, libertad y un ambiente sano. Para nuestro estudio vale recatar tres, ya que contienen el tema de lo urbano, de la comercialización y el ambiente, las que se detallarán a continuación:

La primera política con relevancia para nuestro estudio es la de promover la productividad, competitividad y el empleo para la generación sostenible de riqueza y prosperidad colectiva de la ciudad y región en un entorno funcional, legal e institucional adecuado, y para el afianzamiento de una cultura social emprendedora y la densificación de la malla de micro, pequeñas y medianas empresas con la concurrencia de los sectores público, académico y privado.

Esta política tiene como objetivo el garantizar el desarrollo socioeconómico, ya que la institución municipal, junto con las limitaciones ordinarias de la teoría económica, determinan las oportunidades que hay en una sociedad (Vallmitjana, 2002: 125). La institución municipal debe encargarse de generar oportunidades de empleo, competitividad mediante la generación sostenible de la riqueza, siguiendo los principios o preceptos del urbanismo moderno pero aplicándolos al contexto local.

La segunda política con relevancia para nuestro caso es la de potenciar al territorio como recurso y soporte sustentable y equitativo que ofrezca condiciones dignas de habitabilidad, eficientes de movilidad y plenas de accesibilidad a los equipamientos, infraestructura y servicios a todos los ciudadanos; y, que concebido

desde la planificación participativa, deje fluir una convivencia que reconozca la diversidad y enriquezca los rasgos culturales del conjunto de la sociedad.

En las ciudades conviven diversos modelos de estructura (centros históricos, ensanches, polígonos, urbanizaciones y áreas de edificación dispersa), junto a nuevas tendencias de extensión y renovación. Lo que genera cambios que están creando nuevos y graves problemas de habitabilidad y sostenibilidad, junto al despilfarro de suelo e infraestructura y la elevación de los costes de suministro de servicios (electricidad, agua, transporte público, etc.), (Echevarría y Aguado, 2003: 2) que la institución municipal busca solucionar mediante planes y proyectos enmarcados en la política mencionada.

En cuanto a las condiciones de accesibilidad y movilidad, también sobrellevan modificaciones debido al cambio de la forma urbana, lo que causa que el transporte soporte una serie de cambios, siendo el más trascendental la variación en la distribución modal con un fuerte aumento de los viajes motorizados, debido al progresivo incremento de las distancias recorridas en la ciudad de Quito.

Los factores que más influyen sobre esta modificación en los modos de transporte son la situación de las distintas actividades económicas con la consiguiente localización de empleos fuera de los núcleos urbanos tradicionales y la mayor dispersión territorial de la población que resulta de la suburbanización residencial, lo que a su vez provoca una pérdida de competitividad del transporte público. (Asensio, J. y Matas, A.; 1999)

La tercera política propone generar un ambiente y un patrimonio protegidos y enriquecidos para conseguir un entorno de calidad en beneficio de la identidad, la salud, la sostenibilidad de los ecosistemas y la productividad con base en una cultura de respeto e integración social al ambiente natural y construido.

Es decir, propone un proyecto adecuado para la ciudad que debe basarse en los principios del desarrollo sostenible en todas y cada una de las acciones que se

propongan: urbanismo. Para que la ciudad sea ecológicamente viable, se debe replantear y reorganizar su funcionamiento e introducir la cuestión ambiental en la gestión local a través de políticas sectoriales y económicas.

En esta dirección, es esencial una mejor gestión de la movilidad urbana, ya que se han construido ciudades en las que los modelos de transportes están totalmente centrados en favorecer el uso del vehículo privado y la ordenación de la movilidad y del transporte horizontal intraurbano puede considerarse precaria y problemática. (Echevarría y Aguado, 2003: 2)

Ejes Estratégicos del Plan y su aplicación en el DMQ

El Plan Quito Siglo XXI se sustenta en cuatro pilares fundamentales, que constituyen los ejes estratégicos del desarrollo: el eje económico, social, territorial y político que interrelacionan en la elaboración de los proyectos para mejorar la calidad de vida de las personas que la habitan la ciudad de Quito.

A continuación se expondrá cada eje estratégico a la luz del trabajo realizado por parte de la actual Administración Municipal, presentada en la rendición de cuentas realizada el mes de Julio del año 2010, del primer año de gestión del alcalde Dr. Augusto Barrera. Cabe señalar que no se puede hacer un análisis al año 2011 puesto que en el mes de julio de cada año se produce la rendición de cuentas.

Eje económico: Según el Plan Quito Siglo XXI, el DMQ debe orientarse hacia una economía productiva, competitiva y diversificada que proporcione bienestar a la población en su conjunto y que desarrolle una actitud mental proactiva de sus habitantes.

Se trata, entonces, de promover la cultura de la innovación, calidad y eficiencia en el conjunto de la sociedad y sus instituciones; fomentar la ampliación y modernización de la estructura económica, del tejido empresarial y del empleo, poniendo especial acento en micro, pequeños y medianos emprendimientos individuales, familiares, cooperativos y asociativos; y, dotar al territorio del DMQ de la

infraestructura y los servicios modernos necesarios para su crecimiento y desarrollo.

Para dar cumplimiento con estos aspectos, según la rendición de cuentas del Alcalde Augusto Barrera, la actual administración municipal, en el eje económico, ha trabajado en programas y proyectos de emprendimiento, con el objetivo de generar un territorio próspero con un tejido empresarial diversificado, renovado e integrado. El objetivo intentan lograrlo mediante una inserción comercial participativa en los centros comerciales del ahorro y en los mercados de la ciudad de Quito, capacitando a 3 mil comerciantes y generando mesas de concertación para planificar su desarrollo (Barrera, 2010).

Para alcanzar competitividad, la Municipalidad es corresponsable –junto con los otros niveles de gobierno y de la sociedad– de la creación de un entorno favorable, garantizando la seguridad jurídica, ordenando el territorio, construyendo la infraestructura, facilitando la movilidad, suministrando equipamiento de servicios, apoyando la creación de capital social, fortaleciendo los mercados financieros y laborales, y auspiciando el desarrollo científico y tecnológico.

Para alcanzar estos objetivos en el eje económico, la Administración Municipal, mediante la Bolsa Municipal de Empleo - BME, ha colocado laboralmente a 1.181 personas en distintas empresas tanto públicas como privadas, 130 obreros de la construcción contratados por la EPMOP para varias obras. En cuanto a la generación de capital social, el DMQ a capacitado a 15.468 personas en áreas de emprendimiento, certificación de competencias laborales, escuela permanente de asesor comercial, auxiliar contable para no contadores, tecnologías de la información y comunicaciones TIC y alfabetización digital, y además, 3.100 personas han participado de las charlas empresariales (Barrera, 2010)

Es importante mencionar, según lo que expone el alcalde, que el trabajo a nivel del eje económico, en el primer año de administración, se sitúa básicamente en las clases más desposeídas que tienen microempresas o negocios en mercados o centros comerciales del ahorro, que básicamente son comerciantes minoristas reubicados en una

infraestructura que permitió recuperar el espacio público en las calles del centro histórico de la ciudad.

No se expone hasta el momento un plan para fortalecer las pequeñas y medianas empresas que trabajan en la ciudad de Quito, ofreciendo bienes o servicios. Solo se formula un programa de abastecimiento y comercialización que intenta estimular la producción y un adecuado abastecimiento de productos alimenticios de calidad. Para nuestro caso de estudio, hasta el momento no existe una intervención de la administración municipal en los grandes centros comerciales, más que la de fiscalizador del cumplimiento de normas y ordenanzas municipales.

Eje social: El DMQ debe construir y desarrollar una sociedad equitativa, solidaria e incluyente, que respete la diversidad cultural, se comunique y aprenda, en la cual ciudadanos y ciudadanas tengan educación de calidad, adecuada atención de salud, vivienda digna, acceso a la cultura, al deporte y recreación, a suficientes espacios públicos, fácil y eficiente movilidad y pleno acceso a los servicios básicos; y, que atienda con preferencia a los sectores vulnerables: niños, mujeres, personas especiales, grupos étnicos y ancianos.

Una ciudad equitativa e incluyente garantiza el acceso universal a la información, al conocimiento y a las herramientas culturales y tecnológicas que los portan; garantiza el derecho de expresión, pensamiento y manifestación cultural en todos los ámbitos de la vida social; una ciudad equitativa; y, se distingue asimismo por una equilibrada distribución de sus inversiones en el territorio.

Quito debe, por lo mismo, ofrecer el más alto nivel educativo y la mejor infraestructura académica, cultural, de salubridad, deportiva y recreativa. Las ciudades preeminentes del mundo no se distinguen tanto por el nivel de ingresos de sus habitantes cuanto por su capacidad de ofrecer una mejor calidad de vida en educación, salud, seguridad, cultura, recreación.

A nivel de salud, esta administración municipal ofreció garantizar la gratuidad de los servicios municipales de salud y convertirlos en servicios públicos, para lo cual, el Concejo Metropolitano autorizó el pedido del Alcalde, de una asignación presupuestaria de 2 millones 608 mil dólares, lo que representó un 19% de incremento para la atención de salud en el Distrito. Adicionalmente se asignaron 300 mil dólares en medicamentos para un año.

Según la administración municipal en año 2009 al 2010 benefició con atención gratuita en consulta externa a 169.219 en las Unidades de Salud del Municipio de Quito, para la actual administración, esto representa un incremento del 36% de atención en relación a un período similar de tiempo, cuando la atención tenía costo. Así mismo, la atención gratuita de los servicios de emergencia, de las Unidades Norte y Sur, dio cobertura a 30.877 personas, según datos municipales, el incremento fue del 78% (Barrera, 2010)

Otro dato proporcionado a nivel de salud por el alcalde Barrera es el del trabajo realizado por las Unidades Municipales de Salud, en donde nacieron 3.500 niños y niñas, y se brindó atención gratuita a sus madres en partos y cesáreas. Con la gratuidad el incremento de los nacimientos atendidos es del 50%. Se han habilitado hasta el momento 6 unidades móviles de las 8 que se entregaron sin funcionar, además un servicio de salud para adolescentes en los Chillos.

El eje social también incluye la educación y el mejoramiento de su calidad para lo cual, informó la administración municipal que 640 jóvenes entre 15 y 21 años accedieron al programa gratuito de educación Ciclo Básico Acelerado – CBA, que cuenta con el reconocimiento legal del Ministerio de Educación, lo que garantiza a los estudiantes continuar con sus estudios de bachillerato regular. Las guías de trabajo, útiles escolares y uniformes fueron provistas sin costo a todos los estudiantes. Para este año, la administración municipal espera que 1.500 jóvenes se integren a este programa (Barrera, 2010).

Según el Alcalde, la administración municipal, desde el año 2009 al 2010, ha trabajado en una serie de proyectos para lograr una inclusión social en todos los sectores de la ciudad de Quito, atendiendo en los Centros de Equidad y Justicia - CEJ, a personas víctimas de violencia intrafamiliar, de género, personas en situación de movilidad y refugio y víctimas de discriminación. Se amplió las coberturas de atención en los centros y proyectos de la Fundación Patronato Municipal San José, se dio apoyo a estudiantes con becas y créditos educativos.

A nivel de vivienda, la administración municipal, informó que para cumplir con las políticas de hábitat y vivienda, se creó la Empresa Pública Metropolitana de Hábitat y Vivienda, la cual está encargada del desarrollo de diversos proyectos habitacionales de interés social como la Ciudad Bicentenario y proyecto inmobiliario IESS-El Ejido. También se legalizaron 45 barrios, se reubicó a 77 familias damnificadas por el deslave en el sector del Comité del Pueblo. Aprobación de ordenanzas para 2 mil 800 viviendas populares en Quitumbe en terrenos de propiedad del gobierno y de empresas municipales. Se aspira edificar unas 20 mil viviendas en todo el periodo de gestión (Barrera, 2010).

Eje territorial: El DMQ debe lograr ser un territorio racional y eficazmente ocupado desde el punto de vista de equidad social y sostenibilidad ambiental para ampliar las oportunidades en lo que tiene que ver con vivienda, nutrición, salud, educación, recreación y cultura, y también para distribuir las obras de infraestructura con criterios de universalidad y solidaridad.

Para generar iguales oportunidades a toda la población del Distrito, la Administración municipal indicó que ha trabajado en programas y proyectos de estructuración territorial policéntrica con servicios públicos desconcentrados. Como por ejemplo, se efectuaron grandes inversiones en agua potable, alrededor de 139 millones 550 mil dólares, y saneamiento 104 millones 823 mil dólares en alcantarillado, indicó el alcalde que en obras comunitarias se invirtió 767 mil dólares en infraestructura comunitaria, y 12 millones 595 mil dólares en protección de cuencas hidrográficas y mitigación de riesgos.

En cuanto la sostenibilidad ambiental, el alcalde indicó que se ha trabajado en programas y proyectos de en busca de la calidad ambiental, buscando un territorio con óptima calidad ambiental y un manejo sustentable de los recursos naturales renovables y no renovables. Uno de estos proyectos es el proceso de recolección y manejo de basura en la ciudad lo retomará EMASEO, además, el municipio impulsó la campaña “Puntos limpios”, que consiste en el reciclaje de la basura en sitios determinados (hospitales, fábricas, grandes edificios, etc.) mediante la disposición de los desechos sólidos en diferentes recipientes, como una forma de educar a la población para futuras decisiones en cuanto al manejo de la basura. (Barrera, 2010)

Es indispensable la dotación adecuada en todo el territorio de equipamientos productivos, sociales y de servicios; el desarrollo de infraestructuras modernas y eficientes para la conexión interna y externa; la construcción de un sistema equilibrado de asentamientos urbanos en red, que favorezca el desarrollo local y regional; y, el uso y conservación del agua y de los recursos naturales renovables y no renovables.

En relación a la movilidad, el Plan Quito Siglo XXI propone elaborar proyectos para mejorar la accesibilidad, con el fin de articular las diversas centralidades, mediante una red vial revalorizada en beneficio del peatón, y un sistema de transporte público no contaminante e intermodal. Según el alcalde, para dar cumplimiento a este eje estratégico, la alcaldía a firmado convenio entre la comunidad de Madrid y el Municipio para el diseño y construcción del metro. Se efectuó reformas geométricas en redondeles, se optimizó el sistema de semaforización.

Así mismo, el municipio aplicó el sistema de regulación vehicular “pico y placa”. También se dio el proceso de licitación para la comprar de 80 buses articulados, que en la actualidad parcialmente están en funcionamiento. El alcalde indicó que se invirtió en el mejoramiento de los túneles San Juan, San Roque y Dan Diego. A nivel de conexiones externas se produjo la renegociación de la construcción del aeropuerto (Barrera, 2010).

Para facilitar el cumplimiento de los objetivos de este eje, la actual Administración Municipal invirtió en obra pública alrededor de 50 millones dólares, se elaboró el Plan Vial para la ampliación y construcción de nuevas vías, comprende 12 proyectos con una inversión de aproximadamente 630 millones de dólares.

En cuanto a lo que señala el Plan Quito Siglo XXI sobre programas de espacio público, el alcalde señaló que Municipio de Quito realizará 34 intervenciones o centralidades urbanas en todo el Distrito, el monto de inversión en los próximos dos años será de 85 millones de dólares. Las intervenciones contemplan procesos de arborización, intervenciones en aceras, vías, parques, infraestructura comunal, centros culturales, parques lineales, mercados, reubicación comercio informal, plazas, bulevares entre otras acciones.

Con estas obras el Municipio busca un desarrollo del territorio que contribuya a estimular la inversión privada a partir de la explotación sostenible, innovadora y eficiente de las potencialidades diferenciales de las localidades, según lo que estipula el Plan Quito Siglo XXI.

Eje político: El DMQ debe avanzar hacia la constitución de una cultura política ciudadana que haga posible la construcción democrática de lo público y que afiance la gobernabilidad en democracia. Esto supone desarrollar una cultura ciudadana que propicie el cumplimiento de las normas de convivencia, procure la comunicación entre las personas e incremente la capacidad de concertación y la solución pacífica de los conflictos. Se trata de generar sentido de pertenencia y facilitar la convivencia urbana.

El Plan Quito Siglo XXI plantea la generación de Programas de Participación y Control Ciudadano, para que la ciudadanía del DMQ se empodere y participe activamente en la gestión y control del gobierno local.

Para poder ejecutar el plan con sus programas y proyectos en torno al eje político, el Municipio del Distrito Metropolitano debe basarse en la Constitución Política de la República, la Ley de Gestión Ambiental, para así crear una serie de

ordenanzas que normen y regulen los distintos ámbitos de acción de la gestión municipal, todas ellas encaminadas en la búsqueda del bienestar común.

Para dar cumplimiento con este eje estratégico, el municipio informó que consolidó procesos de coordinación de la gestión en el territorio con directrices y herramientas claras. Desarrollo de procesos de articulación y coordinación con Secretarías de Planificación, Educación, Seguridad, Comunicación, Dirección de Deportes, EMASEO, EMMOP, EMMAP, FONSAL.

Se produjeron según el alcalde, procesos internos de articulación del trabajo en comités periódicos y formación de equipos: diálogos, mesas, foros. Desarrollo y validación del ciclo de planificación y participación en el Distrito, en coordinación entre el ejecutivo y el legislativo. Es decir, implementación en todos los programas y proyectos impulsados en las Administraciones Zonales, de mecanismos concretos de participación ciudadana: Espacios públicos seguros (comités de seguridad); Centros de Desarrollo comunitario; Escuelas de calidad (presupuestos participativos); colonias vacacionales; proyectos urbanísticos emblemáticos, etc. (Barrera, 2010).

A lo que respecta los temas socio ambientales y en nuestro caso de estudio, la incidencia del Condado Shopping a nivel de movilidad y transporte en el entorno urbano norte de la ciudad de Quito, y tomando en cuenta los ejes estratégicos del Plan Quito Siglo XXI. Es importante destacar las principales normativa legales en torno al tema para poder conjugar la planificación con el cumplimiento de dichas normas.

Normativa local para la gestión ambiental del Distrito Metropolitano de Quito

Es importante para la administración pública tener una base legal para dirigir y planificar el crecimiento del país y las ciudades. En la planificación, diseño, construcción y funcionamiento del caso de estudio, años 2005 al 2007, estaba vigente la siguiente base legal:

Constitución Política de la República

La base legal comienza en la Constitución Política de la República, en el Art. 3, Título I, de los Principios fundamentales, se establece que son deberes primordiales, entre otros: “7: proteger el patrimonio natural y cultural del país” (Constitución Política del Ecuador, 2008).

En Art. 14, Capítulo 2, de los derechos civiles, señala que el Estado reconocerá y garantizará a las personas: “El derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, es decir, ley establecerá las restricciones al ejercicio de determinados derechos y libertades para proteger al medio ambiente y en Art. 15 se establece que “ El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto” (Ibíd.).

Ley de Gestión Ambiental

Otra parte de la normativa legal a revisar para establecer las directrices en la administración y planificación, al momento de realizar proyectos u obras, es la Ley de Gestión Ambiental.

Comenzaremos citando el Art. 12 del Capítulo IV, De la participación de las Instituciones del estado, define como obligaciones de las instituciones del Estado del sistema Descentralizado de Gestión Ambiental en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia: “2: ejecutar y verificar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental, permisibilidad, fijación de niveles tecnológicos y las que establezca el Ministerio de Ambiente (Ley de Gestión Ambiental, 1999)

En el Capítulo II, Art. 19 dice sobre la Evaluación de Impacto Ambiental y del Control Ambiental, las obras públicas, privadas o mixtas y los proyectos de inversión públicos o privados que pueden causar impactos ambientales, serán calificados previamente a su ejecución por los organismos descentralizados de control, conforme el Sistema Único de manejo Ambiental, cuyo principio rector será el precautelatorio.

Luego, en Art 21 establece que los sistemas de manejo ambiental incluirán estudios de línea base, evaluación del impacto ambiental, evaluación de riesgos, planes de contingencia y mitigación, auditorías ambientales y planes de abandono.

