

Quitumbe, Quito, Ecuador

El Distrito Metropolitano de Quito se encuentra a 2.850 metros sobre el nivel del mar. Tiene una población que supera los 2,5 millones de habitantes y una superficie total de 423.073 hectáreas. Quitumbe es una de las 8 administraciones zonales y se encuentra en el extremo sur de la meseta central de DMQ.

Quitumbe es un distrito clave, ya que proporciona servicios e instalaciones importantes para la ciudad. Entre ellos, se destaca la Terminal Terrestre Quitumbe, que es una estación multimodal del Sistema Integrado de Transporte y contará con conexiones a los corredores BRT y al Metro de Quito en un futuro próximo.

El lugar seleccionado para este concurso es la zona amplia que rodea a la Terminal Terrestre Quitumbe. Es una zona de alta densidad que ofrece oportunidades residenciales y de empleo, instalaciones comunitarias y actividades comerciales minoristas. Todo ello, junto con su proximidad a una estación de transporte importante, presenta la oportunidad de desarrollar un mayor crecimiento urbano y de convertirse en una zona metropolitana clave.

Sin embargo, debido a la infraestructura correspondiente a la Terminal Terrestre Quitumbe, así como las plantas de tratamiento de aguas residuales, esta zona tiene muchos muros de hormigón, poca vegetación y calles anchas. Se trata entonces un espacio hostil, baldío y poco atractivo para los peatones y ciclistas, y ofrece pocas oportunidades para actividades recreativas. Esto afecta la calidad de vida de los residentes.

Este proyecto ofrece a los estudiantes la oportunidad de reimaginar la zona para crear nuevos espacios públicos para los habitantes. El resultado debería ser un marco o un plan maestro de alto nivel para la zona, centrado en los corredores viales. Se pueden dar algunos ejemplos o detalles más específicos para determinados lugares.

El marco debería centrarse en reasignar el espacio destinado a los vehículos a los peatones y reintroducir la naturaleza en el distrito. También debería incluir específicamente oportunidades para reducir las emisiones de GEI asociadas a la construcción y el uso.



Área del sitio aprox.: 89 ha

Demografía:

Quitumbe (distrito) tiene una población total de 39.458 habitantes con un crecimiento demográfico del 13,50 % hasta 2020. La mayoría de los residentes son menores de 40 años.

Áreas prioritarias y expectativas de la ciudad:

La ocupación de grandes áreas o terrenos para la instalación de sistemas de transporte locales e

interprovinciales generan recorridos peatonales largos junto a muros que no tienen en cuenta espacios públicos y no propician actividades sociales y comerciales. Las propuestas podrán aprovechar las calles anchas de la zona para analizar la forma en que el espacio puede redistribuirse equitativamente a fin de crear un entorno urbano animado y promover resultados sostenibles para la ciudad.

Presentación del lugar



Figura 1 Límites del lugar para el concurso - Quitumbe

Quitumbe es un área importante dentro del Distrito Metropolitano de Quito. Quitumbe es un distrito clave, ya que proporciona servicios e instalaciones importantes para la ciudad. Entre ellos, se destaca la Terminal Terrestre Quitumbe, que es una estación multimodal del Sistema Integrado de Transporte y contará con conexiones a los corredores BRT y al Metro de Quito en un futuro próximo.

El lugar seleccionado para este concurso (indicado por la línea roja arriba) es la zona amplia que rodea a la Terminal Terrestre Quitumbe. La zona tiene una alta densidad de población (200-250 hab/ha) y usos principalmente residenciales, a excepción de las instalaciones que ocupan un área importante del área. Las oportunidades de empleo no son altas en comparación con otros centros urbanos cercanos, por lo que la propuesta debería intentar incluir actividades comerciales que complementen las viviendas e instalaciones existentes. Las principales vías donde se desarrollan actividades son Av. Guayanay y Mariscal Sucre, donde se promueve concebir usos múltiples. La actualización del Plan de Uso y Ocupación del Suelo espera reforzar la función de este centro urbano como área metropolitana. El barranco del parque de Atacazo es un espacio verde importante en el lugar. La morfología de los barrancos brinda un carácter natural al vecindario. Sin embargo, el acceso y las conexiones para peatones y ciclistas en esta zona son limitados.

