



PLAN DE REASENTAMIENTO PROYECTO PRIMERA LINEA DEL METRO DE QUITO ECUADOR

Quito, Enero 2018

Contenido

1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Contexto del Proyecto	1
1.2. Descripción del Proyecto	2
1.3. Necesidad de Reasentamiento	6
1.4. Principios	7
1.5. Lineamientos	8
1.6. Objetivos del Plan	9
2. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL	9
2.1. Marco Regulatorio Nacional	9
2.2. LEY ORGÁNICA DE EFICIENCIA EN LA CONTRATACIÓN PÚBLICA	12
2.3. MARCO REGULATORIO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS	13
2.3.1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD”	13
2.3.2. Ordenanzas Metropolitanas	14
2.3.3. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022	17
2.4. MARCO INSTITUCIONAL	17
2.5. MARCO INTERNACIONAL	19
2.5.1. Políticas operacionales del BID	19
2.5.2. Políticas Operacionales del Banco Mundial	20
2.5.3. Análisis de equivalencias del marco regulatorio nacional con las políticas operacionales de los OFIs	21
3. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS	26
3.1. Tipos de Afectaciones	26
3.2. Tipos de Afectados	26
3.2.1. Propietarios	26
3.2.2. Usuarios	26
3.3. Desplazamiento Físico: Predios Afectados	27
3.3.1. Patios y Cocheras	27
3.3.2. Estación Quitumbe	28
3.3.3. Estación Morán Valverde	28
3.3.4. Estación La Magdalena	29
3.3.5. Plaza del Teatro	30
3.3.6. Estación La Pradera	31
3.4. Afectación a Áreas de Uso Público y Comunal	31
3.4.1. Patios y Cocheras: Parque Lineal Ortega y Pasaje sin Nombre	31
3.4.2. Estación Moran Valverde: Área de uso comunal	32
3.4.3. Estación Cardenal de la Torre: Canchas de Uso Público	32
3.4.4. Estación Solanda: Canchas de Uso de la Liga Barrial Solanda	32
3.4.5. Estación El Ejido: Reubicación de Comerciantes	33
4. PROGRAMAS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO	34

4.1.	PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS	34
4.1.1.	Objetivo General del Programa.....	34
4.1.2.	Procedimientos.....	35
4.2.	PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE ÁREAS DE USO PÚBLICO.....	36
4.2.1.	Patios y Cocheras: Parque Lineal Quebrada Ortega	37
4.2.2.	Estación Solanda: Cancha de la Liga Barrial Reubicada	37
4.2.3.	Estación Morán Valverde: Uso de espacio comunitario en el Condominio Las Cuadras	39
4.2.4.	Estación Cardenal de la Torre: Recuperación de las Canchas	39
4.2.5.	Estación Solanda: Restitución del Parque del Sector 4.....	39
4.2.6.	Estación El Ejido.....	40
4.3.	PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN	43
4.3.1.	Objetivo General del Programa.....	44
4.3.2.	Procedimientos.....	44
4.4.	MECANISMOS DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS DE LOS AFECTADOS.....	45
5.	PROGRAMA DE MONITOREO Y EVALUACIÓN.....	45
5.1.	Monitoreo	46
5.2.	Evaluación	46
5.3.	Lineamiento del Plan de Monitoreo y Evaluación	47
6.	CRONOGRAMA DEL PLAN DE REASENTAMIENTO.....	49
7.	PRESUPUESTO	53
8.	GLOSARIO	55
9.	BIBLIOGRAFÍA	56
	ANEXOS.....	58
	ANEXO 1: Acta de Custodia Temporal de DMGBI, Patios y Cocheras	59
	ANEXO 2: Acuerdo ISFFA Autorización de Uso.....	60
	ANEXO 3: Acuerdo FUNDEPORTE Autorización de Uso	61
	ANEXO 4: Plano Ocupación Las CuadrasANEXO 5: Peritaje del predio a expropiarse	62
	ANEXO 6: Acta de Custodia de Areas en UPS y UEMQ	64
	ANEXO 7: Predio Donado en proceso de Mediación	65
	ANEXO 8: Carta EPMMQ Plaza de Teatro	66
	ANEXO 9: Planos de expropiación en Estación La Pradera	67
	ANEXO 10: Informe de Peritaje de predios expropiación La Pradera.....	68
	ANEXO 11: Documentos de la Relación con la Liga Barrial Solanda	69
	ANEXO 13: Descripción detallada del proceso de reubicación Comerciantes y Artesanos en el Ejido	71
	ANEXO 14: Marco para el Plan de Reasentamiento para el proyecto Metro de Quito	72
	ANEXO 15: Acuerdos con Caminos del Inca	73

ANEXO 16: Acuerdos Liga Barrial	74
ANEXO 17: Convenio Liga Barrial	75
ANEXO 18: Acta entrega Temporal de Cancha en el Sector La Isla a Liga Barrial Solanda	76

Índice de Tablas

Tabla 1 - Definiciones Generales OM 0280. MDMQ	15
Tabla 2 - Definiciones por Tipo de Trabajador Autónomo OM 0280 - MDMQ	15
Tabla 3 - Artículos relevantes OM0280 - MDMQ	16
Tabla 4 - Marco Institucional Aplicado a las Expropiaciones	18
Tabla 5 - Marco Institucional Adicional del MDMQ	19
Tabla 6 - Divergencias entre el marco legal ecuatoriano y las políticas del Banco Mundial y Soluciones Propuestas	22
Tabla 7 - Estación Morán Valverde, Predios y Áreas para Expropiación	29
Tabla 8 - Estación Morán Valverde, Predios y Áreas en Ocupación Temporal	29
Tabla 9 - Características del Predio Donado, La Magdalena	30
Tabla 10 - Estación La Pradera, Predios y Áreas	31
Tabla 11 - Predios de Estaciones y Facilidades que Requieren Ocupación Definitiva	35
Tabla 12 - Estaciones y Facilidades en Uso que requieren Regularizarse	36
Tabla 13 - Procesos de Información Realizados por Estación	44

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto del Proyecto

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó en diciembre de 2012 la operación EC-L1111, Sistema Metropolitano de Transporte Urbano (“el Proyecto”) por un monto de US\$ 200 millones para la construcción de la primera línea del Metro de Quito (“el Metro”).

Por su parte, el Banco Mundial aprobó en junio de 2013 por un monto de US \$ 205 millones, la operación P144489 Ecuador: Primera Línea del Metro de Quito para la construcción del Metro de Quito (“el Proyecto”).

Todos los organismos financieros internacionales (OFIs) aplican sus propias normas de salvaguardas socio-ambientales, sin embargo, existe un acuerdo de colaboración entre los bancos donde se refleja el mutuo reconocimiento de sus normas y políticas de salvaguardas para garantizar una efectiva aplicación que conlleve al éxito del proyecto.

Este proyecto se ha planteado como un corredor de 22 km y 15 estaciones alineado con la configuración longitudinal de la ciudad, paralelo al sistema trole y el autobús de tránsito rápido (BRT) que va de sur a norte. El trazado del Metro busca la conexión de las principales centralidades de Quito como puntos de alta generación y atracción de viajes. La primera línea, será el eje de transporte masivo integrador norte-sur en torno al cual se re-ordenará el resto de sistemas de transporte con el objeto de optimizar el funcionamiento del sistema de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito.

El Metro de Quito se planificó construir en dos fases: la primera de ella implicaba la construcción de las Estaciones Multimodal El Labrador y La Magdalena y la preparación de predios de Patios y Cocheras, principalmente. Esto implicó expropiar y lograr la donación de áreas de terreno ubicados en Quitumbe, La Magdalena y en El Labrador. La segunda fase actualmente en marcha consiste en la construcción de las 13 estaciones y el túnel para la circulación del metro.

De acuerdo a las Directivas del BID B.12 – Proyectos en Construcción y B.05 – Requisitos de Evaluación Ambiental de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), y a las políticas de salvaguardas del Banco Mundial (OP 4.12 y BP 4.12) reflejadas en el análisis socio-ambiental mejor conocido como ISDS, resultado de la supervisión y hallazgos identificados en la aplicación de salvaguardas de los OFIs, de común acuerdo con el cliente, se preparó un Plan de Acción Correctivo (PAC), de manera que el Proyecto cumpla con los estándares y principios de las políticas y directivas de Salvaguardas de las OFIs, particularmente el BID y Banco Mundial. En dicho Plan de Acción Correctivo se identificó la necesidad de elaborar el presente Plan de Reasentamiento para el Proyecto Primera Línea del Metro de Quito (PRPLMQ).

El plan revisa el proceso realizado para mitigar y/o compensar impactos asociados a la adquisición y/o ocupación de tierras, ya sea de propiedad privada, pública o de espacios de uso público, con uso temporal o definitivo.

Este plan toma en cuenta lo establecido en el Marco de Reasentamiento aprobado desde el inicio de la operación y de acuerdo a la estructura definida por las OFIs, y se realiza sobre la base de los informes documentales de expropiaciones de tierras e informes periódicos socio-ambientales del equipo jurídico y de responsabilidad social del Metro de Quito.

1.2. Descripción del Proyecto

La situación de la movilidad en la ciudad de Quito se ha identificado como un problema grave lo que ha generado un importante deterioro de la calidad de vida de los habitantes y visitantes de la ciudad. “La agobiante congestión vehicular, un transporte público desarticulado e ineficiente, la creciente demanda de movilidad y de transporte público, la intervención poco ordenada y regulada de operadores privados, un crecimiento acelerado de la población y la propia configuración longitudinal de la ciudad; son algunos de los síntomas que caracterizan a la movilidad en la ciudad de Quito” (Municipio del Distrito Metropolitano de Quito [MDMQ], 2013. Pág. 4). De igual forma se ha identificado que en el año 2020 se duplicará el parque automotor, “... lo que provocará el colapso del tráfico en la ciudad con consecuencias dramáticas para la población” (MDMQ, 2013. Pág. 4), quienes deberán invertir entre 3 y 4 horas diarias de su tiempo en trasladarse, con el dramático deterioro ambiental que el flujo de vehículos genera.

En este contexto el PRPLMQ, mediante Decreto Ejecutivo 750 del Registro Oficial 442 del 6 de mayo del 2011, ha sido declarado como proyecto prioritario y de interés nacional, y en ese sentido el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) cuenta con el aval para el desarrollo de su construcción en un marco de apoyo institucional y legal.

La infraestructura del proyecto comprende un túnel subterráneo de 22 km de longitud, extendiéndose desde la cabecera sur del aeropuerto antiguo con la estación Multimodal de El Labrador hasta la estación Quitumbe, llegando a la facilidad Patios y Cocheras luego de esta última estación (ver Figura 1).

La cobertura está dada por las 15 estaciones ubicadas a lo largo del trazado que une la ciudad desde el Norte hasta el Sur, en su eje longitudinal definidas en los siguientes sectores: Quitumbe, Morán Valverde, Solanda, Cardenal de la Torre, El Recreo, La Magdalena, San Francisco, La Alameda, El Ejido, Universidad Central, La Pradera, La Carolina, Iñaquito, Jipijapa y El Labrador.

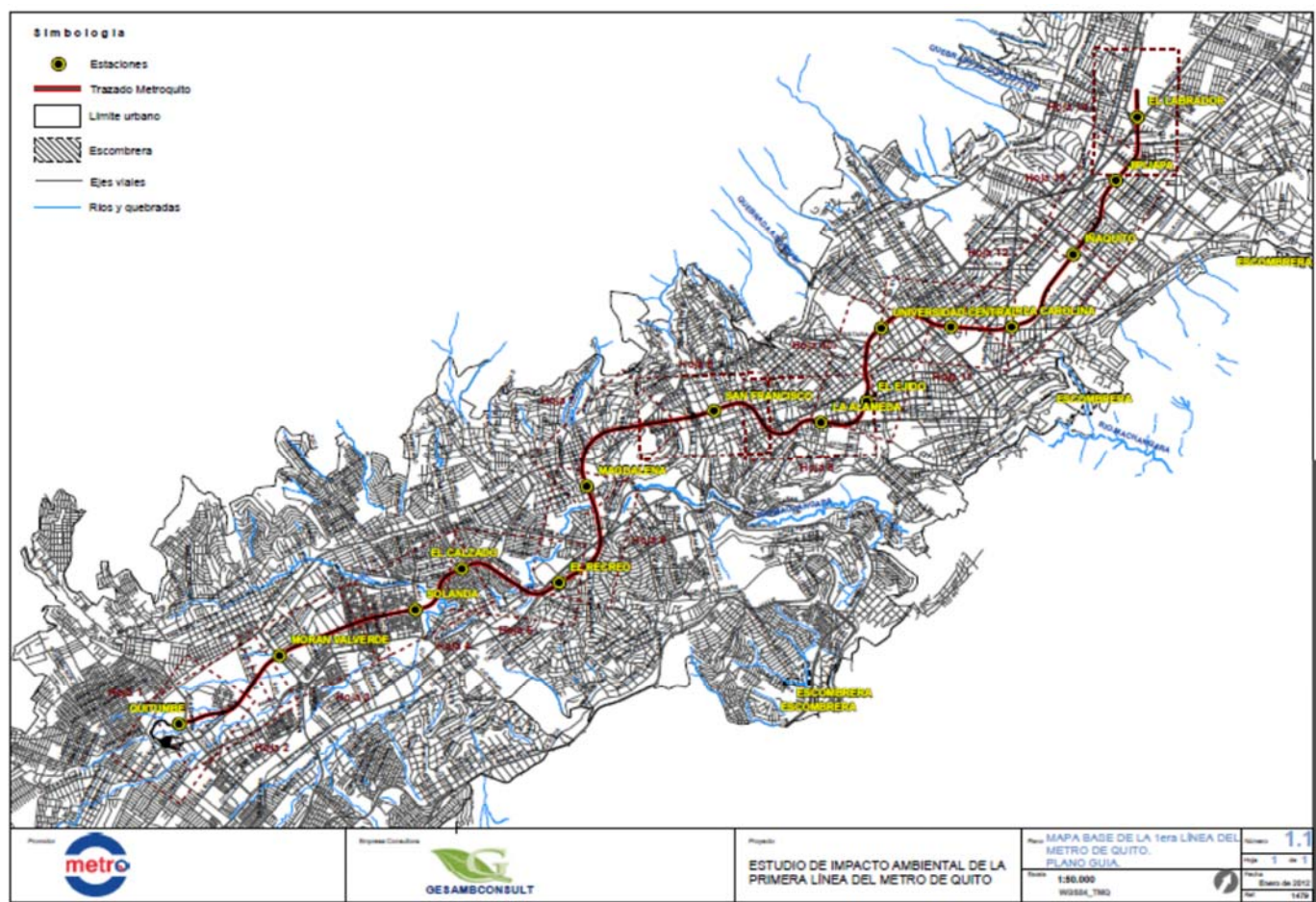
El trazado del Metro busca la conexión de las principales centralidades de Quito como puntos de alta generación y atracción de viajes. La información hasta el 2012 mencionaba que se realizaban diariamente 3.5 millones de viajes en modos motorizados; de estos un 26% se realizaba en automóviles particulares (incluyendo taxis) y 73% por el sistema de transporte público. Los estudios preliminares de demanda por transporte, proyectaron que, al finalizar la

construcción del Metro de Quito, la nueva línea movilizará más de 377.000 pasajeros por día una vez que el sistema entre en funcionamiento.

La primera línea del Metro de Quito será el eje de transporte masivo integrador norte-sur en torno al cual se re-ordenará el resto de sistemas de transporte con el objeto de optimizar el funcionamiento del sistema de transporte público en el Distrito Metropolitano de Quito”¹

¹ Metro de Quito, Plan de Manejo Ambiental, 2015.