Otro de los artículos importantes de mencionar, referente a la Ley de Gestión Ambiental, para nuestro caso de estudio, es el Art. 23 que define los componentes de la evaluación de impacto ambiental en los siguientes aspectos: 1. La estimación de los efectos causados a la población humana, la biodiversidad, el suelo, el aire, el agua, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada; 2. Las condiciones de tranquilidad pública tales como: ruido, vibraciones, olores emisiones luminosas, cambios térmicos y cualquier otro perjuicio ambiental derivado de su ejecución; y, 3. La incidencia que el proyecto, obra o actividad tendrá en los elementos que componen el patrimonio histórico, escénico y cultural.

Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria

Con respecto a este Texto, es importante destacar el Libro VI de la Calidad Ambiental, en donde se establecen las normas nacionales sobre el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental a través del reglamento, Sistema Único de Manejo Ambiental SUMA, que establece los elementos regulatorios del Sistema descentralizado de Gestión Ambiental en aspectos de prevención y control de contaminación ambiental y promulga las nuevas Normas de Calidad Ambiental, que fue publicada en el 2003, para los siguientes propósitos:

- Norma de calidad ambiental y descarga de efluentes: recurso agua.
- Norma de calidad ambiental del recurso suelo y criterios de remediación para suelos contaminados.
- Norma de emisiones al aire desde fuentes fijas de combustión.
- Norma de calidad del aire ambiente.
- Límites permisibles de nivel de ruido ambiente para fuentes fijas y fuentes móviles y para vibraciones.
- Norma de calidad ambiental para manejo y posición final de desechos sólidos no peligrosos.

- Listados nacionales de productos químicos prohibidos, peligrosos y de uso severamente restringido que se utilicen en el Ecuador.

Ordenanzas Municipales y Resoluciones de Concejo

Las distintas Administraciones Municipales han generado, modificado o reformado ordenanzas municipales para el mejor vivir entre sus habitantes y el entorno. Para nuestro caso de estudio, es importante mencionar las siguientes, que estaban en vigencia en el periodo de los años 2005 - 2007, en etapa de estudio, diseño e implementación del proyecto:

- **Medio Ambiente:** Ordenanza Sustitutiva No. 146, del Título V, “Del Medio Ambiente”, Libro segundo, del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, con Modificaciones en Ordenanza Metropolitana No. 0213.

En estas ordenanzas se destaca la obligatoriedad del Estudio de Impacto Ambiental para toda acción, obra, proyecto o actividad que pueda producir un impacto ambiental significativo y generar un riesgo ambiental, o produzca o pueda producir los efectos citados. Previo a iniciar cualquier acción, obra, proyecto o actividad, se deberá obtener Licencia Ambiental, para lo cual debe elaborarse y presentar los Términos de Referencia y el Estudio de Impacto Ambiental, y recibir la aprobación de la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, que actualmente es la Secretaria de Ambiente.

La Ordenanza explica cuáles son las partes y elementos de los documentos citados, los plazos para ser presentados y los requisitos para presentar los documentos. También hacen mención sobre el Sistema de Auditorías Ambientales que establecen las disposiciones para prevención y control de contaminación ambiental, de los impactos y riesgos ambientales producidos por las actividades del cualquier proyecto, todo esto basado en los principios ambientales universales.

Sobre las Guías Prácticas Ambientales determina que es un instrumento de Gestión Ambiental, emitido por la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente (Secretaría de Ambiente), que contiene los lineamientos básicos que deben ser acatados e implementados para el funcionamiento de cualquier actividad o proyecto.

Las Ordenanzas mencionadas, estipulan las infracciones y determina las sanciones para el incumplimiento de cualquier requisito y norma de calidad ambiental.

- **Uso del Suelo y Desarrollo Territorial:** Ordenanza No. 095 y la Ordenanza Sustitutiva No. 107 de la anterior, que hace referencia del Régimen de Suelo (RO 187 – 2003/10/03 y RO 242 – 2003/12/30), trazando el Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS), en Ordenanza No. 008 de la Zonificación que Contiene el PUOS, para de esta manera contar con un instrumento de gestión que establezca los parámetros y normas específicas para el uso, ocupación y fraccionamiento del suelo del DMQ.
- **Desarrollo Territorial:** Ordenanza No. 0004, relacionada con el Plan General de Desarrollo Territorial del DMQ, que tiene como objetivo el mejoramiento de la calidad de vida de la población, el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, la productividad económico y social, la protección del patrimonio natural, cultural, urbano y la superación de los desequilibrios socio – territoriales. Está concebido para posibilitar la creación y defensa del espacio público, la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.
- **Permisos de Funcionamiento:** Ordenanza No. 130 del 07 septiembre del 2004, que establece las tasas por Licencia Única Anual de Funcionamiento de las Actividades de Turismo, del Capítulo II, del Tercer Libro del Código Municipal. Es importante señalar que a posterior se emitió Ordenanza No. 0283 del 06 de marzo del 2009, que norma el otorgamiento de licencia metropolitana de funcionamiento para establecimientos que operen dentro del DMQ, y posterior emite Ordenanza No. 0308 del 16 de abril del 2010, donde se establece el régimen administrativo de las Licencias Metropolitanas y, en particular de la Licencia Metropolitana Única para el

ejercicio de actividades económicas en el DMQ. Las últimas ordenanzas fueron respectivamente de ex alcalde Sr. Andrés Vallejo y del Dr. Augusto Barrera, quien dirige la actual administración municipal.

Capítulo IV

El Condado Shopping, su incidencia socio ambiental a nivel de movilidad y transporte en el entorno urbano norte de la ciudad de Quito

El Condado Shopping es uno de los centros comerciales más grandes que hay en la ciudad de Quito, funciona desde el año 2007, está localizado al noroccidente de la ciudad en la parroquia de Cotocollao, sector del Condado, en la Av. la Prensa y Av. Occidental.

Foto 1: Fotografía aérea de localización del Condado Shopping.



Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A. 2007.

Dispone de una superficie total de construcción de 91.803 m², distribuidos así: áreas de locales comerciales 27.110,55 m², área de bodegas 6.348, 90 m², áreas de circulación y servicio 15.896, 65 m², área de oficinas 468,10 m², área de salas de cine 2.242,50 m², área de parqueos 39.735,40 m² (Chávez, 2005: 24). Su estructura se destaca como imponente, ya que antes de su construcción el sector era residencial, con construcciones no tan altas a la vista.

En septiembre del año 2005 se presentó el informe de consulta y participación pública donde consta la descripción del proyecto, el área de influencia, la línea base del área de influencia y la identificación de impactos potenciales del proyecto, los cuales detallaremos más adelante, y nos centraremos en el tema de movilidad y transporte, ya que en el año 2008, se estimó por parte de la administración del centro comercial, que existía una afluencia diaria de personas de aproximadamente 35.000 visitantes entre semana, y los días feriados se incrementa a unas 67.000 personas diarias aproximadamente. (Diario Hoy, Sec. Negocios, 2008)

El impacto que ha generado en el sector ha sido muy alto, generando congestión vehicular y peatonal, ampliación de oferta comercial a los alrededores del centro comercial, y por lo tanto modificación en el uso del suelo, ya que la demanda crece y por lo tanto el sector se adecua de manera no planificada, con un impacto en la plusvalía.

Estudio de impacto ambiental

Antes de introducirnos al caso de estudio es importante revisar las principales consideraciones teóricas sobre lo que es un estudio de impacto ambiental para tener en claro el concepto, el objeto, la importancia, los procedimientos, los elementos a estudiarse y su obligatoriedad a desarrollarse en el caso de implementación de un proyecto de índole comercial como el del caso de estudio.

El EIA es el principal instrumento para la gestión y auditorías ambientales, se basa en estudios técnicos que permiten evaluar los efectos que tendrá la implementación o ejecución de un proyecto, obra o actividad en un espacio determinado.

En general la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) es un proceso de análisis, más o menos largo y complejo, encaminado a que los agentes implicados formen un juicio previo, lo más objetivo posible, sobre los efectos ambientales de una acción humana prevista (a la que se denomina proyecto) y sobre la posibilidad de evitarlos, reducirlos a niveles aceptables o compensarlos (Gómez, 2003:218).

Con lo anterior podemos determinar que un EIA es un procedimiento administrativo que en la actualidad consta en la legislación de todos los países, para prevenir cualquier marca que deje la implementación o aplicación de proyectos en el ambiente.

Es importante destacar que el EIA es un instrumento que permite efectuar una planificación adecuada a nivel público y privado. Permite tener una orientación sobre los efectos de ejecutar alguna actividad u obra. Así mismo, como instrumento de ordenación territorial, analiza el modelo territorial y proyecta las consecuencias y las medidas a tomarse en la aplicación de algún modelo de desarrollo, por lo que permite tener un control de las acciones, generando nuevas alternativas mediante soluciones técnicas y económicamente viables (Ibíd., 2003).

El EIA realiza un estudio y análisis de los efectos sobre distintos factores ambientales como el ser humano, la flora, la fauna, el suelo, el aire, el agua el clima, el paisaje, las relaciones sociales, las estructuras o edificaciones históricas, la alteración al ambiente con ruido, vibraciones, olores y luminosidad, que afecten el sosiego público.

El nivel de profundidad del estudio implementado en los factores señalados, dependerá de lo que se quiera alcanzar en base a la naturaleza del proyecto, su localización y la percepción de la población con respecto al mismo. Se establece para su desarrollo un programa, que determina el calendario de actividades de manera temporal en que se desarrollarán las distintas fases del estudio.

Hay que subrayar que todo este estudio debe basarse en el marco legal y administrativo que regula y controla el espacio donde se implementaría el proyecto, así como también debería tomar en cuenta el contexto socio cultural, económico y tecnológico de donde se implementa el proyecto, para así disminuir los impactos negativos.

El desarrollo del estudio de impacto ambiental, tiene diversos actores, según el tipo de proyecto que se desee estudiar, pero en general, participan el sector público, las empresas privadas y la ciudadanía, es decir, existe una responsabilidad compartida.

El fin último que se persigue con la participación y la relación de estos agentes económicos (y con el recurso a una gama más amplia de instrumentos tales como incentivos de mercado) es conseguir equilibrar de otra manera los beneficios a corto plazo de personas, empresas y administraciones concretas y los beneficios a largo plazo de toda la sociedad. El principio de subsidiariedad y el concepto de

responsabilidad compartida, deberán aplicarse en el empeño de alcanzar este nuevo equilibrio (Conesa, 1997: 33).

Hay que considerar que los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) son instrumentos que se utilizan en el marco de una política preventiva hacia el medio ambiente, que propone exigencias y responsabilidades en distintos niveles a los actores que intervienen en la implementación de un proyecto, con una evaluación del sitio antes de implementarse un proyecto y el estado del sitio luego de efectuarse el mismo, mediante el conocimiento del comportamiento de los factores y actores que intervienen.

Lo hasta aquí comentado permitiría definir a la EIA como un proceso de análisis para identificar relaciones causa-efecto, predecir cuantitativa y cualitativamente, valorar o interpretar y prevenir el impacto ambiental de una acción o acciones provenientes de la ejecución de un proyecto en el caso en que éste se ejecute, a fin de contribuir a la toma de decisiones, basada en procedimientos explicitados legalmente, sobre las incidencias ambientales de un proyecto (Echechuri, Ferraro y Bengoa, 2002: 25).

Estudios de impacto ambiental urbanos

Como se indicó, el EIA es parte fundamental en los procesos de gestión ambiental, de inclusión social y ordenamiento territorial, ya que permiten diseñar políticas y planificar el desarrollo de un contexto, este contexto no solo es un ambiente natural con flora, fauna, es decir alguna selva o bosque, sino que dentro de lo urbano existen acciones que inciden en el modo de vida de los habitantes y en sus recursos y medios para subsistir.

“Los estudios urbanos de evaluación ambiental en los que inscribimos los EIA, se refieren a orientar los procesos de transformación de los asentamientos urbanos según una perspectiva de búsqueda de los grados de racionalidad de las interacciones entre naturaleza y sociedad, para definir el conjunto de operaciones que ello requiera” (Ibíd., 2002).

Es decir, los estudios y evaluaciones del EIA se centran en analizar la presión que ejerce un asentamiento urbano a los alrededores del entorno que por lo general son ambientes naturales, y en analizar la presión que realiza el desarrollo humano, económico y social a nivel de agua, aire, uso del suelo y afectación social. El EIA permite formular o revisar los alcances del planeamiento urbano, ya que admite introducir un análisis que aporta racionalidad al desarrollo de proyectos, y por lo tanto al desarrollo de la ciudad.

Presentación del informe de consulta y participación pública del Condado Shopping – 2005

El informe de consulta y participación pública fue elaborado por el consultor ambiental Msc. Ing. Kléver Chávez Benalcázar en el año 2005 y fue presentado en el mes de septiembre del mismo año (Chávez, 2005). La presentación de los estudios de impacto ambiental son elaborados y presentados dentro del marco legal del DMQ de ese año, para así facilitar la toma de decisiones para la construcción, funcionamiento y posterior cierre del Centro Comercial El Condado, con el objetivo de fortalecer el desarrollo sustentable del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

En el documento se determina que se ha usado metodologías aceptadas internacionalmente, que se encuentran bajo las directrices de los términos de referencia y de la autoridad ambiental local, que se encuadra en el cumplimiento del marco legal, normas y regulaciones ambientales nacionales y locales (Dirección Metropolitana de Medio Ambiente, sustentada en Ordenanza No. 0146 Sustitutiva Del Título V, “Del Medio Ambiente”, Libro Segundo, del Código Municipal para el DMQ), para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

El objetivo general del estudio es el de identificar y evaluar los impactos tanto negativos como positivos que el centro comercial generará en sus alrededores y a la ciudad, también se propone plantear las medidas de prevención, mitigación y compensación para posibles impactos negativos.

Como parte de los objetivos específicos, y parte del estudio, se plantea elaborar la línea base ambiental para las áreas de influencia directa e indirecta, así como determinar y caracterizar en términos de magnitud e incidencia los impactos de las distintas acciones del proyecto sobre los diferentes factores ambientales. Establecen que se propondrá las medidas preventivas y/o correctivas para los impactos detectados, y con esto aportar a la Gestión Ambiental Municipal del DMQ, respetando las políticas institucionales.

Hay que subrayar que el estudio abarca la planificación y diseño, construcción, operación y el cierre o abandono del centro comercial, y se lo dividió para facilitar el análisis y la formulación de medidas de prevención, mitigación y remediación.

Descripción del proyecto

Se plantea en el estudio que el proyecto de construcción del Centro Comercial el Condado fue creado para satisfacer las necesidades comerciales de los sectores norte, nor-oriental y nor-occidental de la ciudad de Quito, que se estima en ese tiempo eran de 200.000 habitantes. La construcción se la realizó en un terreno de 39.500 m², localizado en la Av. De la Presa y la Av. Antonio José de Sucre (Chávez, 2005: 11)

Las fases del proyecto se dividieron en 4 fases lógicas secuenciales, que se detallan a continuación:

Planificación y diseño: En esta fase se analizaron factores de naturaleza socioambiental; según se plasma en el estudio, sobre la influencia y grado de aceptación del mercado objetivo. Se menciona que estos factores fueron incorporados al diseño del proyecto y socializado con las autoridades competentes, además de cumplir con las características constructivas establecidas en las leyes y normas municipales, es así que se afirma que en esta fase, el proyecto tiene una significación ambiental favorable.

Construcción: En esta fase se explica que el proceso de arquitectura, ingeniería y construcción fue entregado a una empresa (ARROWSTREET) con mucha experiencia en proyectos similares, dentro como fuera del país, que tiene una permanente actualización en cuanto a tecnología, procesos constructivos y equipamiento; con esto se obtiene altos niveles de eficiencia y eficacia en el manejo de recursos, calidad constructiva, cumplimiento de normas y cumplimiento de estándares técnicos nacionales y locales, generando mínimos impactos.

En esta parte del estudio, expone el tipo de construcción a realizarse, como también el proceso de cercado, instalación de campamento, instalación de oficinas

temporales, excavación, desalojo de tierra, acondicionamiento del terreno, recepción y almacenamiento de materiales de construcción.

Se explica también que la obra civil consistirá en la construcción de pisos, columnas, paredes, losas, muros, subsuelos y estructuras conexas. Y la obra terminará con el equipamiento de los distintos locales comerciales y de los distintos elementos para el desarrollo de las actividades del centro comercial.

Operación: Esta fase es la que se refiere al funcionamiento del centro comercial, de sus locales comerciales y de servicio, y sus actividades asociadas como: trabajos de limpieza, funcionalidad, seguridad y placer estético. Se plantea que se generará residuos de diverso tipo, los cuales serán manejados conforme al Plan de Manejo Ambiental.

Cierre o abandono: Se expone que luego de la vida útil del proyecto se procederá al cierre de operaciones y al desmantelamiento de la infraestructura, se estima que por el costo de la inversión, el proyecto tenga una vida útil de 50 a 60 años.

Continuando, terminada la exposición de las fases del proyecto, se presenta los detalles de construcción civil del proyecto, exponiéndose la composición, la estructura, tabiques y divisiones, instalaciones eléctricas y telefónicas, instalaciones hidrosanitarias, evacuación de basura, estacionamientos, ductos de ventilación, servicio médico de emergencia, sistema vial, rampas peatonales, entre otros detalles.

Área de influencia del proyecto

Se menciona la dirección donde va estar localizado el proyecto, mencionado anteriormente, y se determina que administrativamente depende de la Administración Zona Equinoccial La Delicia.

Se considera como área de influencia directa un radio de 500 metros del centro comercial, en base a los siguientes aspectos:

- **Físicos:** Debido a que la zona se caracteriza por ser residencial, calificada por la Municipalidad como Residencial Múltiple, con un crecimiento urbano constante.
- **Bióticos:** Se plantea que el área se caracteriza por ser intervenida y modificada, por lo tanto no contiene áreas naturales de interés ecológico, por el acelerado crecimiento urbano que hay hace décadas atrás.
- **Socio-económicos:** Como se menciona, al área se caracteriza por un crecimiento urbano acelerado, es así que se muestra que alrededor del proyecto se asientan establecimientos de educación primaria y media, y construcciones industriales esporádicas. También se determina que en la zona de influencia se localiza el estadio del Club de Liga Deportiva Universitaria de Quito, en ese tiempo y el peaje de la Autopista Manuel Córdova Galarza, el parque de la Adolescencia (redondel), con accesos mediante puentes peatonales.

Ya se identifica en este estudio la intensa actividad vehicular en las avenidas circundantes, y se estipula que existe una gran congestión vehicular los fines de semana cuando la población se moviliza hacia el Valle de Pomasqui y a la Mitad del Mundo.

El área de influencia indirecta se la determina bajo el factor Socio- Económico dado por los cambios o efectos que ocurrirán o serán experimentados por la sociedad durante la construcción y operación del centro comercial. La influencia indirecta a nivel regional se identificó que abarca la zona norte de la ciudad de Quito desde el Aeropuerto hasta la Mitad del Mundo.

Como conclusión se determina que el proyecto provocará cambios en la demanda y oferta de la cantidad, tipo y calidad de servicios en el área de influencia directa e indirecta. Con respecto a los aspectos físicos y bióticos no se los ha tomado en cuenta debido a que es un área con avanzada intervención urbana.

Línea Base del Área de Influencia

En el estudio realizado también se propone la línea base que permite establecer una relación entre los posibles impactos que causará el centro comercial y el entorno físico, biótico y socio-económico de la zona.