Su proximidad a una estación de transporte importante presenta la oportunidad de desarrollar un mayor crecimiento urbano y de convertirse en una zona metropolitana clave. Dentro de la zona hay otras obras claves de infraestructura, como la planta de tratamiento de aguas residuales. Estas grandes obras de infraestructura significan que hoy día la zona está ocupada por grandes muros de hormigón, corredores viales anchos, poca vegetación y pocos espacios para la relajación y la recreación. Algunas de las vías son peligrosas y predominan los automóviles.



Figura 2 Planta de tratamiento de aguas residuales – Quitumbe

Este proyecto ofrece a los estudiantes la oportunidad de reimaginar la zona para crear nuevos espacios públicos para los habitantes. El resultado debería ser un marco o un plan maestro de alto nivel para la zona, centrado en los corredores viales, los espacios públicos y las instalaciones existentes. Se pueden dar algunos ejemplos o detalles más específicos para determinados lugares, que puedan replicarse. El marco debería centrarse en reasignar el espacio destinado a los vehículos a los peatones, incluida infraestructura que no esté destinada a motocicletas, y reintroducir la naturaleza en el distrito. También debería incluir específicamente oportunidades para reducir las emisiones de GEI asociadas a la construcción y el uso para contribuir al Plan de Acción Climático de Quito.

Prioridades climáticas de la ciudad y problemas ambientales por considerar

Quito se ha comprometido a convertirse en un modelo y líder en la implementación de la Nueva Agenda Urbana, y a seguir desarrollando una ciudad sostenible para todos. Esto está en consonancia con la responsabilidad local asumida para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 13, “Acción por el clima”. En este contexto, la ciudad acaba de completar su Plan de Acción Climático (PAC), cuyos objetivos son lograr la neutralidad de carbono, la resiliencia ante los riesgos climáticos y la justicia e inclusión climáticas para el año 2050. El Plan de Acción Climático estará disponible en la sala de datos.

El PAC de Quito ha dado prioridad a varias medidas de mitigación y adaptación, que tendrán un impacto y beneficios directos en las poblaciones urbanas y que deberían considerarse en la propuesta para la zona. Las principales prioridades climáticas de la ciudad se resumen a continuación.

Edificios sostenibles y dinámica del uso del suelo

- Edificios sostenibles y ecoeficientes para la huella de carbono y reducción de riesgos
- Normas urbanas compatibles con el clima
- Vecindarios y parques ecoeficientes
- Descarbonización energética
- Uso del suelo en consonancia con el clima

Gestión integrada del agua

- Gestión adaptable del agua
- Infraestructura para aumentar la resiliencia ante el clima

Servicios ambientales

- Manejo sostenible del suelo y provisión de servicios ecosistémicos
- Resiliencia ante incendios forestales

Agricultura sostenible

- Agricultura y consumo sostenible

Gobernanza e investigación sobre el cambio climático

- Seguimiento y datos del clima
- Investigación sobre el cambio climático y gobernanza

Gestión circular e integrada de los desechos

- Cero residuos y reducción de residuos para la neutralidad climática
- Gestión de residuos orgánicos
- Captura de biogases de vertederos

Movilidad sostenible

- Transporte público con cero emisiones
- Centro histórico de cero emisiones
- Transporte público integrado y eficiente
- Movilidad activa
- Estaciones de carga para movilidad eléctrica

Uno de los principales problemas ambientales del lugar deriva de años de degradación ambiental. El desarrollo no planificado y la expansión urbana descontrolada en las laderas y barrancos que rodean el lugar han deteriorado los sistemas naturales de drenaje y aumentado el riesgo de deslizamientos de tierra e inundaciones, así como los daños que provoca este tipo de incidentes. Los estudiantes deben buscar oportunidades para restaurar los ecosistemas naturales y así reducir el riesgo y aumentar la resiliencia de los residentes y la infraestructura, tanto actuales como futuras, ante estos incidentes.