Figura 1 - Proyecto Primera Línea del Metro de Quito



Fuente: Gesambconsult, 2012

Fase constructiva:

El método utilizado para la construcción de las estaciones se denomina cut and cover, sin embargo, antes de empezar la fase constructiva se deben realizar actividades previas que generalmente es la misma para todas las estaciones:

- Primero, se delimita el área que se va a utilizar y se coloca la respectiva señalética de información y prevención. Esta actividad es el inicio de la afectación en superficie, pues provoca cierre de vías, restricción de paso, desvío de rutas, entre otras que impactan a los negocios circundantes. Luego, se procede a remover toda la vegetación que sea necesaria para dar paso a la construcción de las estaciones subterráneas. La remoción de la capa vegetal afecta la movilidad pedestre y los accesos a viviendas y negocios. Durante la ejecución de esta actividad, se construyan cominerías, rampas y otro tipo de infraestructura que minimiza estas afectaciones.
- La siguiente fase involucra excavaciones, retiro y reubicación temporal de infraestructura de los servicios públicos (energía, comunicaciones, aguas servidas y agua potable), y la remoción de edificaciones existentes solamente cuando sea estrictamente necesario. Para esto es necesario el uso de maquinaria pesada, lo que provoca emisiones, ruido, suspensión temporal de servicios que podrían afectar el normal desenvolvimiento de las actividades de habitabilidad de la zona afectada. También se da inicio a actividades complementarias a la construcción como son el corte de metales, la suelda, movimiento de materiales y equipo pesado que representa riesgos por caída e impacto por vibración.
- Posteriormente, se realizan actividades de excavación y relleno en donde se extraen suelo y roca. Finalizado este proceso, se coloca una losa y se rellena hasta la altura de la calle. Además, para la construcción de las estaciones se necesita movilizar maquinaria y vehículos como: excavadora, camiones volquete, retro cavadoras, camiones de concreto, compactadoras y grúas, para transportar todos los materiales requeridos; este procedimiento se coordina con la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT). Adicionalmente a los impactos descritos por el retiro de infraestructura de servicios y excavación, se suma el impacto al normal tránsito por el transporte de personal y la evacuación de material de excavación. Las actividades complementarias descritas anteriormente se incrementan en cantidad e intensidad.

En la fase constructiva como tal, i) se construyen muros de pantallas, se coloca armadura y se hormigona; ii) excavación entre pantallas, que es la excavación del terreno hasta la losa superior; iii) construcción de la bóveda y relleno, en donde se pica la pantalla para empotrar la bóveda o losa plana; y finalmente iv) excavación bajo cubierta y realización de contra-bóveda, en la que se excava la sección del túnel hasta el nivel de contra-bóveda y se empotra a las pantallas. Estas

actividades se ejecutan de manera subterránea, por lo que el área de afectación en superficie se disminuye. Los impactos por ruido, vibración, tráfico disminuyen respecto a la etapa previa.

Durante esta etapa se desarrollan actividades de:

- a) Energía: electrificación, distribución, subestaciones eléctricas, tracción y alimentación.
- b) Comunicación y Señalización.
- c) Mecánica: ascensores, escaleras eléctricas y sistemas contra incendio.

El impacto de estas actividades se limita al subsuelo y eventualmente puede causar cortes de servicio eléctrico para poder conectar los equipos de generación al sistema de distribución de la ciudad.

Finalmente, se desarrollan trabajos de arquitectura, revegetación y paisajismo que corresponden a la fase final de afectación al entorno comercial de una estación. Los últimos trabajos corresponden a acabados de detalle finales que usualmente tienen una afectación mínima.

1.3. Necesidad de Reasentamiento

Las estaciones del proyecto Metro de Quito fueron planificadas construir en áreas de uso público (vías, parques, canchas), sin embargo, ha sido necesario utilizar áreas privadas asociadas a estaciones específicas, para lo cual se han realizado expropiaciones y se realizarán expropiaciones adicionales hasta concluir la obra. Hasta el momento, dichas expropiaciones no han provocado el reasentamiento de personas o viviendas.

En determinadas estaciones ha sido necesaria la reubicación de los usuarios de áreas de recreación, de los deportistas de canchas pertenecientes a ligas barriales, así como también la reubicación de comerciantes autónomos.

En diez estaciones han sido necesarios los siguientes procesos:

1. **Expropiación de predios no habitados:** Se han identificado para las Estaciones Moran Valverde y La Pradera, la necesidad de expropiar áreas usados como parqueaderos por propietarios privados.
2. **Donación/Custodia Temporal/Compra-venta al MDMQ de predios públicos:** *Patios y Cocheras y Estación Quitumbe, Estación Morán Valverde, Estación la Magdalena, Estación La Pradera.* Para estas estaciones, se han identificado predios de instituciones públicas y del mismo Municipio que requieren un método de legalización con transferencia de dominio en escrituras públicas. En todos los casos los predios sin uso como vivienda.

3. **Uso de áreas recreativas:** *Patios y Cocheras, Estación Morán Valverde, Estación Solanda y Estación Cardenal de la Torre.* Se usó un parque lineal y canchas de fútbol y básquet del Condominio las Cuadras, canchas de fútbol de Solanda y canchas públicas de fútbol, básquet y pelota nacional en Cardenal de la Torre.
4. **Uso de parque público con presencia establecida de comerciantes:** *El Ejido.* Los comerciantes y artesanos fueron reubicados en otra área del parque El Ejido.

En la Sección 3 de Identificación de Impactos de este documento, se presenta en detalle un análisis de los predios en proceso de expropiación y de las áreas de uso público con intervención en la construcción.

El Plan de Reasentamiento se elabora para establecer las medidas de mitigación de impactos para los procesos de reubicación de usuarios de espacios de uso público principalmente, tomando en cuenta que no se ha realizado reubicación de residentes en ningún caso.

1.4. Principios

El Metro de Quito como proyecto se ha enfocado en minimizar el reasentamiento de la población asentada a lo largo del proyecto y evitar el desplazamiento económico. El proyecto minimizó el desplazamiento físico de manera que no existen afectaciones a viviendas, y por tanto ningún hogar residente en el área de influencia debió mudarse a otro lugar.

Para el desarrollo del proyecto se identifica la necesidad de realizar expropiaciones de predios privadas o donaciones/custodia temporal/compra-venta de predios públicos.

En el caso de utilización de espacios de uso público, esto generó el desplazamiento de usuarios de dichos espacios, mientras que los impactos por desplazamiento económico se generaron con la reubicación de comerciantes únicamente en la Estación El Ejido.

El presente plan se formula fundamentado en los principios de derecho de la constitución ecuatoriana² y las salvaguardas aplicables³ de los OFIs⁴, enfocado en los siguientes principios:

- **Minimizar el desplazamiento de población:** Evitar el desplazamiento involuntario de la población y afectaciones a predios habitados.
- **Inclusión:** La población afectada por la construcción de las estaciones, contará con acciones de mejoramiento urbano, territorial y económico en el marco del cumplimiento del derecho a la inclusión social.
- **Equidad:** El proceso de reasentamiento responderá a los impactos causados por la reubicación de los comerciantes y artesanos, así como por el desplazamiento en el uso de espacios públicos. El plan reconoce la realidad y diversidad socio cultural y económica

² Revisar sección 2.1 Marco legal.

³ Banco Mundial, Directriz Operacional OD 4.30 sobre reasentamiento involuntario

⁴ BID. Reasentamiento involuntario Política operativa y documento de antecedentes. OP 7-10. BM. Reasentamiento Involuntario OP 4.12.

de la población y considera acciones específicas para grupos vulnerables por condiciones de género, edad y aspectos socioculturales.

- **Igualdad:** Todos los grupos sociales afectados recibirán un tratamiento similar y accederán conforme con su realidad social, económica y cultural a los programas y procesos que se ofrezcan. Se tendrá especial cuidado de atender a grupos vulnerables.
- **Información y consulta:** Los diversos grupos poblacionales integrados en este plan tendrán acceso a la información en forma transparente, clara, veraz y oportuna en el marco de respeto a sus derechos, deberes y obligaciones. De igual forma serán consultados sobre las alternativas aplicables a cada caso enfocando el ejercicio de corresponsabilidad como ciudadanos.
- **Transparencia:** Las acciones del presente plan serán difundidas y validadas por los vecinos afectados, para de manera objetiva y técnica garantizar los beneficios de la misma.
- **Mejoramiento urbano:** El presente plan contribuirá al ordenamiento y mejoramiento urbano de las áreas intervenidas, garantizando la inclusión de todos los grupos, con especial énfasis en los grupos y personas vulnerables.

1.5. Lineamientos

El PRPLMQ se desarrolla en cumplimiento con el marco regulatorio del Ecuador en materia ambiental, social, arqueología y de patrimonio y los procesos de control que en estos ámbitos están vigentes; así como cualquier modificación aprobada por las autoridades competentes. Es parte integrante del PRPLMQ las condiciones ambientales, sociales y de seguridad laboral establecidas en el Contrato de Concesión y en los contratos de crédito con los OFIs.

En este contexto, el PRPLMQ se delinea para garantizar el cumplimiento de:

- La normativa ambiental, social, arqueología y de patrimonio vigente en el Ecuador.
- Las salvaguardas ambientales y sociales de los OFIs.

Adicionalmente, el PRPLMQ se prepara para lograr:

- Desarrollo de mecanismos de gestión socio-ambiental para ser implementados en la Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental (GRSA) de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) y ser aplicados en todas las actividades del proyecto durante sus diferentes fases;
- Uso adecuado de los resultados de los diferentes estudios técnicos, sociales y ambientales con el fin de minimizar los impactos y la adquisición predial;
- Planeación, coordinación y articulación de las áreas técnicas del proyecto y actores institucionales al interior del MDMQ;

- Mejoramiento del nivel de vida de la población que recibe los impactos del proyecto, en especial aquellas personas o unidades sociales en condiciones de extrema pobreza, vulnerabilidad social, informalidad o precarias formas de habitabilidad;
- Garantía de recursos para los procesos de reasentamiento de manera eficiente y eficaz, y en cumplimiento de los objetivos de la política;
- Mantenimiento de comunicación, seguimiento y retroalimentación constante con la población sujeto, con el fin de tomar los correctivos para minimizar los impactos; y
- Contribución a la formación de una cultura ciudadana que promueva la operación y el cuidado del sistema de transporte desarrollado con la Primera Línea del Metro de Quito.

1.6. Objetivos del Plan

El objetivo principal del Plan es:

- Contar con una herramienta de gestión que permita mitigar los impactos sociales y económicos que causa la adquisición de tierras y el uso de espacios públicos por las obras de construcción del Metro de Quito.

Objetivos Específicos:

- Incorporar el análisis de vulnerabilidad de los afectados por desplazamiento económico en el área de influencia directa del Proyecto.
- Garantizar el cumplimiento de la normativa ambiental y social vigente del Ecuador y de las salvaguardas ambientales y sociales de los OFIs; y los requisitos relacionados con la adquisición de tierras y uso de espacios públicos.
- Definir y documentar las acciones y actividades necesarias durante el proceso de construcción para manejar los impactos sociales relacionados con la adquisición de tierras y uso de espacios públicos que requieren la reubicación temporal de usuarios, estableciendo acciones, cronograma y presupuesto.

2. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

2.1. Marco Regulatorio Nacional

La Constitución de la República del Ecuador (CRE) recoge los preceptos más importantes que rigen el país.

El Art. 3 numeral 7 considera como deberes primordiales del Estado “proteger el patrimonio natural y cultural del país”, lo complementa el Art. 14 que reconoce el derecho de la población de vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

La Constitución y las normas ambientales procuran lograr una convivencia armoniosa entre el hombre y la naturaleza. Las obras de infraestructura o el desarrollo pueden alterar los recursos

y motivar en muchos casos, reasentamientos o migración involuntaria de los habitantes de una zona.

La reubicación, migración o reasentamiento de individuos genera situación de vulnerabilidad para los afectados, en virtud de lo cual el Art. 42 de la CRE expresa: “Se prohíbe todo desplazamiento arbitrario, las personas que hayan sido desplazadas tendrán derecho a recibir protección y asistencia humanitaria emergente de las autoridades, que asegure el acceso a alimentos, alojamiento, vivienda y servicios médicos y sanitarios. Las niñas, niños, adolescentes, mujeres embarazadas, madres con hijas/os menores, personas adultas mayores y personas con discapacidad recibirán asistencia humanitaria preferente y especializada. Todas las personas y grupos desplazados tienen derecho a retornar a su lugar de origen de forma voluntaria, segura y digna.”

El Art. 395 expresa: “La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:

1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.
2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.
3. El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.
4. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, éstas se aplicarán en el sentido más favorable a la protección de la naturaleza”.

El Art. 396 de la CRE señala que: “El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas. La responsabilidad por daños ambientales es objetiva. Todo daño al ambiente, además de las sanciones correspondientes, implicará también la obligación de restaurar integralmente los ecosistemas e indemnizar a las personas y comunidades afectadas. Cada uno de los actores de los procesos de producción, distribución, comercialización y uso de bienes o servicios asumirá la responsabilidad directa de prevenir cualquier impacto ambiental, de mitigar y reparar los daños que ha causado, y de mantener un sistema de control ambiental permanente. Las acciones legales para perseguir y sancionar por daños ambientales serán imprescriptibles”.

El Art. 397 expresa: “En caso de daños ambientales el Estado actuará de manera inmediata y subsidiaria para garantizar la salud y la restauración de los ecosistemas. Además de la sanción correspondiente, el Estado repetirá contra el operador de la actividad que produjera el daño las obligaciones que conlleve la reparación integral, en las condiciones y con los procedimientos que la ley establezca. La responsabilidad también recaerá sobre las servidoras o servidores responsables de realizar el control ambiental. (...)”

El Art. 398 de la CRE señala que: “Toda decisión o autorización estatal que pueda afectar al ambiente deberá ser consultada a la comunidad, a la cual se informará amplia y oportunamente. El sujeto consultante será el Estado. La ley regulará la consulta previa, la participación ciudadana, los plazos, el sujeto consultado y los criterios de valoración y de objeción sobre la actividad sometida a consulta. El Estado valorará la opinión de la comunidad según los criterios establecidos en la ley y los instrumentos internacionales de derechos humanos.

Si del referido proceso de consulta resulta una oposición mayoritaria de la comunidad respectiva, la decisión de ejecutar o no el proyecto será adoptada por resolución debidamente motivada de la instancia administrativa superior correspondiente de acuerdo con la ley”.

Respecto a la expropiación el artículo 323 dice:

“Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley. Se prohíbe toda forma de confiscación.”

La ejecución del proyecto Primera Línea del Metro de Quito ha exigido utilización de terrenos públicos y privados, en el caso de estos últimos ha sido necesario iniciar un proceso de expropiación. Este proceso debe cumplir con todas las previsiones legales respectivas con el fin de no vulnerar ningún derecho de los habitantes de la zona afectada.

El Art. 376 reconoce la facultad de los municipios para “expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro”. Toda expropiación debe cumplir con los parámetros legales que garanticen el debido proceso y el pago justo del bien expropiado.

De lo expuesto podemos evidenciar que el Estado, a través del Municipio de Quito, debe garantizar la convivencia armoniosa de sus habitantes, garantizando la observancia de sus derechos y el principio constitucional de vivir en un ambiente “sano y ecológicamente equilibrado”.

2.2. LEY ORGÁNICA DE EFICIENCIA EN LA CONTRATACIÓN PÚBLICA⁵

Esta Ley "establece el Sistema Nacional de Contratación Pública y determina los principios y normas para regular los procedimientos de contratación para la adquisición o arrendamiento de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios".