- **Medio físico:** se detalla las coordenadas de ubicación del predio donde se construirá el centro comercial, se especifica el clima, temperatura del aire, precipitación, humedad relativa, velocidad y dirección del viento, nubosidad, geología, topografía, riesgos, fisiografía, hidrología, análisis de suelo y subsuelo, análisis de capacidad de carga y niveles de ruido.
- **Medio biótico:** se identifica a la zona de los alrededores como una zona consolidada como ciudad, de preferencia un sector residencial, por lo que no existe un medio natural. Se analiza el terreno que va a soportar la construcción y se identifica especies vegetales típicas de parques y jardines como kikuyo, chilca, paja, higuera, hierba mala, todas estas plantas alcanzaron un considerable tamaño debido al abandono del terreno y la falta de mantenimiento, según menciona el informe.
- **Medio socioeconómico:** para analizar este tema, se basan en el VI Censo de Población del 2001, donde se determinó que el DMQ contaba con una población de 1'413.179 habitantes, y se indica que la parroquia de Cotocollao, donde se construirá el centro comercial, tiene una población total de 32.384, de los cuales 15.327 (47.33%) son hombres y 17.057 (52.67%) son mujeres, toda esta población se asienta en una superficie de 275.05 ha, es decir, la densidad poblacional es de 118 habitantes por hectárea.

La población que habita el área señalada, dispone de servicios de infraestructura básica como: agua, luz, teléfono, alcantarillado, transporte, iglesias, escuelas, hospitales, mercados, parques y complejos deportivos. Se indica también el acceso a la salud y un resumen del acceso a la educación, basado en el censo mencionado.

Dentro del análisis socioeconómico, se expone sobre los medios de comunicación y transporte, se identifica vías arteriales principales, secundarias y colectoras que rodean al centro comercial, y se menciona sus características funcionales. Se menciona que existe una cooperativa de taxis que ofrece servicio en la calle J. F. Kennedy y Av. Occidental, en la esquina nororiental del predio donde se construirá el centro comercial. En los alrededores del predio por haber asentamientos urbanos tiene todas las vías principales y secundarias asfaltadas. En el tiempo que se realizó el estudio estaba en funcionamiento el peaje de la Autopista Manuel Córdova Galarza, muy cercano al predio donde se construirá el centro comercial, que conduce a Pomasqui, la Mitad del Mundo y es salida norte de la provincia para ir a la costa, por lo que se indica que es una zona con alto índice de tráfico vehicular.

Como actividades productivas de la zona, se identifica que por ser una zona mayoritariamente comercial, se ha desarrollado el comercio al por menor y la prestación de servicios variados. Así mismo se menciona en el estudio, que debido a que hace años atrás el sector era industrial, para el año 2005, todavía se mantienen un grupo de industrias. Se menciona en este contexto, el impacto del Estadio de Liga Deportiva Universitaria de Quito, en relación a la falta de estacionamientos públicos y la congestión que ocasiona por el tráfico de vehículos que existe.

Identificación de Impactos Potenciales

En este tema se elabora una matriz donde constan las actividades generadoras de potenciales impactos ambientales, los factores afectados directamente por el proyecto, características ambientales consideradas, clasificación de acuerdo al componente al que pertenecen y la definición de su inclusión en la caracterización ambiental.

En el EIA se conformó un registro de acciones principales ocasionadas en las distintas fases por el centro comercial en sus distintas fases, en donde constan las acciones y su definición.

Metodología de Evaluación del EIA:

Para la predicción se realizó una evaluación cuantitativa y cualitativa de los potenciales impactos ambientales, positivos o negativos, se desarrolló la matriz de causa – efecto, con un análisis según filas que posee los factores ambientales que caracterizan el entorno, su análisis según columnas que corresponde a las acciones de las fases.

Se desarrolló para la evaluación siete matrices. En la primera se determina se identifica los impactos ambientales y se ha determinado el carácter o tipo de afectación con una escala de positivo (+) o negativo (-).

Anexo 1: Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Carácter del impacto.

En la segunda, tercera y cuarta matriz se desarrollaron valorando la importancia y magnitud de los impactos identificados. La importancia del impacto de una acción sobre un factor se refiere a la trascendencia de dicha relación, el grado de influencia en términos de cómputo de la calidad ambiental, para lo cual se utilizó la información desarrollada en la caracterización ambiental. Con una metodología para evaluar la extensión (área de influencia del impacto ambiental en relación con el entorno), duración (tiempo que dura la afectación) y reversibilidad (posibilidad de reconstruir las condiciones iniciales) de cada interacción con factores de ponderación de acuerdo a la importancia relativa.

Anexo 2: Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Calificación de la extensión.

Anexo 3: Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Calificación de la duración.

Anexo 4: Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Cálculo de la reversibilidad.

Para la asignación de la valoración se basó en criterios de puntuación de importancia y valores asignados en tabla formulada en el documento.

Tabla 2. Criterios de puntuación de la importancia y valores asignados

Características de la Importancia del Impacto Ambiental	PUNTUACION DE ACUERDO A LA MAGNITUD DE LA CARACTERISTICA				
	1.0	2.5	5.0	7.5	10.0
EXTENSIÓN	Puntual	Particular	Local	Generalizada	Regional
DURACIÓN	Esporádica	Temporal	Periódica	Recurrente	Permanente
REVERSIBILIDAD	Completamente Reversible	Medianamente Reversible	Parcialmente Irreversible	Medianamente Irreversible	Completamente Irreversible

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

La quinta matriz presenta el Cálculo de Valor de Importancia, la cual se calculó utilizando la siguiente ecuación:

Anexo 5: Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Cálculo de la importancia.

Tabla 3. Ecuación de cálculo de valor de importancia.

Imp = We x E + Wd x D + Wr x R	
Donde:	Imp = Valor calculado de la Importancia del Impacto Ambiental.
	E = Valor del criterio de Extensión.
	We = Peso del criterio de Extensión = 0.25
	D = Valor del criterio de Duración.
	Wd = Peso del criterio de Duración = 0.40
	R = Valor del criterio de Reversibilidad.
	Wr = Peso del criterio de Reversibilidad = 0.35
Se debe cumplir:	
We + Wd + Wr = 1	

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Con respecto a la Magnitud del Impacto que se demuestra en la sexta Matriz, se muestra el grado de incidencia del proyecto sobre el factor ambiental, la escala de valor fue realizada en base al criterio técnico del grupo consultor con valores de 1.0 y 2.5 (poca incidencia), 5.0 y 7.5 (mediana incidencia) y 10.0 (altísima incidencia) el grupo consultor. **Anexo 6:** Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Calificación de la magnitud.

Para terminar con el análisis técnico, se plantea la séptima matriz que determina el Valor del Impacto Ambiental, la cual se obtuvo mediante una media geométrica de la multiplicación de los Valores de Importancia y Magnitud de Impacto, respetando el signo de su carácter. **Anexo 7:** Matriz causa efecto – identificación de impactos ambientales. Calificación del valor de impacto ambiental.

Tabla 4. Ecuación del valor de impacto.

$$\text{Valor del Impacto} = \pm (\text{Imp} \times \text{Mag})^{0.5}$$

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Para la categorización de los impactos ambientales, se marco en la matriz 7 con colores identificados con la siguiente escala:

- Altamente significativos,
- Significativos,
- Despreciables, y
- Benéficos.

El resto del estudio describe las afecciones al ambiente determinadas en el estudio técnico de la última matriz, en todas las fases del proyecto, que se resume en los siguientes cuadros:

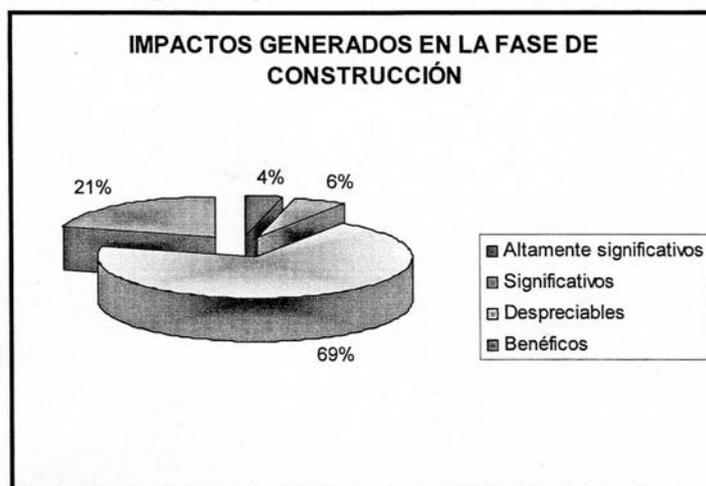
- Fase de Construcción:

Tabla 5: Análisis impacto ambiental – fase de construcción.

IMPACTOS	NÚMERO	%
Altamente significativos	4	3.81
Significativos	6	5.70
Despreciables	73	69.50
Benéficos	22	21.00
Totales	105	100.0

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Grafico 1: Impactos generados en la fase de construcción.



Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

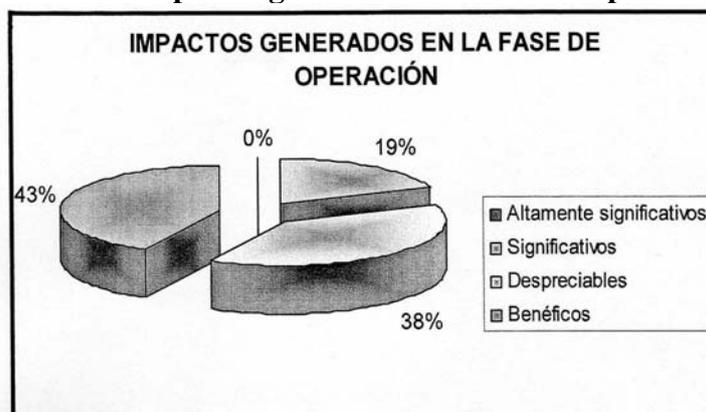
- Fase de operación:

Tabla 6: Análisis impacto ambiental – fase de operación.

IMPACTOS	NÚMERO	%
Altamente significativos	0	0.00
Significativos	15	19.20
Despreciables	30	38.50
Benéficos	33	42.30
Totales	78	100.0

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Grafico 2: Impactos generados en la fase de operación.



Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

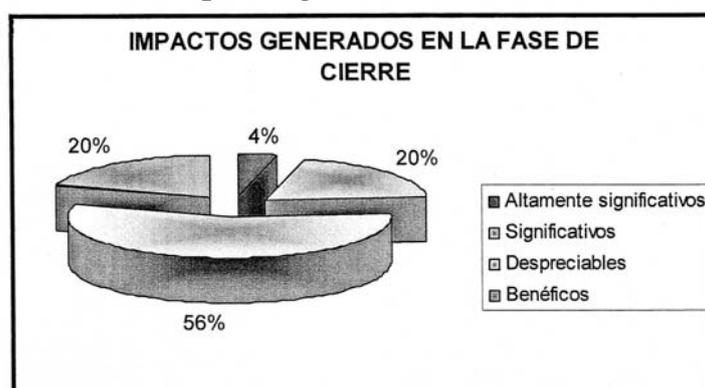
- Fase de abandono:

Tabla 7: Análisis impacto ambiental – fase de abandono.

IMPACTOS	NÚMERO	%
Altamente significativos	1	4.0
Significativos	5	20.0
Despreciables	14	56.0
Benéficos	5	20.0
Totales	25	100.0

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Grafico 3: Impactos generados en la fase de cierre.



Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Discusión y valoración impactos ambientales negativos y positivos:

En esta parte del estudio, el grupo consultor analiza los impactos negativos y positivos que generará la implementación del Centro Comercial el Condado en sus fases, conforme a la metodología de evaluación.

Se divide el análisis según los componentes del medio, en componentes abióticos (aire, suelo y agua), componentes antrópicos (medio perceptual, infraestructura, humanos, economía y población).

En conclusión, en el estudio se estipula como impactos positivos que la zona norte tendrá un sitio adecuado para satisfacer la demanda comercial, con lo cual se logrará una desconcentración y racionalización de las actividades de comercio y

servicio. Se logrará cambios en la economía de la zona en todas las fases del proyecto por la oferta laboral que generará, se incrementará el valor del suelo de la zona de influencia, dinamizará la economía del sector, provocando un crecimiento urbano ordenado.

Los impactos negativos se identifican según las fases de implementación de proyecto: en la construcción se generará excavación, desalojo de tierras, escombros e incremento de tráfico por los vehículos que llevan y traen material. A los impactos a nivel de operación, se los cataloga como indirectos, ya que se determina que el Parque del Adolescente incrementará su carga de visitantes, y se plantea que se efectuarán medidas compensatorias para la recuperación y mantenimiento.

Plan de Manejo Ambiental

Se explica, por parte del equipo consultor, el objetivo del Plan, es proporcionar a la empresa constructora y a la administración del centro comercial de una herramienta de gestión que provee de una guía de programas, procedimientos, medidas, prácticas y acciones, para prevenir, eliminar, minimizar o controlar impactos ambientales o sociales negativos en las fases de implementación del proyecto.

El Plan de Manejo Ambiental se lo plantea como una herramienta dinámica y variable en el tiempo, ya que deberá ser actualizada y mejorada en el tiempo, el consultor designa esta responsabilidad a los promotores del proyecto, para así mantener un compromiso hacia el mejoramiento continuo de los aspectos socioambientales.

En referencia a la fase de operación, para nuestro estudio, es importante mencionar lo referente a las actividades que plantea el plan de manejo ambiental a nivel de movilidad y transporte, ya que las divide en dos:

- **Flujo vehicular externo:** el plan dice que las medidas que se apliquen deberán ser se implanta las medidas que se formulan dependerán de las acciones, convenios y actitudes de la administración del centro comercial y de las autoridades de tránsito. Las medidas planteadas es el mejoramiento de la señalización vial en un radio de 1

km. al centro comercial, para dar seguridad a los peatones. Además, se sugiere que los vehículos que transportan productos para abastecer los distintos locales, deberán apegarse a los horarios estipulados en Ordenanza No. 117.

- **Flujo y utilización de estacionamientos:** El equipo consultor determinó que se deberá tener un control riguroso de control y prevención en los ingresos, internos y externos de vehículos, para evitar la saturación de los estacionamientos. En cuanto a la emisión de gases producida por los automotores se menciona que deberán estar controlados por ventilación natural y mecánica. Con respecto al ruido por uso de bocinas en el estacionamiento, se sugiere implementar un mecanismo de difusión en contra el uso exagerado de bocinas, mediante la entrega de trípticos y señalización en los estacionamientos.

Plan de Contingencias

El estudio presentado, también presenta un Plan de Contingencias para afrontar situaciones de emergencia provocadas por eventos de carácter antropogénico como incendios provocados por distintos motivos. El plan formula la organización, responsabilidades y comunicación.

Plan de Relaciones Comunitarias

En este capítulo del documento presentado por el consultor, se da a conocer el método por el cual se dará a conocer a la comunidad los principales impactos y consecuencias que trae consigo la construcción y funcionamiento del centro comercial. Según el consultor, este proceso fue realizado mediante una consulta y participación ciudadana que consistió en definición y puesta en conocimiento del proyecto mediante una exposición a los actores.

Recomiendan mantener un adecuado nivel de comunicación con la población de influencia directa. Esto se plantea con el afán de cumplir con lo que establece el Sistema Único de manejo Ambiental (SUMA) en Art. 20. Esto colaborará para aclarar dudas y recibir observaciones sobre el proyecto.

Para cumplir con estas reuniones informativas, se fija que se realizará publicaciones en uno de los diarios de la ciudad para que los actores interesados se acerquen a la Dirección Metropolitana de Medio Ambiente para revisar y emitir criterios del proyecto, en el plazo de 15 días, como estipula Ordenanza No. 146.

Plan de Capacitación

Para esta parte del estudio, se designa como objetivo el impartir información y conocimientos a los distintos actores del proyecto en las 4 fases que se determinó anteriormente. Se especifica que a los empleados en la fase de construcción se debe entrenar en parámetros de salud y seguridad operacional, información sobre impactos negativos y positivos en las diferentes fases, pautas operacionales ambientales para todas las fases y “qué hacer” en emergencia.

Plan de Monitoreo Ambiental

Esta etapa del estudio se la presenta con la finalidad de realizar el seguimiento y control oportuno y adecuado para las medidas propuestas en el plan de manejo ambiental. Que al igual que en los otros capítulos del estudio se la divide en las fases de implementación del proyecto, se designa responsables, y se recomienda realizar la supervisión de las acciones sugeridas de manera diaria, verificando y controlando el buen manejo de desechos sólidos, vigencia y colocación de extintores, y una adecuada y segura circulación vehicular al interior del centro comercial.

Análisis del Estudio de Impacto Ambiental a nivel de movilidad y transporte del Condado Shopping

En la sección anterior se revisó el estudio de impacto ambiental efectuado para la implementación y funcionamiento del Condado Shopping, ahora es importante analizar las consideraciones y elementos presentados para la valorización de impactos socioambientales producidos por el funcionamiento del Condado Shopping, y cuál fue el resultado y las medidas sugeridas para mitigar, disminuir o remediar los efectos causados, ya que:

El carácter y la relevancia de esos impactos sobre la población y la estructura socio-económica, el medio construido y el medio ambiental, dependerá no solo del tipo y la magnitud del proyecto, sino también de la compleja red de interacciones entre todos los componentes de ambos subsistemas. Es por ello que se han desarrollado un conjunto de técnicas y procedimientos que tienen por objeto predecir, evaluar y comunicar los impactos que pueden ser generados por determinadas acciones sobre el sistema ambiental (Echechuri, Ferraro y Bengoa. 2002: 118).

Para iniciar el análisis, es importante mencionar que la relevancia del estudio del impacto que tendrá el funcionamiento del centro comercial a nivel de movilidad y transporte no presenta mayor importancia en el estudio. Autores como Harvey M. Rubenstein, en su libro llamado Centros Comerciales, determina que para desarrollar un conjunto comercial es necesario realizar un estudio de factibilidad que analice los factores culturales, naturales, socioeconómicos, financieros, políticos y legales.

Con respecto a nuestro tema de interés, la movilidad y el transporte, Rubenstein los categoriza en los factores culturales, en los cuales está el tráfico, el tránsito, el estacionamiento, servicio de transporte, circulación de peatones, servicios básicos, construcciones existentes, mobiliario urbano y mantenimiento (Rubenstein, 1983).

En base a lo planteado analizaremos los factores que intervienen en la movilidad y el transporte en el área de influencia del Centro Comercial Condado Shopping en su fase de operación, como es la vialidad, tránsito vehicular, transporte público y afluencia de personas. Como se mencionó con anterioridad, no existe en el EIA un estudio detallado donde se expongan estos datos y su proyección a futuro, para así establecer el impacto existente, un plan de manejo ambiental y un plan de contingencia, que abarque esta realidad que es de importancia para la ciudad de Quito debido a su morfología.

Como se pudo observar en las matrices que sustentan al EIA del centro comercial, se determina que existe una incidencia negativa en la red vial por la construcción y funcionamientos del centro comercial, tomando en cuenta que habrá incremento de tráfico rodado externo.

Tabla 8: Linderos del terreno.

PUNTO CARDINAL	LIMITE DEL PREDIO
Norte	Av. Mariscal Sucre, en una longitud de 149.19 m
Sur	Calle Leonardo Da` Vinci, en una longitud de 125.02 m
Este	Av. John F. Kennedy, en una longitud de 285.28 m
Oeste	Av. De la Prensa, en una longitud de 263.14 m

Fuente: Chávez Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Secretaría de Ambiente del DMQ.

Como arterias principales se determinan la Av. Mariscal Antonio José de Sucre, también conocida como Av. Occidental, la Av. De la Prensa y la Autopista Manuel Córdova Galarza. Como características funcionales, en el estudio de impacto ambiental, se determina que estas avenidas principales conforman el sistema de enlace entre vías expresas y vías arteriales secundarias, proporcionando de buena velocidad de operación y movilidad, ya que admiten la circulación de importantes flujos vehiculares, no admiten el estacionamiento de vehículos, y circulan líneas de buses urbanos de grandes recorridos.

Con respecto a las vías arteriales secundarias se establece conceptualmente que su función es distribuir el tráfico entre las distintas áreas que conforman la ciudad, la vía alrededor del centro comercial que se la encuadra en esta categoría es la Av. John F. Kennedy. Como característica de este tipo de vías se plantea que sirven de enlace a las vías primarias y a las vías colectoras, distribuyen el tráfico, permiten buena velocidad de operación y movilidad, proporcionan accesibilidad a las propiedades adyacentes, excepcionalmente permite el estacionamiento controlado de vehículos, admiten la circulación en un solo sentido y permiten la circulación de líneas de buses.