Además, se ha informado que la calidad del aire de esta zona es muy baja en determinadas horas del día. Esto se debe a la gran congestión de tráfico que se produce por la terminal de autobuses y a que las principales calles que conducen al centro de la ciudad, utilizadas por vehículos de transporte ligero y pesado, atraviesan el lugar. Los estudiantes pueden buscar formas innovadoras para reducir las emisiones asociadas con estas actividades y la exposición de los residentes a ellas. No obstante, la calidad general del aire en la zona está dentro de las normas nacionales de calidad del aire.

Otras expectativas para la reactivación del lugar

La zona presenta problemas para ofrecer oportunidades de empleo y actividades comerciales que refuercen la presencia de una de las principales estaciones multimodales de la ciudad. Aunque las instalaciones garantizan el acceso al transporte público, el lugar presenta dificultades para los peatones y los ciclistas, ya que la infraestructura es insuficiente y, en algunos casos, inexistente (aceras, carriles para bicicletas). La presencia de grandes lotes, como la terminal terrestre, la estación del metro, el estacionamiento del metro y la planta de tratamiento de aguas residuales, genera recorridos peatonales largos y peligrosos. Los estudiantes deben buscar oportunidades para solucionar esto y proporcionar mejores conexiones y servicios entre las actividades comerciales y el espacio público.

Una prioridad fundamental para el lugar es desarrollar un fuerte sentido de pertenencia y orgullo por la zona entre los residentes, con propuestas que puedan ser replicadas en otras zonas de la ciudad con características similares. El desarrollo de espacios de encuentro que promuevan oportunidades culturales y educativas para todas las edades podría contribuir a ese objetivo. Se debe considerar cómo se puede devolver el espacio público a las personas y reincorporar la topografía natural como el barranco en el área urbana. Las propuestas pueden buscar oportunidades para aprovechar las calles anchas y buscar la redistribución de los espacios para la movilidad de los peatones y otras actividades diversas.

Normas específicas de la planificación urbana

Hay una serie de planes y normas que los estudiantes podrían considerar como parte de su propuesta. Se resumen a continuación:

- El **Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PMDOT)** es el plan estratégico para el Distrito Metropolitano de Quito que rige de 2015 a 2025 y tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los habitantes de este territorio en base al concepto de desarrollo sostenible. Este plan propone un modelo de ciudad policéntrica.
- El **Plan de Uso y Ocupación del Suelo (PUOS)** es el componente territorial del PMDOT que tiene como objetivo regular los usos del suelo, la ocupación y la construcción en base a un modelo territorial deseado.
- **Normas de Arquitectura y Urbanismo:** consisten en reglas técnicas mínimas de arquitectura y urbanismo que buscan mejorar el hábitat y la funcionalidad de los espacios urbanos y los edificios.
- **Planes especiales de desarrollo en la zona:** (Plan Especial Quitumbe) el área adyacente al lugar tiene, como área de promoción (ZC), una reglamentación vigente definida por el plan especial que no establece divisiones mínimas sino una consolidación a través de la unidad territorial.

Regulaciones ambientales (Código Municipal que incluye todas las regulaciones de la ciudad)

Dado que el Municipio está actualizando sus planes (PMDOT y PUOS), los estudiantes pueden innovar e ir más allá de las reglas establecidas en la actual planificación

- Código Municipal que incluye todas las regulaciones de la ciudad)

Requisitos de idioma

Los documentos para la inscripción y presentación del proyecto final se pueden presentar en inglés o español.