Art. 4.- Principios. - Para la aplicación de esta Ley y de los contratos que de ella deriven, se observarán los principios de legalidad, trato justo, igualdad, calidad, vigencia tecnológica, oportunidad, concurrencia, transparencia, publicidad; y, participación nacional.

El Art. 58 de LOSNCP contiene el procedimiento para la compra de un bien por parte de una autoridad estatal y dice: "cuando la máxima autoridad de la institución pública haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, procederá a la declaratoria de utilidad pública o de interés social de acuerdo con la ley".

En los diversos numerales de este artículo establece los temas de:

"Artículo 58.1.- Negociación y precio. Perfeccionada la declaratoria de utilidad pública y de interés social, se buscará un acuerdo directo entre las partes, hasta por el plazo máximo de treinta (30) días, sin perjuicio de la ocupación inmediata del inmueble. Para que proceda la ocupación inmediata se debe realizar el pago previo o la consignación en caso de no existir acuerdo. El retiro del valor consignado por el expropiado, que podrá requerirse en cualquier momento dentro del juicio de expropiación, no perjudicará la impugnación propuesta. El precio que se convenga no podrá exceder del diez por ciento (10%) sobre el valor del avalúo registrado en el catastro municipal y sobre el cual se pagó el impuesto predial del año anterior al anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras, o de la declaratoria de utilidad pública y de interés social para otras adquisiciones, del cual se deducirá la plusvalía proveniente de obras públicas y de otras ajenas a la acción del propietario. "

Es importante señalar que esta ley señala la necesidad de realizar el anuncio del proyecto, lo cual se estipula en el mismo artículo en el siguiente sentido:

"El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal o Metropolitano tendrá el plazo de un mes para entregar el avalúo registrado en el catastro municipal y sobre *el cual se pagó el impuesto predial del año anterior al anuncio del proyecto en el caso de construcción de obras*, o de la declaratoria de utilidad pública y de interés social para otras adquisiciones"⁶.

Artículo 58.4. Afectación actividades económicas. Cuando exista en el predio expropiado, instalaciones en que se desarrollen actividades industriales o económicas, cuyo funcionamiento no pueda seguir por efecto de la expropiación, se pagará también la indemnización correspondiente a este daño.

⁵R.O. Suplemento No.966 Agosto 20 marzo del 2017.

⁶ El Resaltado corresponde al autor de este plan.

Artículo 58.8.- Adquisición de bienes públicos. Para la transferencia de dominio de bienes inmuebles entre entidades del sector público, siempre y cuando llegaren a un acuerdo sobre aquella, no se requerirá de declaratoria de utilidad pública o interés social ni, en el caso de donación de insinuación judicial. Se la podrá realizar por compraventa, permuta, donación, compensación de cuentas, traslado de partidas presupuestarias o de activos. En caso de que no haya acuerdo la entidad pública que expropia procederá conforme esta Ley. Para su trámite se estará a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

Artículo 58.2.- Falta de acuerdo. Expirado el plazo sin que sea posible un acuerdo directo la entidad expropiante emitirá el acto administrativo de expropiación tomando como precio el establecido en el artículo anterior sin tomar en cuenta el diez por ciento (10%). El propietario podrá impugnar dicho acto ante las y los jueces de lo contencioso administrativo, exclusivamente en cuanto al justo precio, de conformidad con el trámite para el juicio de expropiación establecido en el Código Orgánico General de Procesos."

2.3. MARCO REGULATORIO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

2.3.1. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización "COOTAD"⁷

El COOTAD regula la organización político administrativa del Estado ecuatoriano en lo relacionado al territorio. Procura brindar autonomía política, administrativa y financiera a los gobiernos autónomos descentralizados a través de sus propias fuentes de financiamiento y define políticas y "mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial".

Este Código señala en su definición sobre bienes de uso público lo siguiente:

"Art. 417.- Bienes de uso público. - Son bienes de uso público aquellos cuyo uso por los particulares es directo y general, en forma gratuita. Sin embargo, podrán también ser materia de utilización exclusiva y temporal, mediante el pago de una regalía.

- d) Las quebradas con sus taludes y franjas de protección; los esteros y los ríos con sus lechos y sus zonas de remanso y protección, siempre que no sean de propiedad privada, de conformidad con la ley y las ordenanzas"

Por lo tanto, existen bienes de propiedad municipal, cuyo dominio es de uso público, pero que Metro de Quito requerirá de su uso para el proyecto Metro de Quito.

Los artículos 446 a 459 y 594 a 596 del COOTAD contienen el régimen legal que regula los elementos sustantivos y el procedimiento de expropiación a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados.

⁷ R.O. No. 303 Octubre 19 de 2010. Actualización, Enero 14 de 2013

El proyecto Primera Línea del Metro de Quito realizará expropiaciones de terrenos aplicando el procedimiento contenido en la Sección Sexta del COOTAD.

“Art. 446.- Expropiación. - Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, propiciar programas de urbanización y de vivienda de interés social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, los gobiernos regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, por razones de utilidad pública o interés social, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y el pago de conformidad con la ley. Se prohíbe todo tipo de confiscación.”

Previo a la expropiación se deberá declarar de utilidad pública el bien tal como lo prevé el artículo 447 del COOTAD.

“Declaratoria de utilidad pública. - Para realizar expropiaciones, las máximas autoridades administrativas de los gobiernos regional, provincial, metropolitano o municipal, resolverán la declaratoria de utilidad pública, mediante acto debidamente motivado en el que constará en forma obligatoria la individualización del bien o bienes requeridos y los fines a los que se destinará. A la declaratoria se adjuntará el informe de la autoridad correspondiente de que no existe oposición con la planificación del ordenamiento territorial establecido, el certificado del registrador de la propiedad, el informe de valoración del bien; y, la certificación presupuestaria acerca de la existencia y disponibilidad de los recursos necesarios para proceder con la expropiación”

“Art. 451.- Precio de afección. - En todos los casos de expropiación se podrá abonar al propietario, además del precio establecido, hasta un cinco por ciento adicional como precio de afección”.

2.3.2. Ordenanzas Metropolitanas

Ordenanza Metropolitana que contiene el procedimiento expropiatorio de establecimiento de servidumbres en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 181

Esta ordenanza fue expedida el 29 de mayo de 2006. Contiene el procedimiento de expropiación de un bien a favor del DMQ. La Ordenanza 181 indica la información que contendrá el informe que emite cada departamento del DMQ dentro de una expropiación.

Ordenanza Metropolitana de aprobación del plano del valor del suelo urbano y rural, los valores unitarios por m², de construcción, adicionales constructivos al predio y factores de corrección que determinan los avalúos prediales que regirán para el bien 2012-2013, 152

La ordenanza establece entre otros conceptos y parámetros: los criterios y parámetros para realizar una valoración del suelo: a) si se trata de un terreno urbano o rural; b) un análisis sobre el uso del suelo; c) el tipo de zonificación; d) la tipología de las construcciones (categoría de los acabados); e) las circunstancias del mercado, etcétera. Establece que para efectos de expropiación, en cuanto al avalúo de los predios rurales, a más de lo señalado se tomará en cuenta los bosques, pastos, cultivos y otras inversiones realizadas en el mismo. Cabe recalcar

que los Usos Constructivos han sido agrupados de acuerdo a su afinidad y valor unitario, así tenemos: de uso habitacional, industrial, comercial, bancario, financiero, de hospedaje, entre otros.

Ordenanza Metropolitana para el desarrollo integral y regulación de las actividades de comercio y prestación de servicios de las trabajadoras y trabajadores autónomos del distrito metropolitano de quito, 280

El objetivo de esta ordenanza es, según lo estipula el Artículo 1, regular las actividades comerciales y de servicios en el espacio público del Distrito Metropolitano de Quito, así como fomentar el desarrollo integral de las trabajadoras y trabajadores autónomos.

De acuerdo a esta normativa de establecen definiciones, clasificación, atribuciones y deberes, sanciones, entre otros.

Tabla 1 - Definiciones Generales OM 0280. MDMQ

No. Artículo	Definiciones	
Artículo 3	Trabajo Autónomo	Toda actividad comercial que consista en la compra o venta lícita de productos o artículos; en la prestación de servicios que se desarrollen en el espacio público, o, en la transportación pública.
	Trabajadora y trabajador autónomo.	Son aquellas personas que realizan actividades de comercio y prestación de servicios de manera independiente, sin relación de dependencia de un tercero, en el espacio público autorizado.
	Giro	Clase de productos, mercadería o naturaleza de la actividad comercial y de servicios

Tabla 2 - Definiciones por Tipo de Trabajador Autónomo OM 0280 - MDMQ

No. Artículo	Clasificación	Definiciones
Artículo 4	Trabajadoras y trabajadores autónomos fijos	Son aquellos que se encuentran en espacios de uso público fijos, ubicados en una jurisdicción administrativa zonal delimitada con calle principal y secundaria. Se considerará también un sistema rotativo, de conformidad con la normativa de ejecución respectiva
	Trabajadoras y trabajadores autónomos semifijos	Son aquellos que laboran en una jurisdicción administrativa zonal, en un radio de acción determinado y por un tiempo establecido
	Trabajadoras y trabajadores autónomos ambulantes	Son aquellos que se desplazan por todo el territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

No. Artículo	Clasificación	Definiciones
	Trabajadoras y trabajadores autónomos ocasionales y temporales	Son aquellos que laboran en sitios específicos, así como en ferias y espectáculos públicos durante la realización de eventos, por ocasión y temporadas
	Trabajadoras y trabajadores autónomos en transportación pública	Son aquellos que realizan sus actividades de comercio en el interior de las unidades de transportación pública en el Distrito Metropolitano de Quito

Tabla 3 - Artículos relevantes OM0280 - MDMQ

No. Artículo	Numeral
Artículo 5	<p>De los principios. - Las actividades comerciales realizadas por las trabajadoras y trabajadores autónomos en el espacio público, serán reguladas a través de la presente ordenanza para garantizar el comercio y la prestación de servicios sostenibles</p> <p>1. Promover la consulta y participación de las trabajadoras y trabajadores autónomos involucrados en la actividad comercial y de servicios, con respecto a los planes, programas y proyectos de desarrollo; además de impulsar los Consejos Consultivos;</p> <p>7. Organizar, racionalizar y autorizar sitios específicos en los cuales las trabajadoras y trabajadores autónomos podrán ejercer en forma ordenada su actividad; y, definir los diseños que permitan un modelo de desarrollo sustentable y acorde con el entorno urbano, de acuerdo a los giros de comercio autónomo permitidos y autorizados por la normativa metropolitana.</p>
Artículo 9	<p>Uso y ocupación del espacio público.- Para efectos de la aplicación de las disposiciones de esta ordenanza, se entenderá como uso y ocupación del espacio público para el trabajo autónomo, a toda actividad que consista en la compra o venta de productos o la prestación de servicios de los giros permitidos, que tenga lugar en las aceras, plazas, parques, parques emblemáticos, portales, parterres, pasajes, puentes, bulevares, paradas de transporte de servicio público, vehículos de transportación pública y demás espacios públicos del Distrito Metropolitano de Quito, sea que la actividad tenga carácter permanente, habitual, ocasional o temporal</p>

El MDMQ, a través de las instancias competentes como las Administraciones Zonales, es el responsable de determinar el uso y ocupación del espacio público, haciendo cumplir dicha normativa, con base en las definiciones y atribuciones que dicho cuerpo legal les confiere.

Ordenanza Metropolitana que incorpora en el Capítulo V de los bienes municipales en la sección II, en el código municipal con “Convenios para la administración y Uso de las áreas de recreación y deportivas del Distrito Metropolitano de Quito, 0097

La normativa legal sobre la administración y uso de las áreas recreativas y deportivas que regula la Ordenanza Municipal 0097 expedida en septiembre del 2003 por el MDMQ, la cual incorpora al capítulo V de los Bienes Municipales, en la sección II del Código Municipal señala que

“Los Convenios para la administración y uso múltiple de las áreas recreativas y deportivas del Distrito Metropolitano de Quito”. Convenios que deberán firmarse con la instancia pertinente del Municipio para que otorguen la autorización de administración y uso múltiple de áreas recreativas y deportivas del DMQ.

2.3.3. Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022

El Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PMOT), contempla la construcción del Metro de Quito, y lo presenta como una solución a la fuerte demanda ciudadana de un servicio eficiente de transporte público. Además de analizar las ventajas de contar con un servicio menos contaminante y más seguro para la ciudadanía, pues disminuiría la incidencia de accidentes de tránsito.

Este servicio se convertiría en la columna vertebral de la transportación pública cubriendo a la ciudad de norte a sur e integrando a los valles y las parroquias del norte a través del “servicio tronco alimentador del Metro bus Q”.

2.4. MARCO INSTITUCIONAL

El proyecto Primera Línea del Metro de Quito, demanda la participación de actores institucionales nacionales y seccionales. La presente sección se enfoca en el marco institucional de las dependencias específicas relacionadas con el proceso de expropiación, uso de espacios públicos y regularización de actividades de comercio.

La ejecución del proyecto Primera Línea del Metro de Quito demandó la creación de una empresa específica para el manejo y ejecución de este proyecto. El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, bajo las previsiones y garantías del COOTAD, creó la EPMMQ.

La EPMMQ definió la necesidad de predios para las diferentes estaciones y facilidades, a partir de lo cual se activaron las diversas dependencias del MDMQ para desarrollar el proceso de expropiación que inicia con dicha definición. Estas definiciones son comunicadas a la Gerencia Jurídica, quien debe realizar el anuncio del proyecto e inscribirlo en el Registro de la Propiedad.

La Secretaría de Territorio en cada caso de expropiación emite un documento técnico favorable de “no oposición” a la planificación del Ordenamiento Territorial.

La Dirección Metropolitana de Catastro emite su informe Valorativo del predio a expropiar, basado en el COOTAD y en la ordenanza Valorativa No. 152, aplicables a procesos de expropiación. Dicha dirección emite la valoración de predios, mediante el respectivo informe en el cual se presenta la Ficha Técnica Valorativa.

La Gerencia Jurídica de la EPMMQ, sobre la base legal y con el informe valorativo, emite el criterio legal para la declaratoria de utilidad pública, con lo cual se suscribe un Acta de Negociación sobre el Predio a Expropiarse, en la que se caracteriza el bien de acuerdo a lo determinado en los aspectos legales y técnicos y se realiza la propuesta de negociación sobre el predio a expropiarse y se establece el Acta Transaccional, firmada por el gerente de la EPMMQ y el representante legal del propietario del predio o por el mismo propietario y certificada por un notario. Una comisión *ad hoc*, nombrada para el desarrollo del proceso de expropiación se encarga del proceso de negociación con los propietarios.

Sobre la base de este proceso y en cumplimiento de todos los requisitos legales, lo que incluye el pago de impuestos por parte del MDMQ a las alcabalas, a la utilidad (lo cual es descontado del precio final de expropiación) y la contribución especial de mejoras, se firma la escritura pública de transferencia de dominio por expropiación, la cual es registrada en el Registro de la Propiedad con lo que concluye el trámite expropiatorio.

En el siguiente cuadro se presenta las dependencias señaladas en el proceso de expropiación con sus respectivas responsabilidades y el nivel de involucramiento en dicho proceso.