Para finalizar se plantea lo relacionado a las vías colectoras, que es la Av. John f. Kennedy, que tienen como función distribuir el tráfico, permitir el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, de gestión, recreativas, comerciales, etc. Y como características se menciona que recogen y canalizan el tráfico al sistema de vías secundarias, distribuyen el tráfico, favorecen el desplazamiento entre barrios cercanos, proveen acceso a propiedades frentistas, permiten la movilización a velocidad

razonable, admiten el estacionamiento lateral de vehículos, tienen volúmenes de tráfico bajos, admiten la circulación de líneas de buses urbanos, y permiten la circulación en un solo sentido por lo general.

Hay que resaltar que solo se analiza conceptualmente los tipos de vías que rodean al Centro Comercial Condado Shopping, de las cuales no se determina su capacidad de carga⁸, esto servirá para proyectarse a futuro, con estimaciones o cálculos que determinan si las vías soportarán la movilidad de vehículos que acuden al centro comercial, así como de vehículos que transitan por el sector para dirigirse a otros puntos de la ciudad, esto es la accesibilidad⁹ que existirá en la zona de influencia al momento que entre en funcionamiento el centro comercial.

Población con influencia al Centro comercial

Este tema se determina en el estudio de viabilidad socioeconómica, con este estudio se define el la densidad de población y el aumento de la misma, ya que servirá para determinar la afluencia de personas que acudirán o harán uso de las instalaciones del centro comercial. En el EIA del Centro Comercial Condado Shopping solo se presenta los datos del último Censo de Población del 2001 a nivel general del DMQ, pero no se analiza, al menos visiblemente la densidad poblacional del sector de Cotocollao, que solo se la define como un sector con alta densidad poblacional¹⁰, y de sus áreas adyacentes, que influirán directa o indirectamente en la operación del centro comercial.

⁸ La capacidad de las carreteras, expresada en términos del máximo número de vehículos que pueden cruzar una sección o tramo dado, es una función de las características geométricas de la carretera, la composición y distribución del tránsito y el entorno de la vía.

⁹ Es un término que se utilizará para describir la facilidad de acceso. Dos son las condiciones básicas para una buena accesibilidad: primera, los usuarios de vehículos debieran moverse en toda la urbe con seguridad a una velocidad razonable, de modo directo y en condiciones agradables. La segunda condición de una buena accesibilidad es que se pueda penetrar al punto de llegada sin retraso y lo más cerca posible (Buchanan, 1973: 52).

¹⁰ Hay que tomar en cuenta que la población de Quito en el censo del 2001 fue de 1'839.853, y según estima el INEC, para el año 2010 el Distrito será conformado por 2'215.820 habitantes. Es importante indicar que en el mismo censo se establece en las áreas rurales que influyen al proyecto las siguientes cantidad de habitantes: Calacalí: 3.626, Calderón: 84.848, Llano Chico: 6.135, Nanegal: 2.250, Nanegalito: 2.474, Nono: 1.753, Pacto: 4.820, Pomasqui: 19.803, San Antonio: 19.816 y San José de Minas: 7485. En total la potencial población rural que hará uso del Centro comercial, es aproximadamente 153.320.

Hay que agregar que el funcionamiento del centro comercial, soportará la carga de fracciones de población tanto urbanas como rurales de la parte norte del DMQ, y de lo cual en el EIA no se detalla la cantidad de personas que habitan en el área de influencia. Es importante que se maneje estas cifras ya que con ellas se determinará el impacto en cuanto a movilidad tanto vehicular como de personas, y si la infraestructura vial que utilizarán para arribar al mismo está en condiciones para soportar la carga.

Los estudios urbanos de evaluación ambiental en los que inscribimos las EIA, se refiere a orientar los procesos de transformación de los asentamientos urbanos según una perspectiva de búsqueda de los grados de racionalidad de las interacciones entre naturaleza y sociedad, para definir el conjunto de operaciones que ello requiera (Echechurri, Ferraro, Bengoa. 2002: 76).

En este ámbito de análisis, como en otros que forman parte del EIA del impacto del Condado Shopping, es importante señalar lo que dice Domingo Gómez, sobre el déficit de datos y sus consecuencias para realizar una investigación clara y objetiva, lo cual imposibilita desarrollar una análisis con datos comparativos y establecer el impacto de un proyecto como el del caso de estudio.

Existe carencia de datos básicos, pero sobretodo de información elaborada directa y fácilmente utilizable por los equipos, problema que se complica porque muchos de los existentes no están publicados y por la actitud reacia a proporcionarlos por parte de quienes disponen de ellos: departamentos universitarios, centros de investigación y otros organismos públicos; no hace falta señalar la actitud de los privados (Gómez. 2003: 28)

No existen datos claros en el EIA una estimación del índice de población que acudirá al centro comercial El Condado, y solo existen datos desde que inició operaciones en año 2007. Los datos proporcionados por el centro comercial muestran que existe un crecimiento constante en el número de visitantes desde el año 2007 hasta el mes de junio del 2010, que fue el último dato recopilado, así mismo nos detalla una gráfica que permite observar con mayor detalle.

Examinando el cuadro podemos advertir que el promedio mensual de visitantes al centro comercial por cada año de funcionamiento ha sido el siguiente, en el año 2007 hubo 1´146.653 personas, el 2008 un promedio mensual de 1´323.923, y el año 2009 las personas que acudieron mensualmente al centro comercial fue de 1´519.517.

El promedio mensual total de todos los años de personas que ingresan al centro comercial de 1'423.267 (Administración Condado Shopping, 2010). Es así que se puede determinar que cada año de funcionamiento hubo un incremento de 200.000 personas aproximadamente, que acuden al centro comercial a realizar distintas actividades como distracción, diversión, alimentación, compras de mercancías generales, etc., esto representa un crecimiento porcentual del 10 al 11% comparando mes por mes cada año. En tabla a continuación se detalla por meses.

Tabla 9. Tráfico de personas Condado Shopping mensualmente.

TRAFICO DE PERSONAS	
MES	# DE VISITANTES EN EL CENTRO COMERCIAL
Ago-07	293.260
Sep-07	1.466.293
Oct-07	1.180.407
Nov-07	1.166.663
Dic-07	1.626.643
Ene-08	1.122.936
Feb-08	1.159.076
Mar-08	1.326.921
Abr-08	1.261.040
May-08	1.404.500
Jun-08	1.349.812
Jul-08	1.400.995
Ago-08	1.516.875
Sep-08	1.335.982
Oct-08	1.363.115
Nov-08	1.407.996
Dic-08	1.832.123
Ene-09	1.347.399
Feb-09	1.302.142
Mar-09	1.408.053
Abr-09	1.454.554
May-09	1.589.558
Jun-09	1.473.399
Jul-09	1.579.864
Ago-09	1.577.936
Sep-09	1.543.801
Oct-09	1.503.197
Nov-09	1.583.157
Dic-09	2.002.328
Ene-10	1.555.870
Feb-10	1.404.555
Mar-10	1.579.817
Abr-10	1.502.911
May-10	1.631.221
Jun-10	1.559.958
TOTAL	49.814.357

Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A.

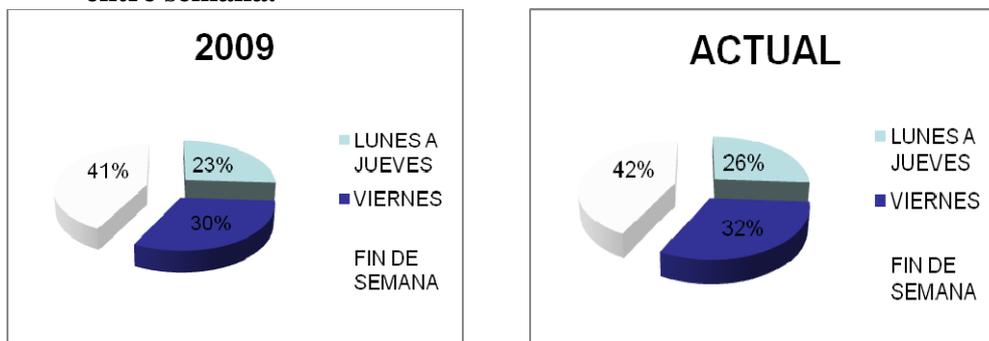
En otro estudio desarrollado por la misma empresa y su departamento de marketing se plantea la distribución estándar de tráfico de personas, en los días de la semana, que visitó el Condado Shopping en temporada normal en el año 2009.

Tabla 10. Promedio comparado de afluencia de personas semanalmente, año 2009 - 2010.

	2009	ACTUAL
LUNES A JUEVES	36573	39448
VIERNES	44412	47903
FIN DE SEMANA	59693	64385
VARIACIÓN		
2009 - 2010		7.86%

Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A.

Gráfico 6. Gráfico comparativo del año 2009 con el 2010 de afluencia de personas entre semana.



Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A.

Con estos datos podemos discernir que va incrementando el número de visitantes de manera semanal, mensual y anual al centro comercial, esto puede suceder por diversos factores, uno puede ser el crecimiento demográfico, el segundo puede determinarse por

la demanda que está gobernada por el cambio de los patrones de consumo de la población o por que se van transformando en los nuevos espacios públicos de la ciudad.

A lo largo de las últimas décadas, estos símbolos de una globalización económica cada vez más perceptible se han multiplicado en los paisajes metropolitanos de América Latina. Han dado lugar a la consolidación de nuevas centralidades cuyo poder estructurante es innegable. Y se han impuesto en los modos de vida de un gran número de ciudadanos, no solo como lugares de consumo, sino también como nuevos espacios públicos urbanos (Paquette, 2007: 44)

Con estos datos es innegable que la operación del Centro Comercial el Condado genera impactos tanto positivos como negativos en el sector de Cotocollao, puesto que la afluencia de personas en grandes cantidades dinamiza un cambio a nivel socioeconómico, tanto de la población adyacente, de las instituciones sociales, comerciales y administrativas de la zona. Muchos podrán estar a favor de este cambio justificando que da impulso a un desarrollo económico, ya que dinamiza el factor comercial, así como también el aumento de la plusvalía del suelo, que trae consigo bienestar económico para los habitantes.

En contraposición, existirá un grupo de personas que no compartan este cambio justificado por un desarrollo económico, que lleva consigo nuevos procesos y relaciones de organización social. Es innegable que con el aumento de afluencia de personas en el sector, se abre una cadena de impactos negativos en el sector, como es mayor generación de basura, aumento de ruido en el ambiente, desgaste de vías y aceras, contaminación visual, mayor contaminación del aire, etc.

Medios de arribo al Condado Shopping: transporte público y privado

Existiendo un aumento en el número de visitantes al Centro comercial, hay que considerar que la incidencia a nivel de movilidad y transporte en el sector norte del DMQ, debido a la generación de este nuevo orden y uso del suelo, se ha incrementado, ya que como se expuso del EIA presentado por el Condado Shopping, es importante para el desarrollo funcional del centro comercial vías de acceso, un sistema de transporte y estacionamientos; debido a que la movilidad y accesibilidad es parte fundamental del

desarrollo de las actividades del centro comercial, contribuyendo a la integración de los grupos sociales y la activación de las funciones económicas.

En el EIA presentado para que se apruebe la construcción, se cataloga como impactos significativos con un porcentaje del 19.20%, a los producidos por el incremento de tráfico rodado; flujo y utilización de los estacionamientos entre otros factores, no dándose una relevancia significativa a la carga de vehículos tanto de transporte público, como de uso privado que harán uso de las vías en el área de influencia. El EIA no presenta un conteo vehicular y su estimación al momento del funcionamiento del Centro comercial, tampoco se considera o analiza el crecimiento del parque automotor del DMQ¹¹ que influirá a cada año en la movilidad del sector, y más si se desarrollan actividades económicas en un espacio específico.

Rubenstein en su estudio sobre los centros comerciales, determina que una de las primeras preguntas que debe hacerse para planificar el centro comercial, es si las calles adyacentes podrán ser suficientes para el tráfico que existirá, considerando que en la actualidad ciertas calles ya se encuentran saturadas de tráfico.

**Foto 2. Alto tráfico vehicular costado oriental Condado Shopping –
Av. John F. Kennedy.**



Fuente: Carlos Armijos, 2011.

¹¹ El parque automotor en el Distrito Metropolitano de Quito, según la EPMMOP, anualmente se incrementa aproximadamente en 30.000 vehículos y de mantenerse la actual tendencia, al año 2025 el número de vehículos se incrementaría de 420.000 que es actualmente, año 2010 a 1.290.000. (Gerencia de Gestión de la Movilidad, EPMMOP).

Lo que recomienda Rubenstein es medir el flujo de tráfico actual de las calles aledañas para determinar lo siguiente: origen y destino de los vehículos, flujo de tránsito promedio diario, volumen de horas pico en la mañana y en la tarde, y número de vehículos que dan vuelta por las intersecciones. Se recomienda que este estudio sea realizado por un equipo técnico, es decir, ingenieros de tránsito (Rubenstein, 1983: 23).

Se pudo obtener datos específicos de conteo vehicular del año 2007, con estimaciones a los años 2008 y 2009, previo al funcionamiento del Centro Comercial el Condado Shopping, en las vías aledañas, en un estudio de capacidad vial realizado por la EPMMOP en todas las principales vías de la ciudad de Quito, entre ellas las que rodean al centro comercial.

Como datos referenciales sobre la cantidad de vehículos que circulan por el sector, en **Anexo 8**: Capacidad vehicular DMQ, EPMMOP, del presente trabajo, se puede confirmar que en las vías:

- **Av. Manuel Córdova Galarza** entre la Av. Mariscal Sucre y la Escuela Superior Militar - ESMIL, en el año 2007 se contabilizaron por hora, en sentido norte sur 1425 vehículos, y en sentido sur norte 1680. Para el año 2008 en el mismo orden, se estima que aumentarán 1881 y 2218 respectivamente. Y en el 2009 aumentará a 2483 y 2927.
- **Av. Mariscal Sucre** entre Alberto Einstein y la Av. Manuel Córdova Galarza, en el 2007 en sentido sur norte se contabilizó por hora 1650 y sentido norte sur 900, respectivamente para el año 2008, 2178 y 2875, y para el 2009 se estimó un flujo vehicular de 2875 y 1568.
- **Av. De la Prensa** entre Mariscal Sucre y Ezequiel Márquez, para el año 2007 se contabilizó por hora en sentido norte sur 555 y en sentido sur norte 855, 2008 en el mismo orden se proyectó 733 y 1129, y el año 2009 tendría un flujo vehicular por hora de 967 y 1490 respectivamente.

Se puede identificar que existe incrementos porcentuales desde el 24% al 40% en las estimaciones a los años 2008 y 2009, este estudio fue efectuado antes del funcionamiento del Condado Shopping, y no refleja la incidencia del mismo a nivel de movilidad, pero es importante mencionarlo para fijar que en ese tiempo las vías motivo de estudio ya eran transitadas en un alto nivel, ya que el número de vehículos contados es de una hora, y este valor hay que multiplicarlo por 10 para tener el total de vehículos que se mueven en un día.

Hay que tener presente que el conteo vehicular en que nos apoyamos fue realizado con fecha de junio del año 2007, tres meses antes del funcionamiento del centro comercial, por lo que es muy posible que los valores señalados de las estimaciones de incremento de vehículos que transitan por el sector haya aumentado por incidencia de la edificación en los años 2009 y 2010, lo cual no se ha podido comprobar, ya que no se actualizado estos datos por parte de las empresas encargadas del estudio.

En cuanto al transporte público el EIA del Condado Shopping no realiza un estudio detallado, siendo que el mismo es el que traslada tanto a los moradores, a las personas que tienen actividades económicas o sociales y a los bienes que satisfacen las necesidades en el sector, siendo de vital importancia su exposición, ya que si incrementa la demanda de personas sin vehículos particulares que necesitan dirigirse a un sitio, aumenta la oferta de transporte público.

Al facilitar el desplazamiento de personas y de bienes, los transportes han introducido, desde siempre, un factor de importancia capital en la localización de las actividades humanas y, por tanto, en la evolución en el espacio de los grupos sociales (Gonzales, 1973: 34).

El desarrollo del centro comercial también depende mucho del transporte público, por lo que Rubenstein sugiere en su estudio de los centros comerciales, que es necesario estudiar las consecuencias que tiene la construcción de una plaza comercial en el tráfico y los servicios de transporte, en consideración de las calles adyacentes, para así poder reorganizar en el área, las paradas de buses, los sitios de taxis, los estacionamientos y las áreas de carga y descarga. (Rubenstein, 1983: 24)

**Foto 3. Influencia del transporte público costado occidental Condado Shopping –
Av. de la Prensa.**



Fuente: Carlos Armijos, 2011.

Según datos proporcionados por la EPMOP, como se detalla en la tabla siguiente, existen 5 operadoras de buses de transporte masivo con una frecuencia de 10 minutos aproximadamente cada una, 9 operadoras de taxis, y 1 operadora de carga liviana:

Tabla 11. Rutas de transporte público Condado Shopping.

RUTAS DE BUSES		
Operadora	Ruta	Va por la calle/avenida
Corredor Central Norte	Terminal Ofelia – Terminal Carcelén Alto	Diego de Vásquez
	Andén de Transferencia (Florida) – Santa María	Prensa
	Atucucho – Ofelia	Diego de Vásquez
	Calacalí – Ofelia	Diego de Vásquez
	Calderón – Ofelia	Diego de Vásquez
	Carapungo - Ofelia	Diego de Vásquez
	Colinas del Norte - Estación Ofelia	Diego de Vásquez
	Pampa – Ofelia	Diego de Vásquez
	Pisulí – Ofelia	Diego de Vásquez
	Planada – Ofelia	Diego de Vásquez
	Roldós – Ofelia	Diego de Vásquez
	San Antonio – Ofelia	Diego de Vásquez
	Terminal Ofelia – Carcelén Bajo	Diego de Vásquez
	Terminal Ofelia – Playón La Marín	Prensa
	Zabala – Ofelia	Diego de Vásquez
Flota Pichincha	El Quinche - Guayllabamba - Ofelia	Diego de Vásquez
	Guayllabamba – Ofelia	Diego de Vásquez
San Juan de Calderón	Bellavista - Terminal Microregional La Ofelia	Diego de Vásquez
Santa Clara de Pomasqui	Pacto - Terminal la Ofelia	Diego de Vásquez
	Nono - Terminal la Ofelia	Diego de Vásquez
	Nanegal - Terminal la Ofelia	Diego de Vásquez
San Carlos	La Esperanza - Dos Puentes	Kennedy
	Rancho Alto - San Antonio - Cotocollao	Mariscal Sucre
OPERADORAS DE TAXI		

Operadora	Punto
Coop. 27 de Julio	Av. la Prensa, entre Leonardo da Vinci y Av. Diego de Vásquez
Coop. Galápagos	OE-4B (G) y N71G (A)
Coop. Occidental	Aucas, entre José Herboso y Naula
Coop. Petrolera	Ramón Chiriboga, entre Diego de Vásquez y J Kennedy
Coop. Mundo Nuevo	Parque Centro Comercial El Condado, entre Gonzalo Cordero y Ricardo Descalzi
Coop. Ecuador Amazónico	Santa Teresa, entre Diego Vaca de la Vega y Alfonso del Hierro
Coop. Patronato San José del Norte	Unión y Progreso y Diego de Vásquez
Coop. Marañón Unido	Müller y José Guerrero
Coop. Agua Clara	De los Arupos, entre de los Arroyos y de los Manantiales
OPERADORAS DE CARGA LIVIANA	
Operadora	Punto
Coop. 25 de Mayo	Av. Diego de Vásquez y Bartolomé de Zamora (mercado)

Fuente: Unidad de Transporte Público, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2011.