Tabla 4 - Marco Institucional Aplicado a las Expropiaciones

Entidad	Responsabilidad	Acción
EPMMQ	Planificar y contratar estudios de ingeniería, ejecución, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito	EPMMQ, declara de utilidad pública o de interés social los bienes inmuebles con fines de expropiación, para la ejecución del Metro de Quito.
		GRSA realiza la ficha socioeconómica del propietario del predio
		Gerencia Jurídica, emite criterio técnico sobre los temas legales del proyecto Metro de Quito, entre ellos la declaratoria de utilidad pública y anuncia públicamente el proyecto (áreas para expropiación).
Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda	Definirá las estrategias territoriales, promoviendo oportunidades de desarrollo equitativas	Informe de Viabilidad Técnica del proyecto, para determinar la pertinencia y viabilidad de afectar y expropiar los inmuebles requeridos

Entidad	Responsabilidad	Acción
Dirección Metropolitana de Catastro	Valorar los bienes basados en los procedimientos internos del municipio y lo dispuesto en el COOTAD y LOSNCP	Informe Técnico Valorativo, en el que se incorpora el precio del predio según el catastro
Comisión de negociación	Comisión ad hoc, para desarrollar y culminar proceso de expropiación.	Desarrollo de proceso de negociación. Firma de Actas de negociación con los afectados
Administración general de la alcaldía del MDMQ	Tarea de administrar los fondos públicos del MDMQ	Resolución de declaración pública e informa a los afectados y genera el pago, acorde con la respectiva certificación de fondos
Fuente: Metro de Quito. 2012, 2013, 2016. Escrituras de expropiación		

Otras dependencias del MDMQ se involucran en este proceso como entes de control del trámite de expropiación, ajustados a procedimientos de la institución y al proceso de comunicación con la ciudadanía sobre el proyecto Metro de Quito.

Tabla 5 - Marco Institucional Adicional del MDMQ

Entidad	Responsabilidad	Involucramiento
Procuraduría Metropolitana	Tarea legislativa para la aprobación de ordenanzas, resoluciones y acuerdos en el MDMQ	Informe jurídico con la documentación habilitante para la expropiación
Secretaría Metropolitana de Comunicación	Incentivar la comunicación participativa de los habitantes del DMQ.	Difusión y consulta del proceso de expropiación o de reubicación
Fuente: MDMQ, 2017. Funciones dentro del orgánico funcional.		

La firma de las actas de negociación dio paso a la transferencia bancaria del valor acordado a la cuenta del afectado. Los afectados tuvieron un plazo de 15 días para pronunciarse en caso de que no estuvieran de acuerdo con el valor o el proceso de expropiación, sin embargo, no existen casos de pronunciamientos de ninguna forma en ese plazo.

2.5. MARCO INTERNACIONAL

2.5.1. Políticas operacionales del BID

La Política Operativa OP 7.10 se refiere al Reasentamiento Involuntario y tiene como alcance cubrir el desplazamiento físico involuntario de personas causado por un proyecto financiado por el BID.

El objetivo principal es minimizar alteraciones perjudiciales en el modo de vida de las personas que viven en la zona de influencia de un proyecto, evitando o disminuyendo la necesidad de

desplazamiento físico y asegurando que en caso de ser necesario el desplazamiento, las personas sean tratadas de manera equitativa y, cuando sea factible, participen de los beneficios que ofrece el proyecto que requiere su asentamiento.

La OP-710 procura como principio lo siguiente:

- Contar con un cálculo del número de personas que serán afectadas
- Contar con una estimación del costo de reasentamiento, tomando en cuenta: la trascendencia cultural o religiosa de la tierra y la vulnerabilidad de la población afectada.

Cuando el desplazamiento es inevitable la OP procura:

- Asegurar que las personas sean indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada
- Cumplir con estándares mínimos de vida y acceso a la tierra, recursos naturales y servicios agua potable, saneamiento, infraestructura comunitaria, titulación de tierras
- Recobrar todas las pérdidas causadas por dificultades transitorias
- Minimizar el desmantelamiento de sus redes sociales, oportunidades de trabajo o producción
- Disponer de oportunidades para el desarrollo social y económico

Para el caso del Metro de Quito, se procura en todas las estaciones y facilidades evitar el desplazamiento físico relacionado con la tierra, utilizando áreas de uso público como son: calles, parques, canchas deportivas entre otras. En los casos en los que no se pueda evitar el desplazamiento involuntario, se expropiará a los afectados.

2.5.2. Políticas Operacionales del Banco Mundial

La OP 4.12 del Banco Mundial sobre Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario, lo define como el “desplazamiento físico (reubicación o pérdida de vivienda) y como al desplazamiento económico (pérdida de bienes o de acceso a bienes que ocasiona la pérdida de fuentes de ingreso u otros medios de subsistencia”.

En el desplazamiento físico se deberá hacer un plan de indemnización que cubra el valor total de reposición de las tierras y de los activos perdidos. Si las personas desplazadas deben mudarse a otro lugar, se deberá contar con un reemplazo adecuado de vivienda o compensación monetaria cuando sean apropiados.

En los casos de desplazamiento económico, se compensará al propietario del negocio afectado por el costo de restablecimiento de las actividades comerciales en otro lugar, por el ingreso neto perdido durante el período de transición, y por los costos de la transferencia y reinstalación de

la planta, la maquinaria y demás equipos. Además de una compensación monetaria por el valor total del bien o "se proporcionará una propiedad que reemplace a la afectada por el proyecto (por ejemplo, instalaciones agrícolas o comerciales) de igual o mayor valor."⁸

Es importante destacar lo dispuesto en la OP 4.12 del BM que expresa:

"El Banco no efectuará desembolsos para fines de indemnización en efectivo u otro tipo de asistencia para el reasentamiento pagada en efectivo, ni para cubrir el costo de la tierra (incluida la compensación por la adquisición de la tierra). Sin embargo, podrá financiar el costo de las mejoras de la tierra vinculadas a las actividades de reasentamiento."

2.5.3. Análisis de equivalencias del marco regulatorio nacional con las políticas operacionales de los OFIs

El análisis de la aplicación de la política nacional con las políticas de los bancos se presenta en la tabla siguiente, que explica las divergencias entre el marco regulatorio ecuatoriano y las políticas del Banco Mundial:

⁸**Costo de reposición** - La tasa de indemnización de los bienes perdidos debe calcularse al costo total de reposición, es decir, el valor de mercado de los bienes más los gastos de la transacción. Con respecto a tierras y estructuras, la Corporación Financiera Internacional (IFC por sus siglas en inglés) define el "costo de reposición" de la siguiente manera:

Tierras en zonas urbanas - El valor de mercado de la tierra de igual tamaño y uso, con servicios e instalaciones de infraestructura pública similares o mejores, de preferencia situada en las cercanías de las tierras afectadas, más cualquier derecho de registro e impuesto de transferencia aplicable;

Estructuras públicas y de los hogares - El costo de la adquisición o construcción de una nueva estructura, con una superficie y calidad similares o superiores a las de la estructura afectada, o el costo de reparar una estructura parcialmente afectada, incluido el costo de la mano de obra y los honorarios de los contratistas, y cualquier derecho de registro e impuesto de transferencia aplicable.

Al determinar el costo de reposición, no se tienen en cuenta ni la depreciación del bien ni el valor de los materiales recuperados; tampoco se deduce del valor de un bien afectado el valor de los beneficios que se derivarán del proyecto.

Tabla 6 - Divergencias entre el marco legal ecuatoriano y las políticas del Banco Mundial y Soluciones Propuestas

Requisito	OP 4.12	Legislación Ecuatoriana	Divergencias y Soluciones
Prevenir desplazamiento	En la medida de lo posible, los reasentamientos involuntarios deben evitarse o reducirse al mínimo, para lo cual deben estudiarse todas las opciones viables de diseño del proyecto.	Art. 42 Constitución: Se prohíbe todo desplazamiento arbitrario.	Ninguna divergencia
Consulta y participación	Requiere informar a las personas desplazadas acerca de sus opciones y derechos relacionados con el reasentamiento. Requiere también que se les consulte y se les dé a elegir entre distintas opciones técnicas y económicas viables de reasentamiento	<p>Art 395 Constitución: El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.</p> <p>Art 398 Constitución: Toda decisión o autorización estatal que pueda afectar al ambiente deberá ser consultada a la comunidad, a la cual se informará amplia y oportunamente. El sujeto consultante será el Estado. La ley regulará la consulta previa, la participación ciudadana, los plazos, el sujeto consultado y los criterios de valoración y de objeción sobre la actividad sometida a consulta. El Estado valorará la opinión de la comunidad según los criterios establecidos en la ley y los instrumentos internacionales de derechos humanos.</p>	Ninguna divergencia
Indemnización	Requiere otorgar una indemnización rápida y efectiva equivalente al costo total de reposición por la pérdida de activos atribuibles directamente al proyecto. Si entre los efectos se incluye el traslado físico, se deberán prever medidas que garanticen que las personas desplazadas i) recibirán asistencia durante el traslado, y ii) recibirán viviendas o sitios para vivienda, o, según el caso, sitios agrícolas cuyo potencial productivo, ubicación y otros factores sean, como	Art. 42 Constitución: las personas que hayan sido desplazadas tendrán derecho a recibir protección y asistencia humanitaria emergente de las autoridades, que asegure el acceso a alimentos, alojamiento, vivienda y servicios médicos y sanitarios.	El marco legal ecuatoriano no considera apoyar a personas afectadas con su traslado físico ni con apoyo para restablecer sus medios de subsistencia durante el período de transición. Sin embargo, parte de esas actividades son realizadas por el Proyecto a través

Requisito	OP 4.12	Legislación Ecuatoriana	Divergencias y Soluciones
	<p>mínimo, equivalentemente ventajosos en conjunto a los del sitio antiguo. En los casos en que ello sea necesario para lograr los objetivos de la política, se deberán estipular además medidas que aseguren que a las personas desplazadas i) se les ofrecerá apoyo después del desplazamiento, durante un período de transición, basado en una estimación prudente del tiempo que probablemente necesiten para restablecer sus medios de subsistencia y sus niveles de vida, y ii) se les proporcionará asistencia para el desarrollo.</p>	<p>Art 323 Constitución: Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley. Se prohíbe toda forma de confiscación.</p> <p>Art 326 Constitución: reconoce la facultad de los municipios para “expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro”. Toda expropiación debe cumplir con los parámetros legales que garanticen el debido proceso y el pago justo del bien expropiado.</p> <p>COOTAD Art. 446 - Expropiación: Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, propiciar programas de urbanización y de vivienda de interés social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, los gobiernos regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, por razones de utilidad pública o interés social, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y el pago de conformidad con la ley. Se prohíbe todo tipo de confiscación.</p> <p>COOTAD Art. 451 - Precio de afección: En todos los casos de expropiación se podrá abonar al propietario, además del precio establecido, hasta un cinco por ciento adicional como precio de afección.</p>	<p>del Programa de Relacionamento Comunitario.</p> <p>OP 4.12 requiere que la indemnización sea equivalente al costo total de reposición. La legislación ecuatoriana limita la indemnización a un 10% más que el avalúo. Sin embargo, el Peritaje realizado a toda las adquisiciones de tierras privadas demostró que el Metro ha pagado costos muy cercanos al costo de reposición lo cual lo hace aceptable y congruente con lo establecido por la OP. 3.12</p>

Requisito	OP 4.12	Legislación Ecuatoriana	Divergencias y Soluciones
		<p>El Art. 58 de LOECP: cuando la máxima autoridad de la institución pública haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, procederá a la declaratoria de utilidad pública o de interés social de acuerdo con la Ley ... El precio que se convenga no podrá exceder del diez (10%) por ciento sobre el avalúo registrado en el catastro municipal y sobre el cual se pagó el impuesto predial del año anterior al anuncio del proyecto Del cual se deducirá la plusvalía proveniente de obras públicas y de otras ajenas a la acción del propietario.</p> <p>Ordenanza metropolitana 152: los criterios y parámetros para realizar una valoración del suelo establece: a) si se trata de un terreno urbano o rural; b) un análisis sobre el uso del suelo; c) el tipo de zonificación; d) la tipología de las construcciones (categoría de los acabados); e) las circunstancias del mercado, etcétera. Establece que, para efectos de expropiación, en cuanto al avalúo de los predios rurales, a más de lo señalado se tomará en cuenta los bosques, pastos, cultivos y otras inversiones realizadas en el mismo.</p>	

Requisito	OP 4.12	Legislación Ecuatoriana	Divergencias y Soluciones
Desplazamiento económico	En los casos de desplazamiento económico como resultado de la adquisición de tierras, se compensará al propietario del negocio afectado por el costo de restablecimiento de las actividades comerciales en otro lugar, por el ingreso neto perdido durante el período de transición, y por los costos de la transferencia y reinstalación de la planta, la maquinaria y demás equipos. Además de una compensación monetaria por el valor total de bien o se proporcionará una propiedad que reemplace a la afectada por el proyecto (por ejemplo, instalaciones agrícolas o comerciales) de igual o mayor valor.	No existe legislación en esta área. En estos casos, se utilizada los procedimientos establecidos por las políticas de salvaguardas de los Bancos Multilaterales.	En estos casos, el Metro ha definido un acuerdo jurídico de fecha 1 de diciembre 2017 donde define los procesos para compensación alineados a las políticas de los Banco Multilaterales. Asimismo, todos los procedimientos y recursos para realizar compensaciones serán financiados por un componente del Proyecto financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo como parte de su financiamiento adicional.
Atención a grupos vulnerables	A fin de lograr los objetivos de esta política, se deberá prestar atención especial a las necesidades de los grupos desplazados vulnerables, especialmente los que se encuentran por debajo de la línea de pobreza, los que carecen de tierras, los ancianos, las mujeres y los niños, las poblaciones indígenas las minorías étnicas, u otras personas desplazadas que tal vez no estén protegidas por la legislación nacional sobre indemnización de tierras.	Art. 42 Constitución: Las niñas, niños, adolescentes, mujeres embarazadas, madres con hijas/os menores, personas adultas mayores y personas con discapacidad recibirán asistencia humanitaria preferente y especializada.	Ninguna divergencia

3. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS

3.1. Tipos de Afectaciones

Para el caso del Metro de Quito, ya se ha definido con base en el criterio técnico la zona geográfica en la que se implementará el proyecto y por tanto ha sido posible identificar los impactos asociados al desplazamiento involuntario de los grupos sociales presentes en la zona de influencia del proyecto. Los tipos de impactos identificados por el reasentamiento involuntario se refiere a:

- **Desplazamiento físico:** implica la reubicación o pérdida de predios, y por tanto la pérdida de bienes relacionados.
- **Reubicación de áreas de uso público:** implica la reubicación de infraestructura pública (parques, canchas deportivas).

El proyecto del Metro de Quito ha minimizado el desplazamiento físico de manera que no existen afectaciones a viviendas, y por tanto ninguna familia residente debió mudarse del área.

Para el desarrollo del proyecto se identificó la necesidad de realizar expropiaciones de predios privadas y donaciones/custodia temporal/compra-venta de predios públicos, por lo que se requerirá documentar la inexistencia de estructuras residenciales en uso.

En el caso de reubicación de áreas de uso público, el impacto es la pérdida de áreas de recreación en forma temporal.

3.2. Tipos de Afectados

3.2.1. Propietarios

Para el presente plan un propietario es la persona jurídica o persona natural que cuenta con los derechos de propiedad sobre un bien. El propietario es dueño del predio y tiene su titularidad sobre el mismo. En el caso de los predios requeridos para el Metro de Quito, las propiedades cuentan con un dueño formalmente identificado, con escrituras de propiedad privada debidamente registradas en el Registro de la Propiedad.

En las diferentes áreas necesarias no existen propietarios informales o usuarios del suelo a los cuales sea necesario tomar en cuenta para los procesos de pago por expropiación que genere reasentamiento.

3.2.2. Usuarios

Usuario para el presente Plan es aquella persona que usa, utiliza o usufructúa un área de uso público para una función específica de recreación, deporte, relación interpersonal (encuentro entre vecinos) o desarrollo de procesos de comercialización en área pública para lo cual cuenta

con los permisos necesarios por la entidad de control. En este caso el usuario tiene la conciencia de que lo que está haciendo es para su bien individual o colectivo.

Este término se utilizará en el caso de las áreas públicas que han sido cerradas temporalmente para su uso: canchas de la Liga Barrial Solanda, canchas en Cardenal de la Torre o del Condominio Las Cuadras, y parque lineal de la Quebrada Ortega. Además se aplicará para los comerciantes que fueron reubicados en el Parque de El Ejido y otros posibles usuarios que se identifiquen mientras que avance el proyecto.

3.3. Desplazamiento Físico: Predios Afectados

Durante el proceso de planificación del Proyecto Metro de Quito y como parte del análisis para mitigar impactos en propiedades privadas, se planificó la construcción en áreas públicas, vías públicas o parques de uso público. En la presente sección se describen para cada facilidad y estación los predios de propietarios públicos y privados que requiere el proyecto y que genera afectación física.

3.3.1. Patios y Cocheras

Se encuentra ubicada en la zona de Quitumbe sobre 17 predios de propiedad de 5 Cooperativas y de instituciones del sector público como: BEV y MDMQ. Los predios corresponden al momento a un solo cuerpo de propiedad del MDMQ, pero fueron adquiridos y sus valores debidamente cancelados por cada predio individual. En el Anexo 1 se presenta el Acta de Custodia Temporal por parte de la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles del Municipio Metropolitano de Quito (DMGBI) de los predios de propiedad municipal, donde se implantará la edificación Patios y Cocheras.

En el momento actual se encuentra en proceso de construcción la facilidad Patios y Cocheras. El predio cuenta con un cerramiento que lo consolida, pero resta por realizar la escritura por unificación de predios para el MDMQ.

Estos predios municipales cuentan con un acta de custodia temporal entregada por la DMGBI a la EPMMQ. En el Anexo 1 se presenta el Acta de Custodia Temporal por parte de la DMGBI de los predios de propiedad municipal de la facilidad Patios y Cocheras. Todos estos predios tendrán una ocupación definitiva por el proyecto ya que las facilidades estarán implementadas durante a largo plazo.

Para esta facilidad se prevé el requerimiento de áreas adicionales para la construcción de un túnel entre pantallas de aproximadamente 1,50 km en superficie. Al momento, el Departamento de Infraestructura se encuentra definiendo el predio de afección.

El predio 424749 que constituye el borde de la quebrada Ortega, que por temas de actualización de nomenclatura se designa con un nuevo número: 802771. Este es un bien inmueble de propiedad del MDMQ de dominio de uso público donde existía un parque lineal que se describe

en la Sección 3.4. En el Anexo 1 se presenta la confirmación que el predio 802771, donde se ubica la quebrada Ortega, es propiedad municipal junto al Informe de Regulación Metropolitana.

3.3.2. Estación Quitumbe

Para la estación Quitumbe, será necesario utilizar los predios 633356, 673349 y 674704 para la construcción del pozo de extracción No. 1 de la tuneladora y el túnel entre pantallas en Quitumbe, en la Av. Cóndor Ñan. Para ello la EPMMQ cuenta con una carta de acuerdo con el Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas (ISSFA) con la autorización de acceso a dichos predios, desde el 01 de junio de 2017 hasta el 1 de julio del 2018 (Ver Anexo 2).

Cercano a esta misma estación se construirá el pozo de ventilación No. 1, que servirá para ventilar el túnel del Metro y se requiere realizar un mejoramiento de terreno para garantizar la estabilidad del suelo. Para este predio con el número 803378, se estableció un permiso de FUNDEPORTE (beneficiario de un comodato del Municipio de Quito para fines recreativas desde 1979) para intervenir en el predio por un lapso aproximado de 8 meses, luego de lo cual se restituirá el área a su estado original (Anexo 3).

Estos dos predios tendrán una ocupación definitiva por el proyecto ya que las facilidades estarán implementadas a largo plazo.

3.3.3. Estación Morán Valverde

La Estación Morán Valverde se construyó bajo la vía Rumichaca y en la actualidad la construcción en superficie fue concluida, por lo que las calles y avenidas se han restituido a su dinámica normal.

Alrededor del área de la estación, se observan zonas residenciales y comerciales bastante desarrolladas a lo largo de las Av. Morán Valverde y Rumichaca. En esta zona se encuentra el Campus de la Universidad Salesiana, Centro Infantil Pequeñitos del Presente, Escuela Católica Mixta Bilingüe Rafael Bucheli, Capilla Nuestra Señora del Socorro, Patio de Revisión Vehicular Rumichaca, Hospital del Padre Carolo, acceso al Parque Las Cuadras, además de restaurantes, cafeterías, cabinas de internet, tiendas, mecánicas, ferreterías y el Estadio de El Aucas.

La Avenida Morán Valverde es una de las arterias principales que permite conectar al sur de Quito, de oriente a occidente, además recibe el tráfico vehicular que llega desde el norte por la Av. Simón Bolívar, así como el tráfico que llega desde el sur del país. Es una vía de 6 carriles que soportan alto tráfico durante todo el día debido a la circulación de transporte interprovincial y urbano de dos compañías de transporte público (Latina y Solanda), además de transporte pesado. Soporta alto tráfico peatonal en horas pico por la presencia de instituciones educativas.

El Condominio Las Cuadras se ubica en la esquina de las calles Av. Morán Valverde y Av. Rumichaca y cuenta con un total de 450 departamentos, de acuerdo a la información provista por la EPMMQ. En el área comunal de este condominio se ha previsto los accesos a la estación,

por lo que se requiere un área de 625,10 m² donde además se ubicará una subestación eléctrica. Esta área se encuentra en proceso de expropiación y al momento cuenta con el informe valorativo realizado por la Dirección de Avalúos y Catastros. Esta valoración deberá ser actualizada a precios del catastro del 2017. La siguiente tabla presenta los datos y peritaje del valor del predio en proceso de expropiación (Anexos 4 y 5).

Tabla 7 - Estación Morán Valverde, Predios y Áreas para Expropiación

No.	Nombre del Propietario	Estado de la expropiación	Número de predio	Total área
1	Condominio las Cuadras (450 propietarios)	En proceso	213898	625,10 m ²⁹

Fuente: Metro de Quito. Informe Valorativo, previo a la expropiación

Adicionalmente, para los accesos de la Estación Morán Valverde se requiere del uso permanente de un área de 600 m² y 1000 m² de dos predios ubicados en la Av. Rumichaca Ñan y Av. Morán Valverde, Barrio Sucre Fundeporte, parroquia Quitumbe. Al momento estos dos predios se encuentran en comodato para beneficio de la Unidad Educativa Municipal Quitumbe (UEMQ) y de la Universidad Politécnica Salesiana (UPS).

La DMGBI ha entregado a la EPMMQ un acta de custodia del predio de propiedad municipal, por un área de 600 m² y de 1000 m² ubicados en la UMQ y UPS, respectivamente. Sobre dicha área la EPMMQ cuenta con la administración, control, uso, custodia y mantenimiento, de acuerdo a los oficios No. GEN-00386-01334-16-DMGBI y GEN-00433-01335-16-DMGBI, donde el Rector de la UPS autoriza la ocupación temporal de 1000.00 m² y la Secretaria de Educación, Recreación y Deporte del MDMQ, otorga la misma autorización por un área de 600.00 m² (Ver Anexo 6).

Tabla 8 - Estación Morán Valverde, Predios y Áreas en Ocupación Temporal

No.	Nombre del Propietario	Ubicación	Situación	Número de predios	Total área
1	MDMQ en Comodato con la Universidad Politécnica Salesiana	Parroquia Solanda, Estación Morán Valverde	En proceso de regularización. Actualmente se cuenta con la Autorización de Ocupación Inmediata	515571	172,55m ²
2	MDMQ en Comodato con la Unidad Educativa Municipal Quitumbe		En proceso de regularización. Actualmente se cuenta con la Autorización de Ocupación Inmediata	613264	239,84 m ²

Fuente: DE 1392, del 26 de diciembre de 2012

Estos predios tendrán una ocupación definitiva por el proyecto ya que las facilidades estarán implementadas a largo plazo.

⁹ La información del área a expropiarse por el Departamento Jurídico del EPMMQ. Sin embargo, esta área todavía podría variar.

3.3.4. Estación La Magdalena

La estación se construyó sobre los terrenos que eran propiedad del Ministerio de Defensa Nacional (MDN), donde funcionaba el Club Social de las Fuerzas Armadas (FFAA), donados al proyecto Metro de Quito mediante Decreto Ejecutivo (DE) No. 1392. Diciembre, 2012.

En este predio funcionaban distintas dependencias e instalaciones militares, áreas recreativas y vivienda fiscal del personal del Cuerpo de Ingenieros del Ejército (CIE) y demás entidades pertenecientes a las Fuerzas Armadas.

El 26 de diciembre del 2012 mediante DE 1392, el Presidente de la República autoriza al MDN para que suscriba la escritura pública mediante la cual se donará a favor del MDMQ el dominio y posesión del inmueble para la construcción de la estación La Magdalena. En ese momento se facultaba la ocupación inmediata del predio, por lo que se procedió de esa manera permitiendo al CIE el retiro de los bienes y muebles de la edificación, con lo cual se inició la construcción de la estación que al momento está finalizada.

En su momento no se firmaron las escrituras legalizando la donación, pero el CIE que construyó su Club Social en el predio del MDN, el cual fue demolido para construir la estación, reclama la cancelación de los valores por las edificaciones que habría construido. Actualmente existe un proceso de mediación en el Centro de Mediación de la Procuraduría General del Estado para establecer el valor o legalizar la donación (Ver Anexo 7).

Tabla 9 - Características del Predio Donado, La Magdalena

No.	Nombre del Propietario	Fecha Donación	Número de predios	Total área
1	Ministerio de Defensa Nacional	26/12/2012	191246	26.750 m ²
Fuente: DE 1392, del 26 de diciembre de 2012				

Este predio tendrá una ocupación definitiva por el proyecto ya que las facilidades estarán implementadas a largo plazo.

3.3.5. Plaza del Teatro

En la Plaza del Teatro se ha previsto construir un pozo de ventilación y una salida de emergencia. Actualmente el uso de esta área se encuentra en proceso de análisis, a fin de lograr que los impactos sociales asociados a la etapa de construcción sean minimizados y se logren mejoras de diseños y costos. El uso de este espacio público se deberá confirmar y de ser el caso aplicar las medidas de mitigación de impactos necesarias (Ver Anexo 8).

3.3.6. Estación La Pradera

La estación La Pradera se construye en el subsuelo de la Av. Eloy Alfaro entre Berlín e Italia. De acuerdo al plan de movilidad, se hizo el cierre de la Av. Eloy Alfaro entre Calle Berlín y Calle Alemania (Calle Alemania queda habilitada), además se realizaron cambios de sentido de las vías Berlín: Oriente - Occidente; Alemania - Acosta: Sur a Norte; Italia: Norte a Sur y Acuña – Las Casas: Doble sentido local, y también desvíos de tráfico en las Av. 9 de Octubre de Sur a Norte y en la Av. Amazonas de Oriente a Occidente.

Para los accesos a la estación es necesario expropiar los parqueaderos de tres propiedades y no será necesaria ningún área adicional (ver planos en el Anexo 9). Estos predios se encuentran en proceso de expropiación (ver informe de peritaje de valor en el Anexo 10), al momento cuentan con el informe valorativo de la Dirección de Avalúos y Catastros, afectando a un área de parqueaderos de tres negocios, es decir en ningún caso corresponde a áreas de habitación. Esta valoración deberá ser actualizada a precios del catastro del 2017.

Tabla 10 - Estación La Pradera, Predios y Áreas

Nombre del Propietario y Negocio	Lugar de afectación	Número de Predio	Área de Afectación
Luis Bolívar Salazar Barba (Nieves de París)	Parqueadero	78222	43,48 m ²
Edificio Arboleda Páez (Boconcept)	Parqueadero	1311959	68,81 m ²
Carlos Elías Villacis Pérez (Charleston)	Parqueadero	25588	73,32 m ²
Fuente: Metro de Quito. 2017. Informes Valorativos para proceso de expropiación			

Estos tres predios tendrán una ocupación definitiva por el proyecto ya que las facilidades estarán implementadas a largo plazo.

3.4. Afectación a Áreas de Uso Público y Comunal

Adicionalmente, producto de las actividades de construcción de las estaciones y facilidades, en cinco estaciones se utilizó espacios públicos de recreación, deporte o donde se comercializan artesanías y productos, cuya ocupación en superficie por el proyecto es temporal. A continuación, se describen las estaciones donde se han usado espacios públicos en los que fue necesario reubicar áreas de recreación, deporte o comercio.

3.4.1. Patios y Cocheras: Parque Lineal Ortega y Pasaje sin Nombre

Para la construcción de la facilidad Patios y Cocheras fue necesario cerrar el uso del parque lineal de la quebrada Ortega. Este parque lineal se encuentra al borde de la Quebrada Ortega, el área

verde al momento de la intervención estaba bastante descuidada, con presencia de roedores e inseguridad para usar el área recreativa; sin embargo, contaba con juegos infantiles y un sendero a lo largo de la quebrada adaptado para trotar y caminar, mismo que no podían ser utilizado debido a que sus accesos fueron restringidos.

En este caso los afectados directamente eran los moradores del Conjunto Caminos del Inca, que es el área habitada más cercana a esta facilidad. En asambleas de socialización del proyecto se presentó información general sobre Metro de Quito y sobre la construcción de la Facilidad Patios y Cocheras específicamente.

El acceso a este condominio también fue afectado debido a la construcción del muro perimetral de la facilidad. El acceso es un callejón sin nombre que comunica el condominio con la Calle Rumichaca y con el Parque Lineal Ortega.

3.4.2. Estación Moran Valverde: Área de uso comunal

En la Estación Morán Valverde se usó las canchas de futbol y básquet del Condominio las Cuadras para el campamento. Estas constituían áreas de uso comunal que al momento se mantenían arrendadas a una persona que realizaba campeonatos de futbol con vecinos del barrio. Para los condóminos, en el momento que llegó Metro de Quito, se encontraban en proceso de cerrar el arrendamiento, puesto que era una situación insostenible con el arrendatario.

Metro de Quito ubicó en esta área el campamento para la construcción de la estación y estuvo utilizándolo durante todo el proceso constructivo.

3.4.3. Estación Cardenal de la Torre: Canchas de Uso Público

La estación Cardenal de la Torre se encuentra ubicada sobre la avenida del mismo nombre. Durante la construcción, los carriles adyacentes al parterre central de la Av. Cardenal de la Torre se habilitaron para mantener los flujos de tráfico de la zona, además se eliminó el carril de parqueo. Los barrios aledaños a la estación son Quito Sur, Promoción Familiar, Unión y Justicia, Arrayanes y El Calzado.

Para la construcción de la estación Cardenal de la Torre se utilizaron canchas de futbol, de cocos y pelota nacional, de básquet y de vóley de uso público. Además, existía una caminería que comunicaba las dos vías, que también fue cerrada. Por ello, se procedió a informar y socializar de la construcción de la estación en los barrios y vecinos.