En referencia al transporte privado que acude al Centro Comercial, es importante mencionar que en un estudio de conteo realizado por la administración del centro comercial en el año 2009, se determinó:

Tabla 12. Promedio mensual de ingreso de personas según accesos peatonal y vehicular.

DISTRIBUCION POR PUERTAS	# VISITANTES PROMEDIO MENSUAL	PROPORCION DE VISITANTES PROMEDIO
VEHICULAR	984.274	63%
PEATONAL	575.684	37%
TOTAL DICIEMBRE	1.559.958	

Fuente: Departamento de marketing, Compañía Centro Comercial El Condado S.A. 2010.

Como primera instancia podemos determinar que el ingreso promedio mensual de personas por los accesos vehiculares es mayor con un 63%, que de las personas que ingresan por los accesos peatonales usando transporte público o movilizándose a pie, que es de un 37%, con este dato podemos ver que uno de los mayores problemas en la movilidad de las ciudades modernas, que es la utilización de los vehículos privados, se hace presente en la ciudad de Quito, y más específicamente alrededor del Centro Comercial El Condado, ya que el centro comercial al ser planteado como un espacio de esparcimiento, comodidad y adquisición, la mayoría de sus visitantes prefieren acudir al mismo en vehículos particulares para así tomarse su tiempo y poder trasladar los bienes de consumo de una manera más segura.

Los problemas sociales del transporte constituyen, ante todo el precio de la libertad. Técnica y económicamente, los transportes colectivos son capaces de satisfacer todas las necesidades de desplazamiento salvo la de plena y permanente libertad de decisión en cuanto al lugar de destino, tiempo y ritmo. Es preciso sujetarse a un itinerario y a un horario, y pagar un precio como contraprestación al servicio, coste que no aparece con igual claridad en el transporte privado (Gonzales, 1973: 39).

El EIA presentado por El Condado Shopping, no presenta todos los datos detallados anteriormente, y a los impactos identificados como significantes y directos con relación al sector en cuanto a movilidad y transporte, solo se estipula que el parque que se encuentra frente a la edificación, el Parque del Adolescente, incrementará su carga de visitantes, y se plantea que se efectuarán medidas compensatorias para la recuperación y mantenimiento, la cual no sería una medida de mitigación para la carga de vehículos que acudirían al centro comercial.

Así también, en cuanto al transporte público, privado y movilización peatonal, en el plan se plantea como medidas aplicarse para reducir el impacto negativo del funcionamiento del centro comercial, las sugeridas en Informe Técnico presentado por la Gerencia de Tránsito y Red Vial, No. 092 A-2005, por la Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte – EMSAT, las cuales solo determinan la ubicación del predio donde se construirá el centro comercial, y recomiendan aplicar las normas técnicas NTE INEN 2, 246, 248, 2000 en lo referente a accesibilidad de personas al medio físico, y el profesional encargado de la construcción deberá sujetarse a lo estipulado en Ordenanza No. 3457, Arts. 58, 64, 65, 84, 85, 86, 87, 88, 131, 379, 380 y 381. **Anexo 9:** Informe de accesibilidad para el proyecto Centro Comercial El Condado, 26 de abril/2005. **Anexo 10:** Oficio de aceptación de construcción del proyecto, 29 de abril/2005.

Es así que la solución planteada por el proyecto en cuanto a movilidad y accesibilidad, con medidas de ubicación de paradas de buses y mejoramiento de señalización horizontal y vertical para seguridad de peatones, en un radio de 1 km. al centro comercial, y que los vehículos que transportan productos para abastecer los distintos locales, deberán apegarse a los horarios estipulados en Ordenanza No. 117, se

acepta por parte de la EMSAT, sin realizar un estudio de impacto al futuro, ya que se puede determinar con los datos presentados, que los centros comerciales son polos de atracción de tráfico debido a la demanda de personas que acuden al mismo.

Al respecto hay que rescatar lo que menciona Andrés Trevilla en su estudio sobre los centros comerciales, quien recomienda estudiar la cuestión de los centros comerciales desde todos los puntos de vista, ya que no tienen por qué ser un problema para la zona donde se ubican. A nivel de movilidad menciona que la congestión de las vías de acceso al centro comercial se debe a varios motivos como:

- Mala planificación de los flujos en los accesos. Debe realizarse un estudio de los posibles flujos generados a fin de poder dimensionar el viario y los aparcamientos.
- Éxito del centro comercial no estudiado: los resultados de visitas superan las expectativas produciéndose situaciones imprevistas de congestión tanto en el interior del centro comercial como en el exterior.
- Inexistencia de carriles para colas de espera en el interior del centro comercial. Su existencia evita que las congestiones en los accesos al centro comercial afecten al viario secundario o al principal.
- Conexión directa del centro comercial al viario principal o escasa distancia entre las conexiones viario secundario-centro comercial y viario secundario-principal. La congestión en los accesos afecta al viario principal, entorpeciendo la circulación general, ajena al centro comercial (Trevilla, 2008: 12).

Estos podrían ser motivos por los cuales se visualiza en la actualidad una incidencia a nivel de movilidad y transporte en el Centro Comercial el Condado Shopping, los cuales no fueron estimados en su fase de planificación, construcción y operación. **Anexo 11.** Fotografías actuales de las vías que rodean el Condado Shopping).

Consideraciones en la planificación del DMQ sobre los modernos centros comerciales

Esto requiere en la actualidad generar un nuevo análisis para implantar controles sobre los impactos generados a nivel de movilidad por el funcionamiento del centro comercial, por ello dentro del estudio de impacto ambiental del Condado Shopping menciona su autor, que deberá ser revisado y ajustado conforme el desarrollo del proyecto, para así incorporar un nuevo método a problemas actuales socioambientales.

Es bien cierto que el Municipio del DMQ en el Plan Quito Siglo XXI en su eje económico impulsa a consolidar un territorio próspero, con un tejido empresarial diversificado, renovado e integrado, donde sus habitantes, organizaciones e instituciones tienen las capacidades y condiciones para concebir y materializar iniciativas innovadoras y eficaces dirigidas a generar bienestar y riqueza, pero también es cierto que la responsabilidad de las autoridades de planificación en el mismo plan a nivel del eje territorial formula un DMQ debe consolidarse con un carácter policéntrico, con servicios públicos desconcentrados, equitativa dotación de equipamientos técnicos y sociales, y adecuadamente conectado y accesible.

Hay que mencionar que los EIA aportan elementos que ayudan a minimizar o mitigar impactos de actividades antrópicas sobre un ambiente que está en constante construcción por la sociedad, y se enfrentan a diversas encrucijadas, entre ellas la ética:

En el mundo de predominancia del juego del mercado, donde el crecimiento económico y el afán de la ganancia y acumulación son desaforados bajo el neoliberalismo, lo ambiental debe jugarse a fondo para no convertirse en instrumento de la sostenibilidad del desarrollo actual. (Avellaneda, 2008: 18)

Es por ello que las autorizaciones otorgadas por las autoridades municipales para la construcción de los modernos centros comerciales deben realizar de una manera responsable estudios de impacto ambiental que no solo subrayen el desarrollo económico y la influencia de los mismos en la consolidación de nuevas centralidades para ofrecer servicios más cercanos y así satisfacer las necesidades de la población. Sino que también deben estar enmarcadas en las políticas de los otros ejes de desarrollo planteados por las autoridades, como los programas ambientales y los de movilidad y accesibilidad.

La falta de estimaciones formales, las decisiones hechas sobre la base de precisiones de grupos de interés, el énfasis puesto en la eficiencia y factibilidad ingenieril y la preocupación dominante sobre aspectos económicos son parte concurrente en la distorsión del desarrollo urbano que caracteriza a la mayoría de los centros urbanos del país (Echechuri, Ferraro y Bengoa, 2002: 82).

Para evitar los impactos generados por las actividades de comercialización, las autoridades deberían asentar en ordenanzas municipales que especifiquen las normas de

construcción de los modernos centros comerciales, que en la actualidad carecen de una especificidad respecto al tema.

Para lograr esto se necesita un trabajo en conjunto de todas las entidades municipales que se ven inmersas en el tratamiento del tema como las Secretarías de Ambiente, Movilidad y Desarrollo Territorial, con una coordinación más eficaz será posible generar innovaciones al tema y no despreciar los impactos a nivel de movilidad y transporte que genera los centros comerciales, y en nuestro caso El Condado Shopping.

La aplicación de la normatividad ambiental por la defensa del derecho al ambiente sano y otros conexos con éste, es uno de los desafíos éticos más importantes en el mundo contemporáneo, a la par con la defensa del derecho internacional humanitario (Avellaneda, 2008: 18)

La movilidad en las actividades de toda urbe es muy importante para desarrollar las actividades económicas y sociales, y no basta cubrir el sol con un dedo, implantando medidas parche como mejoramiento de señalización horizontal y vertical. Sino que hay que proponer nuevas planificaciones, con diseños que minimicen los impactos socioambientales, como se puede observar en otros centros comerciales del DMQ y que son una molestia para la ciudadanía.

Como se mencionó anteriormente, el imparable aumento del parque automotor, y el constante crecimiento demográfico, unido a la estructura física de la ciudad relacionada a su ubicación y forma de las vías, nos permite visualizar que a un futuro no muy cercano, la influencia del Centro Comercial el Condado Shopping en el sector norte de la ciudad de Quito, a nivel económico, social y ambiental se irá sintiendo cada vez más porque esta infraestructura da paso a una adecuación del espacio que reconfigura la estructura y morfología urbana del sector.

De aquello hay que rescatar lo mencionado por Buchanan, que menciona que en lo esencial el problema del diseño se refiere a la racionalización de la disposición de edificios y vías de acceso, que genera un replanteamiento estratégico de las actividades urbanas, y esto debe plasmarse y constituirse en un aspecto importante de la política de planificación urbana (Buchanan, 1973:54).

Lo anterior está basado en las consideraciones de múltiples aspectos que se relacionan al tema, ya que no solo conlleva el problema de movilidad y accesibilidad al sector, ocasionado por la congestión vehicular y el no respeto a los peatones. También trae consigo un listado de problemáticas, como el ruido y la contaminación ambiental que generan los motores, que por insuficiencia en el conocimiento del tema en cuestión y por debilidades de la planificación y administración socioambiental, unida a debilidades institucionales, no pueden resolver de manera sustancial la creciente ola que no permite que el DMQ se desarrolle como una ciudad sostenible.

El EIA debe ser considerado como un instrumento auxiliar de planeamiento, pues permite examinar alternativas, alcances, efectos y resultados respecto a una acción, decisión o proyecto, y en base a la experiencia deben considerarse algunos puntos de la legislación ambiental, como también lo referente a ordenanzas municipales no actuales, insuficientes y libres a la interpretación, esto teniendo en cuenta que los actuales centros comerciales ubicados en el norte de la ciudad de Quito muestran su impacto a nivel de movilidad, y de lo cual no se toma medidas para la construcción de los nuevos proyectos.

Las autoridades municipales, ante esto deben establecer una estrategia para atender, articular, reorientar y promover un cambio en la construcción de los modernos centros comerciales, basados en los objetivos de los planes de desarrollo de la ciudad que tenga siempre presente una gestión integradora, con mayores exigencias para la implementación de estos proyectos, que consten en los marcos regulatorios legales urbanos, bajo el principio planteado por Ceccarrelli:

Desde un punto de vista ideal, la estructura física de una comunidad debería servir no solo a las exigencias directas de cada uno de los usuarios, sino también a la comunidad en sus requisitos de unidad funcional que –como todas las unidades funcionales- precisa de una articulación entre sus diferentes partes, para poder actuar de modo eficaz y de manera gradual Ceccarrelli, 1971: 33).

En la normativa u ordenanzas municipales referentes a planificación y EIA para la construcción de infraestructura para el comercio, deberían considerar estudios más profundos sobre movilidad y transporte para autorizar su construcción.

Balderas, autor de un estudio de impacto vial de los centros comerciales en la ciudad de Villahermosa Tabasco, sugiere que se debe elaborar una serie de estudios para determinar el impacto de los centros comerciales en la ciudad.

Estos estudios deben realizar un inventario físico geométrico del entorno, inventario de dispositivos para el control de tránsito, estudios de volumen de tránsito vehicular, estudios de volumen de tránsito peatonal, estudios de velocidad de punto, evaluación de las condiciones de vialidad, estimación de tránsito para volúmenes futuros, evaluación de condiciones de la vialidad mediante un análisis de capacidad y nivel de servicio a futuro, estudio de uso de suelo actual y futuro, estudio de operación del sistema de transporte colectivo en el área de estudio (Balderas, 1998).

En lo referente al Centro Comercial El Condado Shopping, se hace necesario un replanteamiento del estudio sobre movilidad y transporte para reajustar el plan de manejo ambiental que no analiza a mediano y largo plazo el impacto socioambiental a nivel de movilidad y el transporte en el sector de influencia, el cual debe considerar los diversos componentes que requieren ser estudiados primero separadamente y a posterior en conjunto, mediante una visión crítica de todos los actores que intervienen en el funcionamiento del centro comercial.

Analizando los datos proporcionados por la administración del Centro Comercial Condado Shopping del contador de personas mensual que ingresan por cada uno de los accesos hasta el mes de junio del 2010, con los datos de conteo vehicular realizado por la EMMOP en el año 2007, incluidos en los anexos, se debela la magnitud de la incidencia del Centro Comercial en el sector norte a nivel de movilidad.

En el conteo vehicular efectuado por la EMMOP en el año 2007, previo al funcionamiento del centro comercial, en la intersección de la Av. La Prensa y la Av. Mariscal Sucre en sentido sur – norte se determinó 855 vehículos, y en sentido norte – sur 555 vehículos. Sumando estos dos valores, por hora tenemos 1.410 vehículos que transitaron por el sector, este valor multiplicado por 10 horas, que es lo que se establece

como horas pico para los estudios de tránsito, nos da como resultado 14.100 vehículos que se movilizaron diariamente. Para obtener el promedio mensual, multiplicamos el valor de vehículos diario por 30 días del mes, que nos da 423.000 vehículos mensuales aproximadamente que transitaron en el año 2007.

El centro comercial, en el contador de personas y vehículos por puertas, mensualmente presenta un promedio mensual de ingreso de vehículos de 984.274. Entre el valor mensual promedio del 2007 y el valor promedio mensual de ingreso vehicular del centro comercial presentado hasta el mes de junio del 2011, existe una diferencia de 422.015 vehículos, esta diferencia representa un crecimiento de flujo vehicular del 232%. Porcentaje que en ninguna parte del EIA presentado por el Centro Comercial, se estimó, y por lo tanto no existe medidas que enfrenten o resuelvan este problema.

Foto 4. Interrupción tránsito peatonal costado occidental Condado Shopping – Av. De la Prensa.



Fuente: Carlos Armijos, 2011.

Para lograr esta readecuación del espacio y mejoramiento de las condiciones de accesibilidad del Condado Shopping, habría que estudiar la actitud general de la población circundante con respecto a su satisfacción, mediante una consulta, manejar posibilidades educativas para acrecentar la comprensión y el interés público sobre la

edificación, y además hay que estudiar la situación existente entre los diseñadores urbanos, ya que se puede identificar una indiferencia en materia de planificación urbanística, tanto de autoridades, población y gestores (Saarinen, 1967: 274).

Esto se logrará mediante un compromiso entre autoridades, empresas y ciudadanía en general, partiendo de que la EIA es una herramienta efectiva para la toma de decisiones, y no una mera formalidad para aprobación de proyectos que quedaría como letras muertas en la legislación.

En este punto es importante señalar que la actual administración municipal a identificado el problema que causan estos centros comerciales, en conversación mantenida con el Ing. Jaime Erazo, Gerente de Gestión de la Movilidad en el mes de Mayo del 2011, indicó que en la actualidad, se han realizado reuniones entre las autoridades municipales y representantes de los centros comerciales para analizar el problema que causan estas infraestructuras a nivel de movilidad y transporte, con el fin de buscar alternativas para implementar soluciones e incluirlas en el Plan de Movilidad (Erazo, 2011).

La Administración Municipal, en estos últimos meses, ha tomado en cuenta a los sectores que aglutinan a cientos de personas, generan tráfico y problemas de movilidad, el de los centros comerciales que están localizados en zonas muy transitadas. El Ing. Erazo indicó que para solucionar los problemas causados por los centros comerciales el municipio conjuntamente con los representantes de estas infraestructuras, han considerado la ampliación de horarios de funcionamiento, eliminación de redondeles, expansión de la zona azul, seguridad vial, pasos peatonales, restricción vehicular y ampliación de rutas de transporte y sus horarios.

Todas las medidas planteadas intentan potenciar los corredores viales, mejorar la circulación y la competitividad en la ciudad (Erazo, 2011). Algunas de estas actividades ya se han efectuado a los alrededores de los centros comerciales de la ciudad, según dio a conocer las autoridades municipales en su informe de gestión citado en el capítulo anterior.

Una de las medidas que el municipio planteo a los representantes de los centros comerciales, fue el cobro de los estacionamientos al interior de los centros comerciales, medida que arrancó desde el mes de marzo del año 2011. Pero habría que analizar a la luz de los resultados si esta medida logra el objetivo de mejorar la movilidad a rededor de los centros comerciales, ya que si su fin desincentivar la afluencia de vehículos, actualmente no se ve un resultado palpable.

Así mismo, los representantes de los centros comerciales se comprometieron a presentar un plan sobre el tema de sus accesos, señalización, semaforización, puentes peatonales, reubicación de paradas de buses y mejoramiento del entorno priorizando al peatón, documento que hasta la actualidad no ha sido presentado. Estos planes deberían incluir una actualización de los EIA de cada uno de los centros comerciales, en donde se plasmen análisis de tránsito y movilidad y encuestas que permitan debelar los motivos de arribo de la población a los centros comerciales, para así debelar las relaciones del transporte con la comercialización y la recreación.

Es importante destacar que este estudio no se pretende dar recetas técnicas sobre cómo mejorar la incidencia del Condado Shopping en cuanto a movilidad y transporte, sino que más bien intenta ser un punto de partida para el análisis, evaluación y cálculos objetivos, con un análisis cuantitativo, respecto a lo que no se logra visualizar como problemas que se van desencadenando por la falta de información clara y precisa, de un marco legal adecuado y una planificación orientada al bienestar común.

Para finalizar, es importante tomar en cuenta que el Centro Comercial Condado Shopping logra reducir los viajes de la población que habita en el norte de la ciudad, al hipercentro de la ciudad. Pero a la vez crea un nuevo hipercentro que genera aumento de flujos de personas y vehículos ya que se amplía alrededor del centro comercial un nuevo uso del suelo.

Con la generación de un nuevo hipercentro y el aumento de afluencia de personas, se genera una recarga en los sistemas de transportes y movilidad en el sector, punto que no es analizado por el EIA del Condado Shopping. Por lo que el MDMQ y

sus autoridades deberían generar políticas sobre la comercialización que se articulen con lo socioambiental y la movilidad, lo que debela que existe una gestión aislada entre las secretarías de movilidad y la del ambiente.

Con lo anterior, se debe proponer una reforma a la legislación municipal que trata los temas de la comercialización, lo socioambiental y los EIA exigidos previo la construcción de cualquier macro estructura que ofrezca diversidad de servicios. La calidad y veracidad de cualquier EIA no solo depende del técnico que lo estudia y elabora, sino también de las autoridades que deben actuar en conjunto para fiscalizar y aprobar su construcción.