3.4.4. Estación Solanda: Canchas de Uso de la Liga Barrial Solanda

Para la construcción de la estación Solanda, la EPMMQ identificó la necesidad de utilizar las instalaciones de las canchas de la Liga Deportiva Barrial de Solanda, y su uso se prolongará por el tiempo que dure la obra total de Metro de Quito, pues este espacio se encuentra utilizado como estación permanente de trabajo, y es el sitio por donde ingresaron las tuneladoras. Las

avenidas José María Alemán, Benancio Estandoque, Ajaví y Simón Guerra permanecieron abiertas al tránsito vehicular normal y de forma permanente.

Adicionalmente, fue necesario realizar tratamiento de suelos previo al paso de la tuneladora en dos áreas dentro del Colegio Consejo Provincial de Pichincha, ubicado al frente de la estación Solanda. Dichas intervenciones fueron realizadas en el parqueadero y en un área interna del colegio. Para esta intervención se contó con la aprobación de la Subsecretaría de Educación, se realizó un proceso de socialización con los estudiantes de la unidad educativa y el personal docente.

A partir de diciembre del 2015, se inició el proceso de socialización e información sobre la construcción de la estación en el sector de Solanda, de acuerdo a las necesidades de áreas para uso del Proyecto.

Para el uso de las canchas de la Liga Deportiva Barrial de Solanda se realizó un proceso de socialización con los dirigentes de la Liga Barrial en primera instancia y posteriormente con los deportistas, para establecer un espacio similar para reubicar las canchas que se intervenirían durante la construcción. En el Anexo 11 se presentan los documentos de la relación con la Liga Barrial.

El Anexo 12 provee una descripción detallada del proceso seguido con la Liga Barrial Solanda para la reubicación de sus actividades recreativas y deportivas.

Restitución del Parque del Sector 4 de Solanda

En este parque se construye la salida de emergencia 4, para lo cual se socializó con los vecinos la construcción de la salida de emergencia y las actividades a realizarse. El sector 4 de Solanda cuenta con una directiva, con la cual se ha acordado la utilización del parque durante el período constructivo. Con esta directiva se acordó la colocación de pantallas acústicas en el generador y la modificación del horario de trabajo de 6h00 am a 22h00 con la finalidad de no molestar durante la noche a los vecinos, como medidas de mitigación. Se construyeron dos rampas para personas con discapacidad y se mantuvo abiertas las calles para circulación del tráfico y las aceras para uso peatonal.

3.4.5. Estación El Ejido: Reubicación de Comerciantes

La estación El Ejido se encuentra ubicada cerca del Barrio La Mariscal y al entorno de la Casa de la Cultura. Este es un parque tradicional de Quito, por lo que la afluencia de personas transitando durante el día es de importancia, siendo el fin de semana mayor la afluencia porque suelen existir ferias de exposiciones de productos artesanales, así como de obras artísticas.

El Parque de El Ejido cuenta con presencia establecida de comerciantes y artesanos, a los cuales fue necesario reubicar durante la construcción de la estación. Estos comerciantes y artesanos se encuentran organizados en 14 asociaciones.

La construcción de la Estación del Ejido y las acciones necesarias para la reubicación de los comerciantes y artesanos, necesitó de una importante coordinación entre diversas dependencias del MDMQ, ya que cada una de ellas cuenta con responsabilidades específicas sobre aspectos de control, de planificación o de gestión del parque. Por ello se trabajó con: la AZ Manuela Sáenz, la EPMMOP, la Dirección de Gestión Territorial y el equipo técnico de GRSA de la EPMMQ. El detalle del proceso de reubicación se presenta en el Anexo 13.

En este trabajo coordinado se realizaron acuerdos con los comerciantes para el proceso de reubicación debido a que la construcción de la estación los dejaría aislados del flujo normal de personas y sin posibilidades de ingreso a su zona de operación. Entre los acuerdos cabe destacar:

- Reubicación de 30 comerciantes pertenecientes a 6 asociaciones.
- Cambio de las condiciones de los permisos de los comerciantes del parque El Ejido: de un horario restringido a los fines de semana a un horario de trabajo de lunes a domingo

4. PROGRAMAS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO

Los siguientes programas han sido desarrollados tomando en cuenta el Marco de Política de Reasentamiento del Proyecto Primera Línea del Metro de Quito actualizado en enero del 2018 (ver Anexo 14).

4.1. PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS

Se cumplirá con el marco legal e institucional señalado en la sección respectiva, en todos los casos se legalizará con una escritura la expropiación de un bien privado o la compra-venta, donación o permuta de un bien público.

Para las áreas de uso público cerradas o utilizadas durante la construcción de las diversas facilidades y estaciones, se restituirá en iguales o mejores condiciones a las previas a la intervención.

4.1.1. Objetivo General del Programa

- Desarrollar los procesos de legalización de predios necesarios para la construcción de las diversas facilidades del proyecto

Adicionalmente los objetivos específicos del programa son:

- Verificar y dar a conocer a los diversos propietarios públicos y privados de los predios que se requieren para ocupación definitiva por parte del MDMQ para Metro de Quito.
- Elaborar los documentos que se requieren internamente en el MDMQ, para cumplir con los diversos procesos previos a la legalización para ocupación definitiva
- Establecer las medidas necesarias para la restitución de las áreas de uso público ocupadas.

- Desarrollar acuerdos con los usuarios para la restitución de las áreas de uso público ocupadas.

4.1.2. Procedimientos

La adquisición de predios se procederá siguiendo el marco institucional señalado en este documento. Es decir:

- Declaratoria de utilidad pública
- Anuncio del proyecto
- No oposición a los planes de regulación urbana con informe de viabilidad técnica
- Avalúo del predio con el informe técnico valorativo
- Avalúo del predio para establecer el valor del mercado
- Negociación con el dueño del predio con firma del acta de negociación
- Cancelación al afectado
- Escritura a favor del MDQM

La población para la aplicación de este programa al momento son los dueños de los predios reportados hasta el momento, que requieren ser expropiados, se presenta resumido en la Tabla 11. El valor a pagar por el predio de acuerdo a lo previsto en este plan y a lo señalado en las normas internacionales analizadas deberá ser a precio de reposición.

Tabla 11 - Predios de Estaciones y Facilidades que Requieren Ocupación Definitiva

No.	Facilidad	Nombre del Propietario	Tipo Predio	Tipo de Área	Estado de la expropiación	Número de predios	Total área
1	Estación Morán Valverde	Condominio las Cuadras (450 propietarios) ¹⁰	Privado	Comunal	En proceso	213898	625,10 m ²
2	Estación La Pradera	Luis Bolívar Salazar Barba (Nieves de París)	Privado	Parqueadero	En proceso	78222	43,48 m ²
3		Edificio Arboleda Páez (Boconcept)	Privado	Parqueadero	En proceso	1311959	68,81 m ²
4		Carlos Elías Villacis Pérez (Charleston)	Privado	Parqueadero	En proceso	25588	73,32 m ²
5	Pozo de ventilación #5	Empresa Pública Ferrocarriles del Ecuador	Publico	s/d	En proceso de regularización. Por definir el método para poder transferir el predio (ej. donación, compra-venta, etc.).	130782	82 m2

Fuente: Metro de Quito. Informes Valorativo, previo a la expropiación

¹⁰ Información entregada en diciembre del 2017 el área para análisis para expropiación de este predio era de 625,10 m² dividido en dos áreas dentro del mismo predio, sin embargo, a enero del 2018 el área informada es de 539,44 m².

Adicionalmente, los predios identificados para ocupación definitiva se presentan en la siguiente tabla. De estos predios se deberá realizar la legalización respectiva de dominio para el MDMQ.

Al momento se cuenta con los documentos de autorización para uso inmediato, se realizó una socialización previa con presentación de planos, tipo de trabajo a realizar y afectaciones debido a la intervención.

Tabla 12 - Estaciones y Facilidades en Uso que requieren Regularizarse

No.	Nombre del Propietario	Ubicación	Situación	Número de predios	Área Total
1	MDMQ	La Magdalena	Proceso de mediación en el Centro de Mediación de la Procuraduría General del Estado	191246	26.750 m ²
2	MDMQ en Comodato con la Universidad Politécnica Salesiana	Parroquia Solanda, Estación Morán Valverde	En proceso de regularización. Actualmente se cuenta con la Autorización de Ocupación Inmediata	515571	172,55m ²
3	MDMQ en Comodato con la Unidad Educativa Municipal Quitumbe		En proceso de regularización. Actualmente se cuenta con la Autorización de Ocupación Inmediata	613264	239,84 m ²
4	Instituto de Seguros Sociales de las Fuerzas Armadas (ISSFA)	Quitumbe, pantallas y pozo de extracción de la tuneladora	En proceso de regularización. Hay una autorización de ingreso a los predios para la EPMMQ.	673357,633356, 673340, 674704	n/d
5	FUNDEPORTE	Quitumbe Pozo de ventilación #1	En proceso de regularización, información no ha llegado al	803378	n/d

Fuente: Metro de Quito. Informes Valorativo, previo a la expropiación

4.2. PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE ÁREAS DE USO PÚBLICO

En las áreas de uso público se cumplirá con los siguientes pasos:

- Socialización del proyecto en general y de las actividades de la facilidad específica
- Generación de acuerdos con los usuarios organizados

- c. Desarrollo de acuerdos institucionales internos para el manejo de las actividades en áreas de uso público.
- d. Implementación de estrategias de comunicación, socialización y manejo de conflictos con los usuarios de áreas públicas
- e. Generación de acuerdos con usuarios organizados de áreas de uso público
- f. Identificación de usuarios que desarrollan actividades productivas o de comercio en las áreas de uso público
- g. Aplicación de ficha socioeconómica a usuarios que desarrollan actividades productivas o de comercio en las áreas de uso público
- h. Reubicación de usuarios que desarrollan actividades productivas o de comercio en las áreas de uso público
- i. Seguimiento de usuarios que desarrollan actividades productivas o de comercio en las áreas de uso público
- j. Cumplimiento de acuerdos tanto en temas de restitución de las áreas como en tiempos convenidos
- k. Restitución de condiciones del área de uso público en condiciones iguales o mejores a las previas a la intervención

Las áreas identificadas hasta el momento que se han intervenido con el proyecto y las medidas de mitigación y restitución se presentan a continuación, debiendo en el futuro seguirse lo especificado en los numerales arriba señalados.

4.2.1. Patios y Cocheras: Parque Lineal Quebrada Ortega

La quebrada Ortega deberá ser restituida con los juegos infantiles y senderos adaptados para trotar y caminar.

Al momento, se han realizado acercamientos y conversaciones con la directiva del Conjunto Caminos del Inca para establecer acuerdos. El compromiso con el Conjunto Caminos del Inca establece el arreglo del pasaje s/n que colinda con la facilidad, y la adecuación del muro con pintura ornamental (Anexo 15).

Su solicitud expresa es que el acceso al parque lineal sea cerrado para el condominio como se encuentra actualmente, puesto que la inseguridad del sector afecta directamente al condominio en caso de que este se mantenga abierto. La limitación de acceso a este parque lineal deberá ser aprobada por la Administración Zonal de Quitumbe.

4.2.2. Estación Solanda: Cancha de la Liga Barrial Reubicada

La EPMMQ socializó el proyecto, tanto con los miembros de la Directiva de la Liga como con los equipos pertenecientes a la misma. Durante dicha socialización se establecieron los siguientes acuerdos:

1. Entrega provisional de dos canchas de fútbol en reemplazo de las canchas entregadas a la EPMMQ para la construcción de la estación Solanda.
2. A partir de enero 2016 la EPMMQ realiza acciones tanto para la búsqueda de terrenos para la reubicación de las canchas de la Liga Barrial de Solanda, así como para la construcción de las facilidades de la parada Solanda, para lo cual se obtuvo las respectivas autorizaciones tanto del MDMQ como de la Liga Barrial, donde se encuentra funcionando la base de operaciones por el tiempo que dure el proyecto en mención (Anexo 16 Autorizaciones uso de canchas a la EPMMQ).

Como parte del proceso de negociación se firmó un Convenio de Cooperación entre la EPMMQ y el Presidente de la Liga barrial, cuyo objeto determina "... otorgar a la EPMMQ el uso y ocupación de las canchas de césped y de tierra de la Liga Deportiva Barrial y Parroquial SOLANDA, que se asientan sobre terrenos municipales, toda vez que dichas instalaciones serán requeridas para la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito".

En dicho convenio se definen las obligaciones de las partes, así como el plazo establecido, el cual será mientras duren los trabajos de la construcción de la Primera Línea del Metro de Quito (Anexo 17: Convenio EPMMQ - Liga Solanda).

En septiembre del 2016, la EPMMQ procede a la entrega de las 2 canchas ubicadas en el sector de La Isla, a la Liga Barrial de Solanda, cumpliendo los acuerdos establecidos en el proceso de negociación y según las especificaciones técnicas acordadas. Se realiza la entrega de 2 canchas: 1 de césped y 1 de tierra con cerramiento y tribunas, camerinos, baños, bar y luminarias (Ver Anexo 18: Acta Entrega de Canchas).

De acuerdo a las opiniones vertidas por el presidente de la Liga barrial, manifiesta que la EPMMQ cumplió con los acuerdos establecidos para la reubicación de las canchas deportivas en el sector de La Isla, incluso solucionó los problemas de drenaje que se presentaron en las nuevas canchas, en un marco de trabajo compartido con las empresas contratistas.

Según la percepción del dirigente se ha disminuido el uso de las canchas en el horario nocturno, puesto que las luminarias en las canchas, no son en número suficientes, ni alumbran lo requerido. Adicionalmente, el lugar donde se encuentran las canchas es un sitio alejado, sin mayor seguridad, particularmente en la noche, por lo que denuncia que han sufrido varios robos de partes de los vehículos, lo que genera insatisfacción.

Respecto al tema de la organización, también manifiesta que ha incidido negativamente la reubicación temporal de las canchas, puesto que en sus instalaciones tenían canchas adicionales de básquet, atletismo, el área administrativa, el salón de reuniones, etc., con una intensa actividad durante toda la semana, dirigido a todos los grupos étnicos, situación que permitía una concentración de los usuarios y un permanente movimiento y contacto entre los deportistas.

La Liga Barrial espera el cumplimiento del Convenio de Cooperación firmado con la EPMMQ, para la restitución de las canchas, en las condiciones entregadas y al plazo de devolución.

Además, la Liga tiene la expectativa de que las canchas donde se reubicó temporalmente sean entregadas para su administración, lo cual deberán tramitar directamente con la AZ Eloy Alfaro (AZE).

4.2.3. Estación Morán Valverde: Uso de espacio comunitario en el Condominio Las Cuadras

En la Estación Morán Valverde fue necesario utilizar un área de recreación comunitaria, la cancha de fútbol y cancha de básquet, del Condominio Las Cuadras. Estas áreas, al momento se mantenían arrendadas a un particular que realizaba campeonatos de fútbol con vecinos del barrio. Sin embargo, al momento de la intervención del proyecto, la figura de arrendamiento se encontraba en proceso de finalizar.

Con el Condominio las Cuadras la EPMMQ ha mantenido una relación permanente de información y socialización a través del Sr. Carlos Ninahualpa, presidente del condominio, quien ha transmitido a los condóminos la información, expresando en formas repetidas su buena relación con la EPMMQ.

El área se restituyó con la cancha de fútbol, el graderío, la víscera, los baños y un área verde con juegos infantiles. Todo lo restituido fue positivamente aceptado por la dirigencia y se cuenta con actas de entrega recepción. Adicionalmente, se acordó realizar el cerramiento del condominio a lo largo de aproximadamente 480 metros y el arreglo de otra área de recreación del condominio que se encontraba en condiciones bastante deterioradas, que fueron entregadas en el mes de diciembre del 2017.

4.2.4. Estación Cardenal de la Torre: Recuperación de las Canchas

En el área de construcción de la Estación Cardenal de la Torre se han restituido la cancha de cocos y pelota nacional, de básquet y de vóley en un área donde ya se concluyeron los trabajos de construcción de la estación. Resta por restituir las canchas de fútbol una vez que se concluyan los trabajos pendientes.

Durante toda la construcción se mantuvieron abiertas las vías y las veredas de la Av. Cardenal de la Torre en los dos sentidos, con cierres temporales en una calle secundaria, y uso de la media luna de área verde ubicada junto a la cancha sintética por el cambio de colector durante un periodo de aproximadamente seis semanas.

4.2.5. Estación Solanda: Restitución del Parque del Sector 4

Las medidas de mitigación durante la construcción de la salida de emergencia 4 fueron colocación de pantallas acústicas en el generador y modificación del horario de trabajo de 6 de

la mañana a 22h00 para no molestar durante la noche a los vecinos. El Parque deberá ser restituido en las mismas o mejores condiciones iniciales una vez concluida su uso.

4.2.6. Estación El Ejido: Reubicación de Comerciantes

En el caso de la reubicación de los comerciantes y artesanos por la construcción de la Estación El Ejido, se identifica un cambio en general positivo para los miembros de las asociaciones de comerciantes y artesanos reubicadas en el parque, sin embargo la percepción de los dirigentes y sus miembros, así como sus expectativas presentan tres escenarios, que a continuación se detallan:

1. Para los dirigentes y comerciantes entrevistados de las Asociaciones Llacta Pura, Quito Luz de América y 25 de abril, que fueron reubicadas en el corredor occidental, tomando como referencia la entrada de la Estación El Ejido, su situación es muy positiva, ya que el área donde fueron reubicados constituye un camino con constante flujo de personas, transitado a lo largo de todo el día, puesto que hacia la Av. Diez de Agosto se encuentra una parada del Trolebus y hacia la Av. Patria se encuentra una parada de diversos buses que se dirigen hacia el sector oriental de la ciudad. El flujo permanente de personas abre posibilidades para la venta de sus productos en una importante dimensión.

De las entrevistas realizadas a dirigentes y comerciantes, la percepción manifestada es que ha mejorado su situación de ingresos en comparación con los de su ubicación habitual previa. El mejoramiento de los ingresos ha sido importante según manifiestan los entrevistados debido a que laboran los siete días de la semana, puesto que ya no están restringidos al fin de semana (Gámez, 2017).

2. Los dirigentes y comerciantes entrevistados de las Asociaciones: Rumiñahui, Aida Bidé y Maquirurashka, cuya reubicación fue en el corredor oriental, tomando como referencia la entrada de la Estación El Ejido, ubicado hacia la Av. Seis de Diciembre, señalan que el área de su reubicación es un camino menos transitado por peatones, lo que inciden en que sus ingresos sean menores que las otras asociaciones, pero no menores que sus ingresos en el área que antes ocupaban, que no se ha podido documentar por la ausencia de registros de ventas por parte de comerciantes y artesanos (Gámez, 2017). La municipalidad autorizó extender los días y horarios para realizar sus actividades comerciales. Originalmente, los vendedores tenían autorización solo para vender durante los fines de semana y feriados, pero la municipalidad como medida de mitigación autorizó que puedan hacer sus actividades comerciales todos los días. Sin embargo, algunos de los miembros de estas asociaciones mantienen sus puestos cerrados durante la semana y los abren los fines de semana y feriados, conservando la dinámica previa a su reubicación.
3. Los comerciantes ubicados en la zona central, no fueron reubicados, se encuentran ubicados en el parque tras el Obelisco. Señalan que existen una serie de inconvenientes que incide en la comercialización de sus productos:

- a. Disminución de ingresos por la presencia de vendedores ambulantes, trabajadores informales no regularizados, que se ubican en la parte frontal del Obelisco y compiten por los clientes. Sin embargo, vendedores ambulantes no regulados siempre han existido en la zona.
- b. No existe control por parte de la autoridad, lo que genera inseguridad, pues según señalan la venta informal es fachada para la venta de drogas.

En estricto sentido, únicamente 30 comerciantes de 6 asociaciones de comerciantes de los 180 que se ubican en el parque El Ejido fueron reubicados temporalmente.

Los efectos de la construcción de la estación El Ejido, ha impactado de manera diferenciada a los comerciantes de las 12 asociaciones que se encuentran trabajando en el parque El Ejido, por lo que las acciones a implementarse deberán incluir a todas.

Para la toma de decisión sobre su reubicación una vez concluida la estación, se debe tomar en cuenta:

- i. La EPMMQ no tiene competencia para autorizar el lugar de la reubicación final ni las condiciones de trabajo de los comerciantes del parque El Ejido
- ii. La EPMMQ constituye el nexo entre los comerciantes y las dependencias del MDMQ.
- iii. La EPMMQ propiciará un diálogo que determine el mejor proceso de reubicación y las acciones más viables que permitan tomar en cuenta los intereses de los comerciantes.

Debido a la reubicación, los comerciantes y artesanos en el momento actual cuentan con un permiso temporal como trabajadores autónomos semifijos.

Las expectativas de los dirigentes y sus miembros son las siguientes:

- Mantener la jornada de trabajo autorizada por el MDMQ para mitigar los impactos de la reubicación: por lo tanto una jornada de trabajo de 7 días a la semana y ya no solo los fines de semana y días feriados como estaban permitidos previa a la reubicación.
 - Regresar a su estatus de trabajadores autónomos fijos
- iv. Definir mecanismos consensuados entre las diversas propuestas presentadas por las asociaciones de comerciantes para el cambio en el diseño de lugares de trabajo, así como del lugar a ser reubicados definitivamente. Identificar puntos de acuerdo para tomar decisiones, y evitar dilatar las decisiones por falta de acuerdos entre los actores..
 - v. El diseño arquitectónico del espacio para la reubicación definitiva de los comerciantes del parque El Ejido, debe contar con el presupuesto requerido por parte del MDMQ, (no de la EPMMQ), además tomar en cuenta los acuerdos entre las partes y de las necesidades de los comerciantes, así como las condiciones de trabajo en época invernal.
 - vi. Dinamizar el parque de El Ejido, a partir de la construcción de la estación del Metro de Quito, como un espacio turístico y de recreación tanto para turistas nacionales como

extranjeros, que permitirá mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad en general.

Para ello los dirigentes de las asociaciones proponen mejorar el aspecto físico de sus locales, así como proponer que la estación se convierta en una plaza turística, donde además de vender sus productos pueda ser espacio de presentaciones artísticas.

- vii. Generar un mobiliario más adecuado para sus actividades. Para lo cual han realizado una propuesta de mobiliario presentado a los funcionarios de las diversas instancias del MDMQ:

Fotografía 1 – Entrega de Maqueta por parte de comerciantes



Con base en estos elementos se proponen dos fases para la reubicación definitiva de los comerciantes del parque El Ejido:

La primera fase, un proceso inmediato, al finalizar la construcción de la estación, para lo cual ya debe existir los acuerdos y las negociaciones previas entre las partes involucradas, de la reubicación definitiva de los comerciantes.

Tomando en consideración la opinión de los comerciantes, se propone una combinación de reintegración y reubicación, tomando en consideración la ubicación original de los comerciantes.

Los comerciantes ubicados en el sector central y oriental (a partir de la entrada a la estación del Ejido), sean reintegrados a su lugar original, en la plazoleta y corredor frente a la “casa Somos”, con dirección hacia la avenida Patria.

Reubicación definitiva a los comerciantes que se encuentran situados en el corredor occidental.

Para ello se propone la siguiente ruta de acción:

- La comunicación permanente entre los actores involucrados, permitirá generar un proceso de negociación eficiente, disminuyendo la posibilidad del conflicto y ampliando

las posibilidades de establecer acuerdos, frente a las eventualidades que se puedan presentar. La información y comunicación constituye un elemento clave en el proceso de definir acuerdos.

- La coordinación con las instancias competentes del Municipio de Quito para el cumplimiento de la normativa legal en lo que se refiere al uso y condiciones del espacio público por parte de los comerciantes del parque El Ejido deberá ser permanente.
- Dar cumplimiento de la normativa legal, de acuerdo a lo establecido en la OM 0280 respecto a las condiciones de trabajo de los comerciantes y su regularización con la entrega del permiso de trabajo por parte de la autoridad competente.
- Cumplir con los acuerdos suscritos entre la EPMMQ y las partes involucradas, por tanto, es importante realizar un seguimiento y evaluación permanente del proceso, acciones pendientes y plazos a cumplirse.

Una segunda fase del proceso dependerá básicamente de la definición y elaboración de un proyecto, en el marco de lo que establece la OM 0280, con asignación presupuestaria por parte del MDMQ, para el diseño arquitectónico del espacio donde se encuentran ubicados los comerciantes, así como la definición del modelo de los locales a ser implementados y la posibilidad de ampliar el uso del espacio de la estación para presentaciones artísticas.

Proceso a mediano y/o largo plazo, que para ser implementada se requiere la decisión política de las autoridades, y como paso inicial se deberá impulsar un proceso de participación social, para el diseño arquitectónico de una plazoleta que incluya el diseño de los locales, como espacio turístico y recreativo, donde los comerciantes a más de tener sus espacios de ventas de artesanías, ofrezcan presentaciones artísticas.

4.3. PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

En octubre del 2016 la Consultora Antroproyectos realizó el proceso de investigación para la elaboración del Perfil Social del área de influencia de 7 estaciones: La Pradera, Alameda, El Ejido, Universidad Central, Quitumbe, La Carolina, que junto a los perfiles de las otras seis estaciones, se cuenta con una línea base bastante adecuada.

El proceso de socialización del proyecto en este contexto se realizó mediante los siguientes mecanismos:

1. Visitas puerta a puerta tanto a viviendas como negocios e instituciones del área de influencia directa del proyecto
2. Reuniones con organizaciones comunitarias e instituciones
3. Asambleas generales

De cada una de las estaciones se cuenta con un proceso sistematizado de socialización. Los datos referentes a número de asambleas realizadas en cada estación y número de asistentes se presentan a continuación:

Tabla 13 - Procesos de Información Realizados por Estación

No.	Estación	Asambleas Realizadas	Número Asistentes Asambleas
1	Cardenal de la Torre	3	53
2	Solanda	1	44
3	Recreo	2	120
4	Magdalena	0	0
5	San Francisco	10	364
6	La Alameda	14	449
7	Ejido	2	110
8	Universidad Central	4	262
9	Pradera	17	2575
10	Carolina	0	0
11	Iñaquito	0	0
12	Jipijapa	0	0
13	Quitumbe	3	195
14	Moran Valverde	0	20
		56	4192
Fuente: EPMMQ, Cuadros con información de detalle por estación, actualizados a noviembre del 2017			

4.3.1. Objetivo General del Programa

- Mantener a la población en general y a los afectados informados en forma oportuna y permanentemente sobre el proyecto y la utilización de las áreas de uso público de las diversas facilidades.

Los objetivos específicos del programa son:

- Informar a la población sobre las características técnicas del proyecto, las etapas de construcción, los cronogramas de obra.
- Evitar la generación de conflictos y el incremento de las expectativas en la población con información adecuada y oportuna sobre el proyecto

4.3.2. Procedimientos

Para el presente plan se desarrollará el proceso de información y comunicación hacia la población asentada en el AID del proyecto, pero principalmente a los vecinos que se encuentran en la zona denominada “frentista” de las estaciones y facilidades del proyecto.

La población objetivo para la realización de los procesos de información y comunicación se definirá y se aplicará los siguientes mecanismos:

1. Visitas puerta a puerta tanto a viviendas como negocios e instituciones del área de influencia directa del proyecto
2. Reuniones con organizaciones comunitarias e instituciones
3. Asambleas generales
4. Oficina de relaciones comunitarias con promotores comunitarios para atención permanente a los frentistas y a la población en general
5. Documentación de los diversos procesos de información a la población y a los frentistas

4.4. MECANISMOS DE ATENCIÓN DE QUEJAS Y RECLAMOS DE LOS AFECTADOS

Metro de Quito cuenta con un Procedimiento para Gestión de Quejas Ciudadanas al cual se alineará el presente plan, que es parte del Sistema de Gestión Integral Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental

5. PROGRAMA DE MONITOREO Y EVALUACIÓN

El Programa de Monitoreo y Evaluación (MyE) se orienta a encauzar el proceso de ejecución para el cumplimiento de los objetivos del Plan de Reasentamiento. Por lo tanto, es un programa integral del plan, y su implementación está bajo la responsabilidad del ejecutor del proyecto, y deberá realizarse de forma paralela al proceso de reasentamiento.

Para ser efectivo, el monitoreo y evaluación requiere de la participación de los actores involucrados en el reasentamiento durante el proceso de recolección de información, análisis y divulgación de resultados. En este capítulo se establecerán de manera general los indicadores de monitoreo y evaluación (ver matriz de la Sección 5.3), así como los lineamientos en cuanto a la participación y reportes a las partes interesadas en el avance, resultados, efectos e impactos del reasentamiento involuntario causado por el desarrollo del proyecto del Metro de Quito.

Mediante el programa de monitoreo y evaluación se busca analizar la eficiencia y eficacia de las medidas de mitigación y compensación expuestas en este documento, lo que permitirá, si se requiere, ajustarlo a las nuevas condiciones que se vayan presentando durante la ejecución del mismo, para alcanzar los objetivos definidos en cada una de las medidas compensatorias acordadas.

Es necesario conceptualizar lo que se entiende por “Monitoreo” y por “Evaluación”, a fin de precisar sus alcances y diferencias.

5.1. Monitoreo

El Monitoreo es el procedimiento sistemático que permitirá comprobar la efectividad y eficiencia del proceso de ejecución del plan de reasentamiento del Metro de Quito, para identificar los logros, nivel de avance, debilidades y recomendar medidas correctivas para optimizar los resultados deseados. El monitoreo debe ser sistemático de manera que permita:

- Determinar el progreso de la ejecución de los planes,
- Dar retroalimentación a actores involucrados, y
- Recomendar acciones correctivas para abordar problemas que afecten a los planes

El responsable de la ejecución del proyecto, es a su vez responsable de crear la estructura interna que permita que el monitoreo sea parte integral de la gestión o administración. Este proceso debe ser objetivo, cumpliendo con los siguientes atributos:

- Creíble: Debe incluir la aplicación de normas respecto de la disciplina relacionada con el proyecto, la confiabilidad y validez de los datos, asegurar el rigor del análisis de tales datos y hacer explícita la conexión lógica entre las conclusiones y las recomendaciones.
- Participativo: La práctica contemporánea de MyE descansa en la participación de todos los involucrados, incluyendo compartir la experiencia entre ellos. Así, pues, el MyE debe reflejar los diferentes intereses, necesidades y percepciones de los involucrados.
- Retroalimentador: El proceso de MyE debe ser tomado como un proceso que contribuya y retroalimente al proceso de toma de decisiones y el aprendizaje organizacional. Por consiguiente, el encargado de MyE tiene la responsabilidad especial de asegurar la divulgación sistemática de los resultados obtenidos.

El Monitoreo es un proceso continuo de análisis, observación y sugerencias de ajustes para asegurar que el proyecto está encarrilado para alcanzar sus resultados planificados.