Bibliografía

- ABBOTT**, J.C. (1958). *Problemas de la comercialización y medidas para mejorarla*. Barcelona: Comercial y Artes Gráficas S.A.
- ALCÁNTARA** Vasconcelos, Eduardo. (2010). *Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: Corporación Andina de Fomento.
- ANDRADE**, Xavier. (2006). *Más ciudad, menos ciudadanía: renovación urbana y aniquilación del espacio público en Guayaquil*. Quito: Ecuador Debate.
- ASENSIO**, J. y **MATAS**, A (1999): El papel del transporte público en las ciudades. Papeles de Economía Española, nº82, págs. 178-193.
- AVELLANEDA**, Alfonso. (2008). *Evaluación de Impacto Ambiental*. Bogotá: Editorial Kimpres Ltda.
- BALDERAS**, Lorenzo. (1998). *El impacto vial de los centros comerciales en la ciudad de Villahermosa Tabasco*. Nuevo León - México: Universidad Autónoma de Nuevo León.
- BANHAM**, Reyner. (1978). *Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.
- BARRERA**, AUGUSTO. (2010). Alcalde de Quito - Augusto Barrera rindió cuentas de su Primer Año de Gestión. [http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/alcalde de quito agosto barrera rindio cuentas de su primer ano de gestion--964](http://www.noticiasquito.gob.ec/Noticias/news_user_view/alcalde_de_quito_augusto_barrera_rindio_cuentas_de_su_primer_ano_de_gestion--964), (visitada el 18 de mayo del 2011)
- BAXENDALE**, Claudia A. (2000). *Geografía y Planificación urbana y regional: una reflexión sobre sus enfoques e interrelaciones en las últimas décadas del siglo XX*. Argentina: Revista Reflexiones Geográficas de la Agrupación de Docentes Interuniversitarios de Geografía, Pág. 58-70.
- BENEVOLO**, Leonardo. (1981). *Los orígenes del urbanismo moderno*. Madrid: H. Blume Ediciones.
- BOAGA**, Giorgio. (1977). *Diseño de tráfico y forma urbana*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- BORJA**, Jordi. (1998). *Ciudadanía y Espacio Público*. España: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- BORJA**, Jordi. (2003). *La Ciudad Conquistada*. España: Alianza Editorial.

- BUCHANAN**, Colin. (1973). *El tráfico en las ciudades*. España: Editorial Tecnos S.A.
- CALI & MAYOR**. (2007). *Capacidad vehicular vías principales DMQ*. Quito: Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.
- CAPEL Sáez**, Horacio. (1974). *Estudios sobre el sistema urbano*. Barcelona: Ediciones de la Universidad de Barcelona.
- CAPEL**, Horacio. (2005). *La Morfología de las Ciudades*, España: Ediciones del Serbal.
- CARRIÓN**, F. y **VALLEJO**, R. (1992). *La Planificación de Quito. Del Plan Director a la ciudad democrática*. Quito: Red Ciudades, CODEL.
- CARRIÓN**, Fernando (1998). “La crisis de la planificación”. *Diario Hoy*, Agosto 08, P.4-A.
- CARRIÓN**, Fernando. (1998). *La crisis de la planificación urbana*. Quito: Diario Hoy. P. 4-A
- CASTELLS**, Manuel. (1977). *La cuestión urbana*. México: Siglo Veintiuno.
- CASTELLS**, Manuel. (1983). *La ciudad y las masas: sociología de los movimientos sociales urbanos*. España: Alianza Editorial.
- CECARRELLI P. GABRIELLI B. y ROZZI R.** (1971). *Las incógnitas del tráfico urbano*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- CHÁVEZ**, Benalcazar, Kléver. (2005). *Centro Comercial el Condado: Informe de consulta y participación pública*. Quito: Secretaría de Ambiente del DMQ.
- CIBOTTI**, Ricardo y Sierra, Enrique. (1977). *El sector público en la planificación del desarrollo*. México: Siglo XXI editores s.a.
- CLAUSER**, Sarah. (1980). Un modelo de la estructura de ciudad latinoamericana, *Geographical Review*, vol. 70, No. 4. Pág. 397-442. www.jstor.org (Visitada 28 de abril del 2011)
- CONESA** Fernández, Vicente. (1997). *Auditorías Medio Ambientales: Guía Metodológica*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa.
- CONSTITUCIÓN** de la República del Ecuador. 2009.
- CORNEJO**, Inés. (2006). *El centro comercial: un espacio simbólico urbano más allá del lugar común*. México: Universidad Iberoamericana Plantel Santa Fé, México UNirevista - Vol. 1, pág. 38- 64.
- CUCÓ**, Josepa. (2004). *Antropología Urbana*. Barcelona: Editorial Ariel.

- DE CERTEAU**, Michel. (1990). *La invención de lo cotidiano I*. Mexico: Universidad Iberoamericana de México.
- DE LA PEÑA**, Gabriela. (2003). *Simmel y la Escuela de Chicago entorno a los espacios públicos en la ciudad*. Barcelona: Itesm.
- DERYCKE**, Pierre – Henri. (1971). *La economía urbana*. Madrid: Colección “Nuevo Urbanismo”.
- DIARIO HOY**, Sección Negocios, “El Condado Shopping se sube al podio”, 16 octubre del 2008.
- DOYAL**, Len y Gough, Ian. (1994). *Teoría de las necesidades humanas*. España: Economía Crítica.
- ECHEBARRIA**, C. & **AGUADO**, I. (2003) *La inserción de políticas de transporte sostenible en la planificación urbana UPV/EHU*. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales
- ECHECHURI H. FERRARO R. y BENGEOA G.** (2002). *Evaluación de Impacto Ambiental: Entre el saber y la práctica*. Argentina: Editorial Espacio.
- EL COMERCIO**. 13 Septiembre del 2007. *Condado Shopping*. Suplemento comercial.
- ERAZO**, Jaime. (2011). *Entrevista efectuada por Carlos Armijos entorno a los Centros comerciales de Quito*. Quito – Ecuador.
- FIDEL**, Enrique, ed. (2007). *Consideraciones éticas y teoría del consumo*. <http://www.urbancidades.wordpress.com>, (Visitada el 30 de junio del 2010).
- FRENCH**, Hilary. (2006). *Nueva vivienda urbana*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- GEIGEL**, Nelson. (1994). *Planificación y urbanismo*. Caracas: Fundación Polar y Universidad Simón Bolívar.
- GENTILI P. y LEVY B.** (2005). *Espacio público y privatización del conocimiento*. Comp. Mariela Arroyo. Buenos Aires: CLACSO.
- GEORGE**, Pierre. (1977). *Administración pública para el desarrollo integral*. Barcelona: Editorial Ariel.
- GÓMEZ** Orea, Domingo. (2003). *Evaluación de Impacto Ambiental*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa.
- GONZALES**, José. (1973). *Los Transportes*. Barcelona: Salvat Editores.

- GOODALL**, Brian. (1977). *La economía de las zonas urbanas*. Madrid: Colección “Nuevo Urbanismo”.
- HAAS**, Jörg (recop.). (1994). *Manejo del suelo urbano*. Ecuador: Artes Gráficas Señal.
- HANNERZ**, Ulf. (1993). *Exploración de la Ciudad*. México: Fondo de Cultura Económica.
- JANS**, Margarita. (2006). *Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*. Holanda: Universidad Finis Terrae.
- JIMÉNEZ** Castro, Wilburg. (1971). *Administración pública para el desarrollo integral*. México: Fondo de Cultura Económica.
- JIMÉNEZ** Castro, Wilburg. (1982). *Introducción al Estudio de la Teoría Administrativa*. México: FCE
- KIRSCHENMANN**, Jörg. (1985). *Vivienda y espacio público*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- KOTLER**, Philip y Armstrong, Gary. (2003). *Fundamentos de Marketing*. trad. por Roberto Escalona. México: PEARSON Educación.
- LEY DE GESTIÓN AMBIENTAL**. 1999.
- LULLE**, T. y **PAQUETTE** C. (2007). *Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos Metrópolis Latinoamericanas*. Distrito Federal México: El Colegio de México. Pp. 337 -361.
- LYNCH**, Kevin. (1980). *Planificación del sitio*. Barcelona: Colección Arquitectura/Perspectivas, Editorial Gustavo Gili S.A.
- MAGGI**, Carlos. (2010). *Contador de personas por puertas Centro Comercial Condado Shopping*. Departamento de Marketing. Quito.
- MARTÍN**, Juan, eds. (2005). *Funciones básicas de la planificación económica y social*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social
 – ILPES,
http://www.fecode.edu.co/descargas/enf/2007/funciones_planeacion_economica_social.pdf. (Visitada el 28 de mayo del 2009).
- MÉNDEZ**, Ricardo. (2002). *Innovación y desarrollo territorial: algunos debates teóricos recientes*. Revista Eure, Vol. XXVIII, No. 84. Pág. 65-82.
- MONGUIN**, Olivier. (2005). *La condición Humana*, Buenos Aires: Editorial Paidós.

MONTEZUMA, Ricardo. Ed. (2000). *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá: retos y realidades*. Bogotá: Fundación Ciudad Humana.

MÜLLER, Jan Marco. (2004). *Grandes centros comerciales y recreacionales en Santafé de Bogotá: Origen, características y tendencias de desarrollo*. Revista Perspectiva Geográfica No. 3. Santafé de Bogotá. Biblioteca Virtual del Banco de la República, <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/bogota/8.htm> (Visitada 5 de mayo del 2011)

NICOLA Garcés, Gerardo eds. (2008). *La Planificación Territorial*. Ecuador: Asamblea Constituyente, http://asambleaconstituyente.gov.ec/blogs/gerardo_nicola/2008/07/16/la-planificacion-territorial/. (Visitada el 28 de mayo del 2009).

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 004. *Ordenanza del Plan General de Desarrollo Territorial Para el Distrito Metropolitano de Quito*. (2001).

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 008. *Ordenanza de Zonificación que contiene el Plan de Uso y Ocupación del Suelo - PUOS*. (2003).

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 095. *Sustitutiva a la Ordenanza No. 0085 del Nuevo Régimen del suelo del Distrito Metropolitano de Quito*. 2003.

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 107. *Ordenanza reformativa al nuevo régimen del suelo del Distrito metropolitano de Quito*. (2003).

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 146. *Sustitutiva del título V “del medio ambiente”*. 2005.

ORDENANZA METROPOLITANA NO. 213. *Sustitutiva del título V “del medio ambiente”*. 2007.

PAEZ, Carlos. (2010). *Estrategias y políticas para la movilidad de Quito*. www.quito.gob.ec/el-municipio/secretarias/secretaria-de-movilidad.html. (visitada 15 de junio del 2011)

PAQUETTE, Catherine. (2007). *Comercio y planificación urbana. Las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la Ciudad de México*, México DF: Trace, <http://trace.revues.org/index641.html>, (visitada 8 de junio del 2011)

PAQUETTE, Catherine. (2007). *Comercio y planificación urbana: las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano en la ciudad de México*. México: CEMCA.

- PIERRE-HENRI**, Derycke. (1971). *La economía urbana*. Madrid: Instituto de estudios de administración local.
- PLAN QUITO SIGLO XXI – 2**, *Estrategias de Desarrollo Del DMQ al 2025*. (2004). Documento para discusión.
- POZUETA**, Julio. (2000). *Movilidad y Planeamiento Sostenible: Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- PUJOL**, Rosendo, Garita, Ana y Solano, Jorge, eds. (2000), *Planificación territorial urbana: La participación y los sistemas de información geográfica como instrumentos esenciales*. Costa Rica: Programa de investigación en desarrollo Urbano Sostenible – ProDUS,
http://proceedings.esri.com/library/userconf/latinproc00/costa_rica/planificacion_urbana/planificacion_territorial.html. (Visitada el 28 de mayo del 2009).
- RAMÍREZ**, Blanca. (2005). *Miradas y posturas frente a la ciudad y el campo*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- RAMOS**, Ángel. (1979). *Planificación física y ecología: modelos y métodos*. España: Litografía Josmar S.A.
- RAPOPORT**, Amos. (1978). *Aspectos humanos de la forma urbana*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.
- REIF**, Benjamin. (1978). *Modelos en la planificación de ciudades y regiones*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- RICALDI**, Tania, comp. (1999). *La economía ecológica: Una nueva mirada a la ecología urbana*. Bolivia: CESU-UMSS.
- RICHARDSON**, Harry. (1975). *Economía del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial S.A.
- RUBENSTEIN**, Harvey. (1983). *Centros Comerciales*. México: Editorial Limusa.
- RYAN**, William, (1976). *Principios de comercialización*. Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- SAARINEN**, Eliel. (1967). *La Ciudad: su crecimiento, su declinación y su futuro*. México: Editorial Limusa S.A.
- SALGUEIRO**, Amado. (1994). *Planificación: El arte de establecer objetivos*. Ecuador: Graficas Luz.

SCIENTIFIC AMERICAN Selecciones. (1976). *La Ciudad: su origen, crecimiento e impacto en el hombre*. España: Hermann Blume Ediciones.

SENNETT, Richard. (1976). *El declive del hombre público*. Barcelona: Ediciones Península.

SENNETT, Richard. (1990). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Barcelona: Ediciones Península.

SINTE, María. (2005) *Movilidad racional en las ciudades*. Barcelona: Centro Nacional de Educación Ambiental.

STANFORD, Anderson. (1981). *Calles: problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Gustavo Gili.

STELLATELLI, Antonio. (1982). *Programación, organización y control de la actividad comercial*. España: Ediciones Deusto.

TÁULER, Ángeles. (1992). *Transporte urbano y movilidad de la población en grandes ciudades*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Revista Política y Sociedad, pág. 81-92.

TEXTO UNIFICADO DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL SECUNDARIA. 2003.

TOBÍO, Constanza. (1995). *Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

TREVILLA, Andrés. (2008). *Centros Comerciales: las grandes superficies comerciales y su tratamiento en la ordenación del territorio*. Barcelona: Oikos – Tan S.A.

VALLADARES L. & PRATES M. (2003). *La Investigación Urbana en América Latina: Tendencias Actuales y Recomendaciones*, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. © UNESCO, <http://www.unesco.org/most/vallspa.htm> (Visitada el 3 de mayo del 2011).

VALLMITJANA, Marta. (2002). *La Planificación urbana en situaciones de urgencia social: Las zonas de Barrios*. Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales, , vol. 8, n° 3 (sept.-dic.), pp. 119-129.

WIKIPEDIA. (2009). *Relaciones de producción*, http://es.wikipedia.org/wiki/Relaciones_de_producci%C3%B3n, (visitado el 02 de marzo del 2009)

WINGO, Lowdon. (1972). *Transporte y suelo urbano*. Barcelona: Oikos – Tan S.A. Ediciones.

Anexo 5: Matriz causa – efecto. Identificación de impactos ambientales. Cálculo de la importancia

MATRIZ CAUSA EFECTO - IDENTIFICACION DE IMPACTOS AMBIENTALES DEL CONDADO

SIMBOLOGIA: - CALCULO DE LA IMPORTANCIA

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	FACTOR AMBIENTAL	FASE DE CONSTRUCCION						FASE DE OPERACION												FASE DE CIERRE			
			1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
ABIOTICO	Aire	Calidad del Aire	4,2	1,6	1,6	1,6	2,1	1,6																
	Suelo	Nivel sonoro	2,6	1,6	1,6	1,6	1,0																	
	Agua	Calidad del suelo Calidad del agua	1,6	6,9	6,9	6,9	1,0																	
ANTROPICO	Medio perceptual	Naturalidad	3,6	3,9	3,9	3,9	2,1	1,6																
		Vista panorámica y paisaje	3,6	3,9	3,9	3,9	5,1	1,6																
		Riesgo vital				3,2	3,1																	
	Infraestructura	Accesibilidad																						
		Saneamiento Ambiental	5,0	2,6	2,6																			
		Condiciones de vida	4,8	2,0	2,0																			
	Humanos	Seguridad y tranquilidad	4,0	3,6	3,6	2,6	2,0																	
		Seguridad laboral	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
		Condiciones de circulación	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
	Economía y población	Generación de Empleo	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
		Densidad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																	
		Movimientos migratorios	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																	
		Economía local	1,0	1,0	1,0	1,0																		
		Valor del suelo	0,35	0,40	0,25																			

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	FACTOR AMBIENTAL	FASE DE CONSTRUCCION						FASE DE OPERACION												FASE DE CIERRE			
			1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
ABIOTICO	Aire	Calidad del Aire	4,2	1,6	1,6	1,6	2,1	1,6																
	Suelo	Nivel sonoro	2,6	1,6	1,6	1,6	1,0																	
	Agua	Calidad del suelo Calidad del agua	1,6	6,9	6,9	6,9	1,0																	
ANTROPICO	Medio perceptual	Naturalidad	3,6	3,9	3,9	3,9	2,1	1,6																
		Vista panorámica y paisaje	3,6	3,9	3,9	3,9	5,1	1,6																
		Riesgo vital				3,2	3,1																	
	Infraestructura	Accesibilidad																						
		Saneamiento Ambiental	5,0	2,6	2,6																			
		Condiciones de vida	4,8	2,0	2,0																			
	Humanos	Seguridad y tranquilidad	4,0	3,6	3,6	2,6	2,0																	
		Seguridad laboral	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
		Condiciones de circulación	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
	Economía y población	Generación de Empleo	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1																	
		Densidad	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																	
		Movimientos migratorios	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0																	
		Economía local	1,0	1,0	1,0	1,0																		
		Valor del suelo	0,35	0,40	0,25																			

INSTITUTO METROPOLITANO AMBIENTAL
 11/11/2014
 11/11/2014
 11/11/2014

Anexo 8: Capacidad vehicular vías principales DMQ 2007– EPMMOP



UNIDAD DE FISCALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD CAPACIDAD VEHICULAR VIAS PRINCIPALES DMQ

VIA	DESDE	HASTA	SENTIDO	VOL. VEHICULAR / hora 2007	PROYECCION 2008	PROYECCION 2009
PANA NORTE	OYACOTO	INGRESO CALDERON	E-O	510	673	889
	INGRESO CALDERON	OYACOTO	O-E	530	700	923
	INGRESO CALDERON	INGRESO A LLANO GRANDE	E-O	906	1196	1579
	INGRESO A LLANO GRANDE	INGRESO CALDERON	O-E	878	1159	1530
	INGRESO A LLANO GRANDE	LUIS VACARI	E-O	1085	1432	1891
	LUIS VACARI	INGRESO A LLANO GRANDE	O-E	1056	1394	1840
	LUIS VACARI	AV. SIMON BOLIVAR	E-O	2409	3180	4197
	AV. SIMON BOLIVAR	LUIS VACARI	O-E	2046	2701	3565
	GEOVANY CALLE	ELOY ALFARO	E-O	2144	2830	3736
	ELOY ALFARO	GEOVANY CALLE	O-E	1910	2521	3328
M. CORDOVA GALARZA	ESMIL	AV. MARISCAL SUCRE	N-S	1425	1881	2483
	AV. MARISCAL SUCRE	ESMIL	S-N	1680	2218	2927
LUIS VACARI	GEOVANI CALLE	PANA NORTE	S-N	1795	2369	3128
	PANA NORTE	GEOVANI CALLE	N-S	1523	2010	2654
GEOVANY CALLE	LUIS VACARI		E-O	1221	1612	2127
		LUIS VACARI	O-E	1022	1349	1781
GARCIA MORENO	PANA NORTE	INGRESO A LLANO GRANDE	E-O	122	161	213
	INGRESO A LLANO GRANDE	PANA NORTE	O-E	105	139	183
DIEGO DE VAZQUES	GALO PLAZA	CLEMENTE YEROVI	E-O	1740	2297	3032
	CLEMENTE YEROVI	GALO PLAZA	O-E	1185	1564	2065
	CLEMENTE YEROVI	JAIME ROLDOS	E-O	1320	1742	2300
	JAIME ROLDOS	CLEMENTE YEROVI	O-E	900	1188	1568
	JAIME ROLDOS	ALBERTO EISTEIN	E-O	1575	2079	2744
	AV. MARISCAL SUCRE	RAMON CHIRIBOGA	N-S	105	139	183
	RAMON CHIRIBOGA	AV. MARISCAL SUCRE	S-N	143	189	249
	RAMON CHIRIBOGA	BELLAVISTA	N-S	485	640	845
	BELLAVISTA	RAMON CHIRIBOGA	S-N	390	515	680
	MANTA	RIGOBERTO HEREDIA	N-S	750	990	1307
RIGOBERTO HEREDIA	MANTA	S-N	390	515	680	
AV. MARISCAL SUCRE	ALBERTO EISTEIN	JAIME ROLDOS	N-S	1125	1485	1960
	ALBERTO EISTEIN	M. CORDOVA GALARZA	S-N	1650	2178	2875
	M. CORDOVA GALARZA	ALBERTO EISTEIN	N-S	900	1188	1568
	M. CORDOVA GALARZA	RUMIURCO	S-N	1650	2178	2875
	RUMIURCO	M. CORDOVA GALARZA	N-S	975	1287	1699
	RUMIURCO	MACHALA	S-N	1650	2178	2875
	MACHALA	RUMIURCO	N-S	1125	1485	1960