5.2. Evaluación

La Evaluación es una apreciación y valoración sistemática y objetiva del proyecto, consiste en formular conclusiones acerca de lo que se observa a una escala mayor, aspectos tales como el diseño del proyecto, los procesos y sus impactos, tanto los previstos como los no previstos. El objetivo de las actividades de evaluación, en contraste con el monitoreo, es proporcionar un análisis enfocado e independiente del éxito general del plan de reasentamiento del Metro de Quito a intervalos regulares (centrándose en el mediano y largo plazo), incluyendo las siguientes acciones:

- Determinar si las medidas de mitigación y compensación, y el plan de reasentamiento son realistas, puntuales y de alta calidad o no,

- Evaluar los resultados del programa de monitoreo y las acciones correctivas tomadas en respuesta,
- Determinar el cumplimiento de las medidas de mitigación y compensación, las reglamentaciones nacionales y las normas internacionales,
- Evaluar los indicadores de desarrollo que surgen a mediano y largo plazo, incluidos los indicadores clave de desempeño definidos como parte del programa de monitoreo sobre el impacto del proceso de reasentamiento en las personas afectadas,
- Identificar cualquier riesgo que pueda surgir o cualquier problema imprevisto que haya sido abordado de manera inadecuada,
- Hacer recomendaciones diseñadas para corregir problemas identificados o para avanzar en el logro de las metas y objetivos del plan.

La frecuencia de las evaluaciones debe considerar como mínimo, evaluaciones trimestrales, y una evaluación ex-post. La evaluación trimestral se realiza en la etapa de ejecución del proyecto y permite identificar brechas en el proceso, y tomar acciones correctivas.

La evaluación ex post es un requisito para documentar la condición de los afectados después de la intervención y evaluar el grado en que se alcanzaron los principios y objetivos de este plan. Se recomienda que esta evaluación se realice cuando termine la implementación del plan de reasentamiento.

Con el fin de fortalecer la objetividad de la evaluación, ésta será llevada a cabo por un tercero independiente diferente a la empresa responsable del desarrollo del proyecto.

5.3. Lineamiento del Plan de Monitoreo y Evaluación

En la siguiente matriz, se esboza una estructura general del programa de monitoreo y evaluación con base en las medidas de mitigación y compensación propuestas. No obstante, al momento de implementar este programa, igualmente se deberán realizar ajustes para formular en detalle el mismo. Específicamente se deberá definir las actividades a desarrollar y sus costos, las cuales quedarán plasmadas en un cronograma y presupuesto. En la matriz se establecen los indicadores de seguimiento y los medios de verificación para las medidas propuestas.

Un aspecto fundamental del proceso de monitoreo y evaluación es que debe ser participativo y consensado para que los análisis que se produzcan y los resultados que se generen sean aceptados con confianza por las partes involucradas. La participación deberá asegurarse tanto en las etapas de recolección de la información como en la difusión de los resultados obtenidos a través del MyE.

Matriz General del Plan de Monitoreo y Evaluación de las Medidas Compensatorias y de Mitigación

Dimensión del Impacto	Medidas a monitorear y evaluar	Indicadores de monitoreo y evaluación	Medio de verificación
FISICO	Compensación por expropiación de predios a valor de reposición (10% adicional del valor catastral más costos de transacción).	100% de escrituras de expropiación firmadas y pagadas 0% de reclamaciones levantadas y no resueltas por los dueños de los predios afectados	<ul style="list-style-type: none"> Escritura pública firmada y notariada
	Reposición de áreas de recreación comunitaria afectadas.	100% de las áreas de uso comunitario que han sido afectadas son reestablecidas en el mismo lugar o en un lugar distinto en acuerdo con los hogares de la zona	<ul style="list-style-type: none"> Informes de reposición de las áreas afectadas Actas de entrega a satisfacción firmadas por los representantes comunitarios de las áreas afectadas
	Reposición de áreas de uso público afectadas.	100% de las áreas de uso público que han sido afectadas son reestablecidas en el mismo lugar o en un lugar distinto en común acuerdo con los usuarios	<ul style="list-style-type: none"> Informes de reposición de las áreas afectadas Actas de entrega a satisfacción firmadas por los representantes de las áreas afectadas
	Reubicación de comerciantes y restitución de su calidad de comerciante autónomo fijo	100% de los comerciantes se han reubicado y reestablecido su calidad de comerciante autónomo fijo anterior en el mismo lugar o en un lugar distinto en acuerdo con las asociaciones	<ul style="list-style-type: none"> Informes de reubicación de los afectados Actas de satisfacción de los comerciantes y de sus representantes de conformidad con reubicación

6. CRONOGRAMA DEL PLAN DE REASENTAMIENTO

En el siguiente cuadro se presenta el cronograma del Plan de Reasentamiento

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE REASENTAMIENTO PARA EL PROYECTO METRO DE QUITO																		
ACTIVIDADES	Año 2017		AÑO 2018												AÑO 2019			
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS																		
Patios y Cocheras																		
Regularización de Predios en custodia temporal de Patios y Cocheras																		
Regularización de Predios en custodia temporal para construcción de túnel entre pantallas (Quebrada Ortega)																		
Estación Quitumbe																		
Regularización Predio público ISSFA																		
Regularización Predio público FUNDEPORTE																		
Estación Morán Valverde																		
Actualización de valoración área de Condominio Las Cuadras																		
Regularización Área en Comodato de la Universidad Politécnica Salesiana																		
Regularización Área en Comodato de la Unidad Educativa Municipal Quitumbe																		
Estación Magdalena																		
Regularización Donación Ministerio de Defensa																		
Posible Pozo de Ventilación y Salida de Emergencia Plaza del Teatro																		

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE REASENTAMIENTO PARA EL PROYECTO METRO DE QUITO																		
ACTIVIDADES	Año 2017		AÑO 2018												AÑO 2019			
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Definición de uso definitivo para pozo de ventilación y salida de emergencia																		
Estación La Pradera																		
Actualización de valoración del Parqueadero Sr. Luis Bolívar Salazar Barba																		
Actualización de valoración del Parqueadero Edificio Arboleda Páez																		
Actualización de valoración del Parqueadero Carlos Elías Villacis Pérez																		
PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE ÁREAS DE USO PUBLICO Y COMUNAL																		
Pacios y Cocheras																		
Restitución de Parque Lineal de la Quebrada Ortega																		
Restitución de Pasaje sin nombre																		
Estación Morán Valverde																		
Restitución del Área de uso comunal del Condominio Las Cuadras																		
Estación Cardenal de la Torre																		
Restitución de Canchas de uso público																		
Restitución de Caminería intermedia																		
Estación Solanda																		

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE REASENTAMIENTO PARA EL PROYECTO METRO DE QUITO																		
ACTIVIDADES	Año 2017		AÑO 2018												AÑO 2019			
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Restitución de Canchas de Uso de la Liga Barrial Solanda																		
Restitución de Parque del Sector 4 de Solanda																		
Estación El Ejido																		
Definición de situación de comerciantes y artesanos																		
PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN																		
Visitas puerta a puerta a frentistas																		
Reuniones con organizaciones comunitarias e instituciones																		
Asambleas generales																		
Atención a través de oficina de relaciones comunitarias																		
Documentación de los diversos procesos																		
MANEJO DE QUEJAS Y RECLAMOS																		
Manejo de Quejas y reclamos																		
PROGRAMA DE MONITOREO Y EVALUACIÓN																		
Monitoreo																		
Evaluación																		

7. PRESUPUESTO

A continuación, se presenta el presupuesto para el PRPLMQ.

PRESUPUESTO DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE REASENTAMIENTO PARA EL PROYECTO METRO DE QUITO	
ACTIVIDADES	PRESUPUESTO GLOBAL
PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE PREDIOS	\$209.221,79
Patios y Cocheras	\$ 500,00
Regularización de Predios en custodia temporal de Patios y Cocheras	\$ 5.000,00
Regularización de Predios en custodia temporal para construcción de túnel entre pantallas (Quebrada Ortega)	\$ 500,00
Estación Quitumbe	\$ 1.000,00
Regularización Predio público ISSFA	\$ 500,00
Regularización Predio público FUNDEPORTE	\$ 500,00
Estación Morán Valverde	\$ 63.516,25
Regularización Expropiación área de Condominio Las Cuadras	\$ 62.516,25
Regularización Área en Comodato de la Universidad Politécnica Salesiana	\$ 500,00
Regularización Área en Comodato de la Unidad Educativa Municipal Quitumbe	\$ 500,00
Estación Magdalena	\$ 15.000,00
Regularización Donación Ministerio de Defensa	\$ 15.000,00
Posible Pozo de Ventilación y Salida de Emergencia Plaza del Teatro	\$ 0,00
Definición de uso definitivo para pozo de ventilación y salida de emergencia	\$ 0,00
Estación La Pradera	\$ 129.205,54
Expropiación del Parqueadero Sr. Luis Bolívar Salazar Barba	\$ 30.771,42
Expropiación del Parqueadero Edificio Arboleda Páez	\$ 48.720,23
Expropiación del Parqueadero Carlos Elías Villacis Pérez	\$ 49.713,89
PROGRAMA DE RESTITUCIÓN DE ÁREAS DE USO PÚBLICO Y COMUNAL	\$ 111.000,00
Patios y Cocheras	\$ 15.000,00
Restitución de Parque Lineal de la Quebrada Ortega	\$ 10.000,00

PRESUPUESTO DE ACTIVIDADES DEL PLAN DE REASENTAMIENTO PARA EL PROYECTO METRO DE QUITO	
ACTIVIDADES	PRESUPUESTO GLOBAL
Restitución de Pasaje sin nombre	\$ 5.000,00
Estación Morán Valverde	\$ 20.000,00
Restitución del Área de uso comunal del Condominio Las Cuadras	\$ 20.000,00
Estación Cardenal de la Torre	\$ 17.000,00
Restitución de Canchas de uso público	\$ 15.000,00
Restitución de Caminería intermedia	\$ 2.000,00
Estación Solanda	\$ 59.000,00
Restitución de Canchas de Uso de la Liga Barrial Solanda	\$ 55.000,00
Restitución de Parque del Sector 4 de Solanda	\$ 4.000,00
Estación El Ejido	\$ 0,00
Definición de situación de comerciantes y artesanos	\$ 0,00
PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN	\$ 0,00
Visitas puerta a puerta a frentistas	\$ 0,00
Reuniones con organizaciones comunitarias e instituciones	\$ 0,00
Asambleas generales	\$ 0,00
Atención a través de oficina de relaciones comunitarias	\$ 0,00
Documentación de los diversos procesos	\$ 0,00
MANEJO DE QUEJAS Y RECLAMOS	\$ 2.000,00
Manejo de Quejas y Reclamos	\$ 2.000,00
PROGRAMA DE MONITOREO Y EVALUACIÓN	\$5.000,00
Monitoreo	\$ 5.000,00
Evaluación	
Total	\$327.221,79
Los valores en cero se consideran gestión interna por la EPMMQ	

8. GLOSARIO

AID	Área de Influencia Directa
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
COOTAD:	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
DMGBI	Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EMGIRS	Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos
EPMMQ:	Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
ISDS	Análisis socio ambiental
IRFEYAL:	Instituto Radiofónico Fe y Alegría
m.s.n.m	metros sobre el nivel del mar
PLMQ	Primera Línea del Metro de Quito
MAGAP	Ministerio de Agricultura y Ganadería, Acuacultura y Pesca
MAE	Ministerio del Ambiente de Ecuador
MDMQ:	Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
OFIs	Organismos Financieros Internacionales
OP	Operational policy
PAC	Plan de Acción Correctivo
PMOT	Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PRPLMQ	Plan de Reasentamiento de la Proyecto Primera Línea del Metro de Quito
TESPA:	Taller Escuela San Patricio
UPC:	Unidad de Policía Comunitaria

9. BIBLIOGRAFÍA

- Antroproyectos. (2016). 3. *Perfil Social para 7 estaciones: La Pradera, El Ejido, La Alameda, El Recreo, Universidad Central, Quitumbe, La Carolina*. Quito.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (1998). *Reasentamiento involuntario Política operativa y documento de antecedentes*. Washington, DC: BID.
- Banco Mundial . (2012). *Environmental Safeguard Policies: Ancillary, Related, and Associated Activities*. Washington.
- Banco Mundial. (2001). *Política Operacional 4.12 sobre reasentamiento involuntario*. Washington.
- BID. (2010). *Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo reemplaza, OP-761*. Washington D.C.
- BID. (JUNIO, 2006). *Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas* . Washington DC.
- Consultor, B. M. (2013). *P144489 Quito Metro Line One*. Quito.
- Corporación EKOS. (2012). 6. *Estudio de caracterización social, económica y análisis de Evaluación de Medios de Transporte de la población del Distrito Metropolitano de Quito en Referencia al Proyecto del Metro de la Cuidad de Quito, ,* . Quito.
- EPMMQ-ECOSAMBITO. (2015). *Actualización del Plan de Manejo Ambiental*. Quito.
- Frank Vanclay. (2015). *Evaluación de Impacto Social:Lineamientos para la evaluación y gestión de impactos sociales de proyectos*. Washington D.C.: Asociación Internacional para la Evaluación de Impactos, BID2015.
- Gámez, Elba (2016). Informe del Proceso de Reubicación de los Comerciantes de El Ejido. Ver Anexo 13 del presente informe.
- GESAMBCONSULT. (2012). *Estudio de Impacto Ambiental de la Primera Línea del Metro de Quito, .* Quito.
- Group, H. (2015). *“Diagnóstico de las Actividades Económicas Ubicadas en el Área de Trazado del Metro de Quito Fase 2”*. Quito.
- Haro, N. V. (2016). *Perfil social y socialización en Quitumbe, Morán Valverde, Solanda, El Calzado, San Francisco, Iñaquito y Jipijap*. Quito.
- Municipio de Quito, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. (2012). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito: Municipio de Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, M. (Mayo, 2013). *Marco de Políticas de Reasentamiento*. Quito: RP1453.

PROCAPCON. (2017). *SEXTO INFORME TRIMESTRAL AUDITORIA AMBIENTAL Y SOCIAL EXTERNA (AASE) DE SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS DE LA FASE II DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO ABRIL-JUNIO 2017*. Quito.

Veintimilla, D. (01 de 12 de 2017). *La expropiación en materia procesal en el Ecuador*. Obtenido de Derecho y Análisis: <http://www.industriaimperial.com/derechoanalisis/la-expropiacion-en-materia-procesal-en-el-ecuador/>

ANEXOS

ANEXO 1: Acta de Custodia Temporal de DMGBI, Patios y Cocheras

ANEXO 2: Acuerdo ISFFA Autorización de Uso

ANEXO 3: Acuerdo FUNDEPORTE Autorización de Uso

ANEXO 4: Plano Ocupación Las Cuadras

ANEXO 5: Peritaje del predio a expropiarse

ANEXO 6: Acta de Custodia de Áreas en UPS y UEMQ

ANEXO 7: Predio Donado en proceso de Mediación

ANEXO 8: Carta EPMMQ Plaza de Teatro

ANEXO 9: Planos de expropiación en Estación La Pradera

ANEXO 10: Informe de Peritaje de predios expropiación La Pradera

ANEXO 11: Documentos de la Relación con la Liga Barrial Solanda

ANEXO 12: Descripción detallada del proceso de reubicación Liga Barrial Solanda

ANEXO 13: Descripción detallada del proceso de reubicación Comerciantes y Artesanos en el Ejido

ANEXO 14: Marco para el Plan de Reasentamiento para el proyecto Metro de Quito

ANEXO 15: Acuerdos con Caminos del Inca

ANEXO 16: Acuerdos Liga Barrial

ANEXO 17: Convenio Liga Barrial

ANEXO 18: Acta entrega Temporal de Cancha en el Sector La Isla a Liga Barrial
Solanda