	MACHALA	LEGARDA	S-N	1350	1782	2352
	LEGARDA	MACHALA	N-S	1125	1485	1960
	LEGARDA	FLAVIO ALFARO	S-N	1200	1584	2091
	FLAVIO ALFARO	LEGARDA	N-S	1125	1485	1960
	FLAVIO ALFARO	FERNANDES SALVADOR	S-N	1453	1918	2532
	FERNANDES SALVADOR	FLAVIO ALFARO	N-S	1470	1940	2561
	FERNANDES SALVADOR	EDMUNDO CARVAJAL	S-N	1088	1436	1896
	EDMUNDO CARVAJAL	FERNANDES SALVADOR	O-E	1800	2376	3136
	EDMUNDO CARVAJAL	MANOSCA	N-S	1326	1750	2310
	MANOSCA	EDMUNDO CARVAJAL	S-N	2267	2992	3950
	MANOSCA	MARIANA DE JESUS	N-S	1392	1837	2425
	MARIANA DE JESUS	MANOSCA	S-N	2291	3024	3992
	AV. LA GASCA	MARIANA DE JESUS	N-S	1392	1837	2425
	MARIANA DE JESUS	AV. LA GASCA	S-N	2288	3020	3987
	AV. LA GASCA	AV. UNIVERSITARIA	N-S	4208	5555	7332
	AV. UNIVERSITARIA	AV. LA GASCA	S-N	4058	5357	7071
	UNIVERSITARIA	MEJIA	N-S	3818	5040	6652
	MEJIA	UNIVERSITARIA	S-N	4347	5738	7574
	MEJIA	24 DE MAYO	N-S	2651	3499	4619
	24 DE MAYO	MEJIA	S-N	3054	4031	5321
	24 DE MAYO	CESTARIS	N-S	2199	2903	3832
	CESTARIS	24 DE MAYO	S-N	2079	2744	3622
	R. DE CHAVEZ	AV DE LOS LIBERTADORES	N-S	1904	2513	3318
	R. DE CHAVEZ	FRANCISCO BARBA	S-N	1061	1401	1849
	TENTE HUGO ORTIZ	CHILIBULO	N-S	2433	3212	4239
	CHILIBULO	TENTE HUGO ORTIZ	S-N	2440	3221	4251
	CHILIBULO	AV.ALONSO DE ANGULO	N-S	1781	2351	3103
	AV.ALONSO DE ANGULO	CHILIBULO	S-N	2725	3597	4748
	FRANCISCO LOPEZ	AV. MORAN VALVERDE	N-S	1371	1810	2389
	AV. MORAN VALVERDE	FRANCISCO LOPEZ	S-N	1044	1378	1819
AV. ELOY ALFARO	CALLE E	GUERRERO DE PORTILLA	N-S	123	162	214
	GUERRERO DE PORTILLA	CALLE E	S-N	123	162	214
	ECHEVERRIA	ANGEL PAZ	N-S	281	371	490
	ANGEL PAZ	ECHEVERRIA	S-N	150	198	261
	HELECHOS	JUAN MOLINEROS	N-S	281	371	490
	JUAN MOLINEROS	HELECHOS	S-N	150	198	261
	DE LOS PINOS	DE LAS UVAS	N-S	792	1045	1380
	DE LAS UVAS	DE LOS PINOS	S-N	773	1020	1347
	DE LOS NOGALES	DE LAS PALMERAS	N-S	1040	1373	1812
	DE LAS PALMERAS	DE LOS NOGALES	S-N	1016	1341	1770
	DE LAS PALMERAS	DE LOS LAURELES	N-S	1097	1448	1911
	DE LOS LAURELES	DE LAS PALMERAS	S-N	1038	1370	1809
	LAS BUNGAVILLAS	HIGUERAS	N-S	1871	2470	3260
	HIGUERAS	LAS BUNGAVILLAS	S-N	2094	2764	3649
	HIGUERAS	RIO COCA	N-S	1227	1620	2138
	RIO COCA	HIGUERAS	S-N	1394	1840	2429
	JOSE QUERI	AV.GASPAR DE VILLARRUEL	N-S	1065	1406	1856
	AV.GASPAR DE VILLARRUEL	JOSE QUERI	S-N	1280	1690	2230
	AROSEMENA TOLA	EDMUNDO SALAZAR	N-S	1350	1782	2352

	EDMUNDO SALAZAR	AROSEMENA TOLA	S-N	1275	1683	2222
	AYARZA	AV. 6 DE DICIEMBRE	O-E	1726	2278	3007
	AV. 6 DE DICIEMBRE	AYARZA	E-O	1508	1991	2628
	6 DE DICIEMBRE	SHYRIS	E-O	2071	2734	3609
	SHYRIS	6 DE DICIEMBRE	O-E	2451	3235	4271
	SHYRIS	REPUBLICA	E-O	3201	4225	5577
	REPUBLICA	SHYRIS	O-E	2870	3788	5001
	REPUBLICA	AMAZONAS	E-O	2071	2734	3609
	AMAZONAS	REPUBLICA	O-E	2451	3235	4271
	AMAZONAS	10 DE AGOSTO	E-O	1737	2293	3027
	10 DE AGOSTO	AMAZONAS	O-E	1410	1861	2457
AV. GALO PLAZA LAZO	JOSE LARREA	PORTILLA ENRIQUEZ	N-S	1629	2150	2838
	PORTILLA ENRIQUEZ	JOSE LARREA	S-N	1247	1646	2173
	DE LA AVELLANAS	A LOS ARUPOS	N-S	975	1287	1699
	A LOS ARUPOS	DE LA AVELLANAS	S-N	1290	1703	2248
	DE LOS CREZOS	NAZARET	N-S	540	713	941
	NAZARET	DE LOS CREZOS	S-N	990	1307	1725
	ALFONSO YEPEZ	BORJA LAVAYEN	N-S	1005	1327	1751
	BORJA LAVAYEN	ALFONSO YEPEZ	S-N	1410	1861	2457
	ALGARROBOS	RAFAEL BUSTAMANTE	N-S	1320	1742	2300
RAFAEL BUSTAMANTE	ALGARROBOS	S-N	1725	2277	3006	
AV.10 DE AGOSTO	AV. AMAZONAS	AV. EL INCA	N-S	1374	1814	2394
	AV. EL INCA	AV. AMAZONAS	S-N	1245	1643	2169
	EL INCA	AMERICA	N-S	1008	1331	1756
	AMERICA	EL INCA	S-N	1383	1826	2410
	AMERICA	NN. UU	N-S	2721	3592	4741
	NN. UU.	AMERICA	S-N	1982	2616	3453
	NN. UU.	ATAHUALPA	N-S	2277	3006	3967
	ATAHUALPA	NN. UU	S-N	1728	2281	3011
	ATAHUALPA	M. DE JESUS	N-S	2277	3006	3967
	M. DE JESUS	ATAHUALPA	S-N	1728	2281	3011
	M. DE JESUS	E. ALFARO	N-S	1571	2074	2737
	E. ALFARO	M. DE JESUS	S-N	1472	1943	2565
	COLON	VEINTIMILLA	N-S	3494	4612	6088
	VEINTIMILLA	COLON	S-N	954	1259	1662
	TARQUI	ESTRADA	N-S	3767	4972	6564
SANTA PRISCA	GRAN COLOMBIA	N-S	1802	2379	3140	
GUAYAQUIL	CALDAS	ORIENTE	N-S	1221	1612	2127
	24 DE MAYO	AMBATO	N-S	639	843	1113
AV. SEIS DE DICIEMBRE	AV. GALO PLAZA LAZO	JUAN MOLINEROS	N-S	977	1290	1702
	JUAN MOLINEROS	AV. GALO PLAZA LAZO	S-N	423	558	737
	DE LOS MOLINEROS	DE LOS FRESNOS	N-S	900	1188	1568
	DE LOS FRESNOS	DE LOS MOLINEROS	S-N	943	1245	1643
	RAFAEL BUSTAMANTE	DE LOS ALAMOS	N-S	930	1228	1620
	DE LOS ALAMOS	RAFAEL BUSTAMANTE	S-N	990	1307	1725
	CAP RAFAEL RAMOS	AV. EL INCA	N-S	1200	1584	2091
	AV. EL INCA	CAP RAFAEL RAMOS	S-N	1390	1835	2422
	EL INCA	SHYRIS	N-S	1817	2398	3166
	SHYRIS	EL INCA	S-N	1764	2328	3074
SHYRIS	RIO COCA	N-S	692	913	1206	

	RIO COCA	SHYRIS	S-N	1040	1373	1812
	RIO COCA	GRANADOS	N-S	930	1228	1620
	GRANADOS	RIO COCA	S-N	1043	1377	1817
	G. VILLARROEL	NN. UU	N-S	1638	2162	2854
	NN. UU.	G. VILLARROEL	S-N	2129	2810	3710
	NN. UU.	PORTUGAL	N-S	1413	1865	2462
	PORTUGAL	NN. UU	S-N	2091	2760	3643
	PORTUGAL	E. ALFARO	N-S	1413	1865	2462
	E. ALFARO	PORTUGAL	S-N	2000	2640	3485
	E. ALFARO	SHYRIS	N-S	2525	3333	4400
	SHYRIS	E. ALFARO	S-N	2994	3952	5217
	SHYRIS	REPUBLICA	N-S	1560	2059	2718
	REPUBLICA	SHYRIS	S-N	3647	4814	6355
	RIO TOPO	ZAMORA	N-S	656	866	1143
	ZAMORA	RIO TOPO	S-N	356	470	620
	ZAMORA	AV. 10 DE AGOSTO	N-S	458	605	798
	AV. 10 DE AGOSTO	ZAMORA	S-N	809	1068	1410
	RIO COCA	JUAN DE AZCARAY	N-S	906	1196	1579
	JUAN DE AZCARAY	RIO COCA	S-N	162	214	282
	GASPAR DE VILLARRUEL	NN. UU	N-S	906	1196	1579
	NN. UU	GASPAR DE VILLARRUEL	S-N	1620	2138	2823
	NN. UU	AV. ATAHUALPA	N-S	915	1208	1594
	AV. ATAHUALPA	NN. UU	S-N	1022	1349	1781
	AV. ATAHUALPA	AV. REPUBLICA	N-S	867	1144	1511
	AV. REPUBLICA	AV. ATAHUALPA	S-N	866	1143	1509
	ORELLANA	E. ALFARO	N-S	1425	1881	2483
	E. ALFARO	ORELLANA	S-N	1301	1717	2267
	MARISCAL SUCRE	EZEQUIEL MARQUEZ	N-S	555	733	967
	EZEQUIEL MARTINES	MARISCAL SUCRE	S-N	855	1129	1490
	RIGOBERTO HEREDIA	SABANILLA	S-N	1135	1498	1978
	SABANILLA	RAMON CHIRIBOGA	S-N	1350	1782	2352
	ANGEL LUDEÑA	LUIS TUFÍÑO	N-S	1350	1782	2352
	LUIS TUFÍÑO	ANGEL LUDEÑA	S-N	1650	2178	2875
	JORGE PIEDRA	AV.FLORIDA	N-S	2130	2812	3711
	AV.FLORIDA	JORGE PIEDRA	S-N	1125	1485	1960
	ZAMORA	ECHEVERRIA	N-S	2175	2871	3790
	ECHEVERRIA	ZAMORA	S-N	1170	1544	2039
	ECHEVERRIA	AV. EL INCA	N-S	3000	3960	5227
	AV. EL INCA	ECHEVERRIA	S-N	2700	3564	4704
	FALCONI	AMERICA	N-S	2370	3128	4129
	AMERICA	FALCONI	S-N	2700	3564	4704
	AV.DE LAPRENSA	AV. BRASIL	N-S	1650	2178	2875
	JUAN DIBUJA	AV.DE LAPRENSA	S-N	1600	2112	2788
	JUAN VILLALENGUA	NN. UU	N-S	2775	3663	4835
	NN.UU	JUAN VILLALENGUA	S-N	2306	3044	4018
	MAÑOSCA	AV. MARIANA DE JESUS	N-S	977	1290	1702
	AV. MARIANA DE JESUS	MAÑOSCA	S-N	1533	2024	2671
	AV. MARIANA DE JESUS	AV.CRISTOBAL COLON	N-S	1029	1358	1793
	AV.CRISTOBAL COLON	AV. MARIANA DE JESUS	S-N	2675	3531	4661
	AV.CRISTOBAL COLON	AV. UNIVERSITARIA	N-S	1859	2454	3239

	AV. UNIVERSITARIA	AV. CRISTOBAL COLON	S-N	1729	2282	3013
	BUENOS AIRES	JOSE RIOFRIO	S-N	885	1168	1542
	JOSE RIOFRIO	ASUNCION	S-N	731	965	1274
MAÑOSCA	AV. AMERICA	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	329	434	573
	AV. MARISCAL SUCRE	AV. AMERICA	O-E	498	657	868
	REPUBLICA	VASCO DE CONTRERAS	E-O			
	VASCO DE CONTRERAS	REPUBLICA	O-E			
AV. BRASIL	NICOLAS LÓPEZ	AV. ZAMORA	N-S	675	891	1176
	AV. ZAMORA	NICOLAS LÓPEZ	S-N	600	792	1045
	AV. ZAMORA	EDMUNDO CARVAJAL	N-S	1650	2178	2875
	EDMUNDO CARVAJAL	AV. ZAMORA	S-N	810	1069	1411
	EDMUNDO CARVAJAL	MARIANO ECHEVERRIA	S-N	1050	1386	1830
	MARIANO ECHEVERRIA	EDMUNDO CARVAJAL	N-S	810	1069	1411
	MARIANO ECHEVERRIA	GRANDA CENTENO	S-N	1350	1782	2352
	GRANDA CENTENO	MARIANO ECHEVERRIA	N-S	1650	2178	2875
MARIANO ECHEVERRIA	AV. BRASIL	HIDALGO PINTO	E-O	525	693	915
HIDALGO PINTO	LOS CABILDOS	AV. BRASIL	O-E	450	594	784
	AV. DE LA PRENSA	AV. BRASIL	E-O	1050	1386	1830
EDMUNDO CARVAJAL	AV. BRASIL	AV. DE LA PRENSA	O-E	600	792	1045
	AV. BRASIL	RAMIRO BARBA	E-O	1305	1723	2274
	RAMIRO BARBA	AV. BRASIL	O-E	1380	1822	2405
	RAMIRO BARBA	EL BOSQUE	E-O	390	515	680
	EL BOSQUE	RAMIRO BARBA	O-E	375	495	653
	AV. MARISCAL SUCRE	RAMIRO BARBA	S-E	105	139	183
	RAMIRO BARBA	AV. MARISCAL SUCRE	E-N	584	771	1018
	6 DE DICIEMBRE	AV. RIO COCA	N-S	1238	1634	2157
AV. RIO COCA	6 DE DICIEMBRE	S-N	825	1089	1437	
AV. RIO COCA	AV. TOMAS DE BERLANGA	N-S	1144	1510	1993	
AV. TOMAS DE BERLANGA	AV. RIO COCA	S-N	816	1077	1422	
AV. TOMAS DE BERLANGA	AV. GASPAR DE VILLARRUEL	N-S	947	1250	1650	
AV. GASPAR DE VILLARRUEL	AV. TOMAS DE BERLANGA	S-N	753	994	1312	
AV. GASPAR DE VILLARRUEL	NN. UU	N-S	1058	1397	1843	
NN. UU	AV. GASPAR DE VILLARRUEL	S-N	767	1012	1336	
NN. UU	PORTUGAL	N-S	2091	2760	3643	
PORTUGAL	NN. UU	S-N	1625	2145	2831	
PORTUGAL	AV. ELOY ALFARO	N-S	2156	2846	3757	
AV. ELOY ALFARO	PORTUGAL	S-N	1565	2066	2727	
AV. ELOY ALFARO	AV. 6 DE DICIEMBRE	N-S	1636	2160	2851	
AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. ELOY ALFARO	S-N	1689	2229	2943	
S.F. RUMIURCO	CALLE "D"	AV. MARISCAL SUCRE	O-E	540	713	941
	AV. MARISCAL SUCRE	CALLE "D"	E-O	795	1049	1385
	AV. MARISCAL SUCRE	PIEDRAS NEGRAS	O-E	255	337	444
	PIEDRAS NEGRAS	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	495	653	862
CALLE 25 DE JULIO	RAMON CHIRIBOGA	LOS GIRASOLES	S-N	675	891	1176
	AV. DIEGO DE VASQUEZ	FRANCISCO DALMAU	S-N	105	139	183
REAL AUDIENCIA	FRANCISCO DALMAU	AV. DIEGO DE VASQUEZ	N-S	105	139	183
	DE LOS CEREZOS	ARUPOS	S-N	300	396	523

	ARUPOS	DE LOS CEREZOS	N-S	270	356	470
	NAZACOTA PUENTO	AV.DEL MAESTRO	S-N	540	713	941
	AV.DEL MAESTRO	NAZACOTA PUENTO	N-S	600	792	1045
	AV.DEL MAESTRO	LUIS TUFÍÑO	S-N	300	396	523
	LUIS TUFÍÑO	AV.DEL MAESTRO	N-S	270	356	470
	LUIS TUFÍÑO	LEONARDO MURIALDO	S-N	300	396	523
	LEONARDO MURIALDO	LUIS TUFÍÑO	N-S	255	337	444
JAIME ROLDOS	FCO. CAMPO	ISIDRO AYORA	S-N	225	297	392
	ISIDRO AYORA	FCO. CAMPO	N-S	255	337	444
REPU. DOMINICANA	CLEMENTE YEROVI	FCO. RUIZ	E-O	608	803	1059
	FCO. RUIZ	CLEMENTE YEROVI	O-E	630	832	1098
CLEMENTE YEROVI	REP. DOMINICANA	ALEJANDRO PONCE	S-N	360	475	627
	ALEJANDRO PONCE	REP. DOMINICANA	N-S	240	317	418
ANTONIO BASANTES	AV. ELOY ALFARO	GALO PLAZA LASO	O-E	165	218	287
	GALO PLAZA LASO	AV. ELOY ALFARO	E-O	180	238	314
JUAN MOLINEROS	AV. ELOY ALFARO	AV. 6 DE DICIEMBRE	O-E	1447	1910	2521
	AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. ELOY ALFARO	E-O	1118	1476	1948
	AV. ELOY ALFARO	FRANCISCO DE LA TORE	O-E	1505	1987	2622
	FRANCISCO DE LA TORE	AV. ELOY ALFARO	E-O	1559	2058	2716
ENRIQUE GARCES	FRANCISCO DE LA TORE	ENTRADA A LA BOTA	S-N	1444	1906	2516
	ENTRADA A LA BOTA	FRANCISCO DE LA TORE	N-S	1212	1600	2112
CAP. RAMON BORJA	AV. ELOY ALFARO	AV. 6 DE DICIEMBRE	O-E	330	436	575
	AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. ELOY ALFARO	E-O	405	535	706
	AV. 6 DE DICIEMBRE	GONZALO ZALDUMBIDE	O-E	180	238	314
	GONZALO ZALDUMBIDE	AV. 6 DE DICIEMBRE	E-O	225	297	392
	GONZALO ZALDUMBIDE	GALO PLAZA LASO	O-E	180	238	314
	GALO PLAZA LASO	GONZALO ZALDUMBIDE	E-O	225	297	392
AV. DEL INCA	AV. DE LAS PALMERAS	DE LOS NOGALES	O-E	195	257	340
	DE LOS NOGALES	AV. DE LAS PALMERAS	E-O	405	535	706
	DE LOS NOGALES	DE LOS GUABOS	O-E	420	554	732
	DE LOS GUABOS	DE LOS NOGALES	E-O	735	970	1281
	DE LOS GUABOS	AV. 6 DE DICIEMBRE	O-E	1230	1624	2143
	AV. 6 DE DICIEMBRE	DE LOS GUABOS	E-O	1575	2079	2744
	AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. AMAZONAS	O-E	570	752	993
	AV. AMAZONAS	AV. 6 DE DICIEMBRE	E-O	750	990	1307
	AV. AMAZONAS	AV. 10 DE AGOSTO	O-E	300	396	523
	AV. 10 DE AGOSTO	AV. AMAZONAS	E-O	855	1129	1490
DE LOS NOGALES	AV. ELOY ALFARO	AV EL INCA	N-S	210	277	366
	AV EL INCA	AV. ELOY ALFARO	S-N	330	436	575
	AV. ELOY ALFARO	DE LAS FUCCIAS	O-E	707	933	1232
	DE LAS FUCCIAS	AV. ELOY ALFARO	E-O	866	1143	1509
	DE LAS FUCCIAS	DE LAS FRUTILLAS	O-E	531	701	925
	DE LAS FRUTILLAS	DE LAS FUCCIAS	E-O	459	606	800
DE LOS GUABOS	P. IZQUIERDO	AV EL INCA	N-S	390	515	680
	AV EL INCA	P. IZQUIERDO	S-N	425	561	741
DE LAS GARDENIAS	DE LAS PALMERAS	AV. EL INCA	N-S	375	495	653
	AV. EL INCA	DE LAS PALMERAS	S-N	405	535	706
DE LOS MORTIÑOS	DE LOS LAURELES	AV. ELOY ALFARO	O-E	405	535	706

DE LOS MADROÑOS	DE LOS LAURELES	DE LAS FRESAS	O-E	285	376	497
DE LAS AZUCENAS	HIGUERAS	AV. DE LOS GRANADOS	N-S	1178	1555	2053
	AV. DE LOS GRANADOS	HIGUERAS	S-N	1176	1552	2049
HIGUERAS	DE LAS ZUCENAS	AV. ELOY ALFARO	O-E	1227	1620	2138
	AV. ELOY ALFARO	DE LAS ZUCENAS	E-O	1179	1556	2054
GONZALO ZALDUMBIDE	RAFAEL BUSTAMANTE	CAP. RAFAEL RAMOS	N-S	300	396	523
	CAP. RAFAEL RAMOS	RAFAEL BUSTAMANTE	S-N	345	455	601
NAZACOTA PUENTO	GALO PLAZA LASO	ORLANGA	O-E	495	653	862
	ORLANGA	GALO PLAZA LASO	E-O	390	515	680
BELLAVISTA	REAL AUDIENCIA	DIEGO DE VASQUEZ	O-E	225	297	392
	DIEGO DE VASQUEZ	REAL AUDIENCIA	E-O	240	317	418
MANUEL ZAMBRANO	AV. 6 DE DICIEMBRE	GALO PLAZA LASSO	E-O	648	855	1129
	GALO PLAZA LASSO	AV. 6 DE DICIEMBRE	O-E	288	380	502
BERNARDO DE LEGARDA	MACHALA	AV. MARISCAL SUCRE	O-E	150	198	261
	AV. MARISCAL SUCRE	MACHALA	E-O	130	172	227
	AV. MARISCAL SUCRE	QUINTA TRASVERSAL	O-E	578	763	1007
	QUINTA TRASVERSAL	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	375	495	653
FLAVIO ALFARO	AV. DE LA PRENSA	MACHALA	O-E	460	607	802
	MACHALA	AV. DE LA PRENSA	E-O	365	482	636
	MACHALA	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	195	257	340
	AV. MARISCAL SUCRE	MACHALA	O-E	285	376	497
	AV. MARISCAL SUCRE	MARTIN OCHOA	E-O	405	535	706
	MARTIN OCHOA	AV. MARISCAL SUCRE	O-E	405	535	706
MACHALA	CUTUCO	AV. MARISCAL SUCRE	N-S	300	396	523
	AV. MARISCAL SUCRE	CUTUCO	S-N	435	574	758
	AV. MARISCAL SUCRE	HUACHI	N-S	570	752	993
	HUACHI	AV. MARISCAL SUCRE	S-N	390	515	680
	BERNARDO DE LEGARDA	JOSE FIGUEROA	N-S	395	521	688
	JOSE FIGUEROA	BERNARDO DE LEGARDA	S-N	210	277	366
	RIGOBERTO HEREDIA	FLAVIO ALFARO	N-S	570	752	993
	FLAVIO ALFARO	RIGOBERTO HEREDIA	S-N	420	554	732
	VACA DE CASTRO	FERNANDES SALVADOR	N-S	570	752	993
	FERNANDES SALVADOR	VACA DE CASTRO	S-N	420	554	732
	AV. CARLOS V	JORGE PIEDRA	N-S	675	891	1176
	JORGE PIEDRA	AV. CARLOS V	S-N	600	792	1045
FLORIDA	MACHALA	AV. DE LA PRENSA	E-O	240	317	418
	AV. DE LA PRENSA	MACHALA	O-E	600	792	1045
	MACHALA	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	150	198	261
	AV. MARISCAL SUCRE	MACHALA	O-E	495	653	862
AV. SIMON BOLIVAR	A. CAMPOS	VISTA HERMOSA	N-S	422	557	735
	VISTA HERMOSA	A. CAMPOS	S-N	410	541	714
	ANTIGUA VIA CONOCOTO	PUENGASI	N-S	1196	1579	2084
	PUENGASI	ANTIGUA VIA CONOCOTO	S-N	1729	2282	3013
	CAMPO ALEGRE	INGRESO AL TROJE	N-S	904	1193	1575
	INGRESO AL TROJE	CAMPO ALEGRE	S-N	1030	1360	1795
	PUEBLO UNIDO	AV. VICENTE MALDONADO	S-N	467	616	814
PANA SUR	AV. VICENTE MALDONADO	PUEBLO UNIDO	N-S	581	767	1012
	INGRESO SUR	SECTOR SUR PEDREGAL	S-N	863	1139	1504

	SECTOR SUR PEDREGAL	INGRESO SUR	N-S	1034	1365	1802
	INGRESO SUR	SECTOR VENEZIA	SN	1224	1616	2133
	SECTOR VENEZIA	INGRESO SUR	NS	1253	1654	2183
AV. MORAN VALVERDE	AV. VICENTE MALDONADO	TNTE. HUGO ORTIZ	O-E	1500	1980	2614
	TNTE. HUGO ORTIZ	AV. VICENTE MALDONADO	E-O	936	1236	1631
	TNTE. HUGO ORTIZ	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	903	1192	1573
AV. VICENTE MALDONADO	AV. MORAN VALVERDE	CUSUBANBA	S-N	259	342	451
	CUSUBANBA	AV. MORAN VALVERDE	N-S	679	896	1183
	EL TABLON	PEDERNALES	S-N	1624	2144	2830
	EL TABLON	PUNGALA	N-S	1765	2330	3075
	PUJILI	COBO	S-N	1115	1472	1943
	COBO	PUJILI	N-S	1868	2466	3255
	ALPAGUASI	SENA	S-N	184	243	321
	SENA	ALPAGUASI	N-S	152	201	265
	BENIGNO VELA	RECOLETA	S-N	762	1006	1328
RECOLETA	BENIGNO VELA	N-S	235	310	409	
TNTE. HUGO ORTIZ	CUSUBANBA	AV. SOLANDA	S-N	834	1101	1453
	AV. SOLANDA	CUSUBANBA	N-S	438	578	763
	AYAPAMBA	AV. AJAVI	S-N	1288	1700	2244
	AV. AJAVI	AYAPAMBA	N-S	1767	2332	3079
	CARDENAL DE LA TORRE	AV. ALONSO DE ANGULO	S-N	2048	2703	3568
	AV. ALONSO DE ANGULO	CARDENAL DE LA TORRE	N-S	1900	2508	3311
AV. ALONSO DE ANGULO	SERAPIO JAPERABI	AV. OSORIO	O-E	1818	2400	3168
	AV. OSORIO	SERAPIO JAPERABI	E-O	1480	1954	2579
CARDENAL A LA TORRE	DE LA CUEVA	REYES	S-N	1224	1616	2133
	PEDRO DE ALFARO	AV. P. VICENTE MALDONADO	S-N	1954	2579	3405
	AV. P. VICENTE MALDONADO	PEDRO DE ALFARO	N-S	3768	4974	6565
AV. RODRIGO DE CHAVES	AV. 5 DE JUNIO	AV. MARISCAL SUCRE	E-O	708	935	1234
	AV. MARISCAL SUCRE	AV. 5 DE JUNIO	O-E	800	1056	1394
GRAL. ALBERTO ENRIQUEZ	AV. RODRIGO D CHAVES	FRANCISCO BARBA	S-N	1061	1401	1849
AV. 5 DE JUNIO	BORRERO	QUIJANO	S-N	838	1106	1460
	QUIJANO	BORRERO	N-S	2329	3074	4058
SENA	A. VELASCO IBARRA	AV. P. VICENTE MALDONADO	E-O	1368	1806	2384
	AV. P. VICENTE MALDONADO	A. VELASCO IBARRA	O-E	2022	2669	3523
ANA PAREDES DE ALFARO	GONZALO MARTIN	ACCION CIVICA	E-O	581	767	1012
	ACCION CIVICA	GONZALO MARTIN	O-E	467	616	814
AV. UNIVERSITARIA	AV. MARISCAL SUCRE	NICARAGUA	E-O	2207	2913	3845
	NICARAGUA	AV. PEREZ GUERRERO	O-E	1469	1939	2560
	AV. PEREZ GUERRERO	NICARAGUA	E-O	1538	2030	2680
	NICARAGUA	AV. PEREZ GUERRERO	O-E	787	1039	1371
VENEZUELA	RIO DE JANEIRO	JOSE RIOFRIO	N-S	243	321	423
BOLIVIA	AMERICA	AV. UNIVERSITARIA	E-O	1178	1555	2053
18 DE SEPTIEMBRE	AV. UNIVERSITARIA	AMERICA	O-E	466	615	812
V. TARQUI	AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. 12 DE OCTUBRE	O-E	1592	2101	2774
	AV. 6 DE DICIEMBRE	AV. 10 DE AGOSTO	E-O	1056	1394	1840
AV. DE LOS CONQUISTADORES	ALFONSO PIERRER	LA TOLITA	O-E	1563	2063	2723

TUNEL OSWALDO GUAYASAMIN	AV.INTEROSEANICA	PEAJE	E-O	1298	1713	2262
	PEAJE	AV. INTEROSEANICA	O-E	2481	3275	4323
	INGRESO AL TUNEL	AV. 6 DE DICIEMBRE	E-O	1328	1753	2314
	AV. 6 DE DICIEMBRE	INGRESO AL TUNEL.	O-E	2511	3315	4375
AV. GONZALEZ SUARES	NOBOA CAAMAÑO	AV. DE LA CORUÑA	S-N	1701	2245	2964
	AV. DE LA CORUÑA	NOBOA CAAMAÑO	N-S	378	499	659
	IGNACIO BOSMEDIANO	JOSÉ BOSMEDIANO	S-N	875	1155	1525
	JOSÉ BOSMEDIANO	IGNACIO BOSMEDIANO	N-S	1061	1401	1849
AV. DIEGO DE ALMAGRO	AV. DE LOS SHYRIS	WIMPER	N-S	2255	2977	3929
	WIMPER	AV. DE LOS SHYRIS	S-N	489	645	852
	WIMPER	AV.REPUBLICA	N-S	1502	1983	2617
	AV.REPUBLICA	WIMPER	S-N	489	645	852
BOUSSINGAULT	AV.GONZALEZ SUARES	AV.6 DE DICIEMBRE	E-O	320	422	558
CARLOS FORTINES	GASPAR MALDONADO	LA BOTA	O-E	243	321	423
	LA BOTA	GASPAR MALDONADO	E-O	248	327	432
LA BOTA	CARLOS FORTINES	MURILLO VICENTE	O-E	294	388	512
	MURILLO VICENTE	CARLOS FORTINES	E-O	309	408	538
AV. JULIO RAMOS	LA BOTA	PANA NORTE	S-N	437	577	761
	PANA NORTE	LA BOTA	N-S	417	550	727

Anexo 9: Informe técnico No. 092 A-2005. Accesibilidad para proyecto Centro Comercial El Condado



**GERENCIA DE TRANSITO Y RED VIAL
INFORME TECNICO No. 092 A-2005**

ASUNTO: Informe de accesibilidad para el proyecto CENTRO COMERCIAL EL CONDADO

FECHA: 26 de ABRIL del 2005

Antecedente:

En atención a la hoja de ruta No HR 889 del 3 de marzo del 2005, mediante la cual el Arq. Marco Coello Serrano. solicita se conceda el informe de accesibilidad para el proyecto del CENTRO COMERCIAL DEL CONDADO, ubicado en la Av. la Prensa y Av. Mariscal Sucre de la parroquia de Cotocollao, sector del Condado, al respecto debo informar lo siguiente:

Análisis:

Con fecha 8 de marzo se realizó la inspección de la cual se desprenden los siguientes datos:

La propiedad en la cual se desarrolla el proyecto para el CENTRO COMERCIAL EL CONDADO, se encuentra ubicado en el lado sur-oriental del parque del Adolescente, en la intersección de las Avs. De La Prensa, Mariscal Sucre y Autopista Córdova Galarza. La Av. Mariscal Sucre, es una vía catalogada como arterial principal; la Av. de La Prensa es una vía catalogada como arterial secundaria y la Autopista Córdova Galarza tiene la categoría de vía expresa. Las cuatro vías que conforman el distribuidor del parque de Adolescente, son arterias viales de tráfico de alto riesgo.

Conclusiones y Recomendaciones:

Por lo expuesto, se recomienda la aplicación de las normas técnicas NTE INEN 2 246,248, 2000 en lo relacionado con la **accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel.** Además, el profesional deberá sujetarse a lo dispuesto en la **Ordenanza 3457, Arts.58,64,65,84,85,86,87,88,131,379,380 y 381 del Distrito Metropolitano de Quito.** La solución planteada en el proyecto para la accesibilidad vehicular, es **ACEPTADA** y el interesado, deberá cumplir con lo dispuesto en la ordenanza para la aprobación del proyecto

Atentamente,

Arq. Marco Pinto M.

TÉCNICO DE TRANSITO Y RED VIAL
MP.





Quito, 29 ABR 2005

Oficio No. 2005-EMSAT-GTRV-1760

Arquitecto
Marco Coello Serrano
Presente

De mi consideración:

Adjunto al presente el Informe Técnico No. 092 A-2005, sobre la accesibilidad para el proyecto Centro Comercial El Condado, en el mismo que dentro de las conclusiones y recomendaciones se indica lo siguiente:

Se recomienda la aplicación de las normas técnicas NTE INEN 2, 246, 248, 2000 en lo relacionado con la **accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel**. Además el profesional deberá sujetarse a lo dispuesto en la Ordenanza 3457, Art. 58, 64, 65, 84, 85, 86, 87, 88, 131, 379, 380, y 381 del Distrito Metropolitano de Quito. La solución planteada en el proyecto para la accesibilidad vehicular, es **ACEPTADA** y el interesado, deberá cumplir con lo dispuesto en la ordenanza para la aprobación del proyecto

Situación que pongo en su conocimiento, para los fines pertinentes.

Atentamente,

Arq. Alejandro Lasso de la Torre
Gerente General

EMPRESA METROPOLITANA DE SERVICIOS
Y ADMINISTRACION DE TRANSPORTE



GERENCIA GENERAL

Adjunto lo indicado

BMChuar
HR-889
28-04-05

DIRECCIÓN METROPOLITANA AMBIENTAL
FIEL COPIA DEL ORIGINAL

Anexo 11: Contador de personas por puertas. Condado Shopping

CONDADO SHOPPING

DEPARTAMENTO DE MARKETING - CONTADOR DE PERSONAS POR PUERTAS

01-may-08
3-May-10

Acceso	Calle Ingreso	Referencia local	AÑO 2009 # de Visitantes												TOTAL 2009 PROMEDIO DE ENE-DIC 09	% POR PUERTA							
			Ene-09	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre			Total No. Personas						
P001	Peatonal	Av. Prensa	185,124	192,772	197,107	207,594	190,439	214,368	239,019	188,412	201,193	208,746	269,283	2,433,189	4,867,669	200,610	276,480	183,845	217,849	265,648	218,654	211,121	14,25%
P002	Vehículo-sintra parqueros	Av. Kennedy	114,498	105,268	112,547	110,326	122,723	114,690	127,623	128,488	113,016	114,942	122,330	1,429,185	2,825,703	117,738	121,670	111,773	128,362	115,591	123,821	123,041	8,20%
P003	Vehículo-sintra cobertizo	Av. Kennedy	51,800	49,455	51,985	54,394	60,028	58,085	53,001	52,157	52,398	53,683	67,225	682,479	1,331,147	92,256	92,449	68,646	51,332	50,063	50,664	47,483	3,92%
P008	Vehículo-subaéreo 2	Av. Kennedy	139,262	129,764	141,575	144,851	153,507	144,007	145,265	138,494	123,862	144,789	159,508	1,144,016	3,468,668	144,529	145,992	126,750	140,939	136,657	151,540	113,884	10,17%
P004 P005 P007 P009	Vehículo-subaéreo 2	Av. Kennedy	235,765	224,051	250,065	282,238	289,512	280,002	283,374	279,730	249,307	272,721	292,088	3,298,950	5,886,672	245,372	260,647	245,778	278,459	263,170	288,120	265,468	17,29%
P012	Vehículo-sintra parqueros	Av. Kennedy	118,977	119,838	131,722	135,862	150,267	147,139	159,807	162,407	128,590	138,069	143,245	1,706,078	3,395,471	137,726	125,700	127,067	146,109	133,916	146,184	150,316	9,69%
P011	Vehículo-sintra parqueros	Av. Kennedy	168,775	162,075	178,598	179,696	198,994	178,399	190,334	194,109	186,915	170,410	173,633	2,065,992	2,157,573	4,391,925	182,653	166,696	156,846	175,577	167,007	186,677	12,87%
P010	Peatonal	Av. Prensa	263,550	266,612	282,288	296,088	319,970	307,532	332,864	344,765	319,596	335,820	341,462	4,911,110	3,650,630	293,195	335,071	324,275	309,526	349,205	375,210	384,353	20,62%
MEGAMAXI			62,361	59,652	69,059	74,015	87,398	73,965	73,978	74,068	72,349	77,394	80,085	116,146	930,868	90,027	41,378	78,602	72,574	78,024	80,747	84,388	2,91%
			1,407,556	1,302,142	1,460,653	1,464,934	1,588,939	1,473,399	1,579,664	1,577,636	1,412,490	1,583,157	2,002,239	11,241,302	34,111,207	1,421,270	1,456,552	1,317,677	1,521,177	1,319,122	1,519,222	1,428,638	100%
		Ventación con respecto al mes del año anterior	20,00%	12,34%	6,11%	16,35%	13,16%	9,16%	12,77%	4,05%	5,72%	10,23%	12,44%	9,25%	14,77%		15,46%	7,88%	12,20%	3,32%	2,62%	5,07%	

DISTRIBUCION POR PUERTAS	# VISITANTES PROMEDIO	PROPORCION DE VISITANTES PROMEDIO
VEHICULAR	954,274	63%
PEATONAL	515,684	37%
TOTAL DICIEMBRE	1,469,958	

Dr. Carlos Maggi
COORDINADOR DE MARKETING
EL CONDADO SHOPPING