

QUITO  
**cómo vamos**



INFORME  
**POLÍTICA  
PÚBLICA**  
**2021**

[www.quitocomovamos.org](http://www.quitocomovamos.org)







## COMITÉ DIRECTIVO

### MAURICIO ALARCÓN SALVADOR

Coordinador Quito Cómo Vamos, Director Ejecutivo Fundación Ciudadanía y Desarrollo

### DANIELA CHACÓN ARIAS

Coordinadora Quito Cómo Vamos, Directora Ejecutiva Fundación TANDEM

### POLIBIO CÓRDOVA

Fundador CEDATOS

### NANCY CÓRDOVA

Vicepresidenta de Proyectos CEDATOS

### RUTH HIDALGO

Decana Escuela de Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas de la Universidad De Las Américas (UDLA)

### JOSÉ MARÍA LEÓN

Editor general GK

### PABLO ZAMBRANO

Presidente Cámara de Industrias y Producción

## EQUIPO QUITO CÓMO VAMOS: INVESTIGACIÓN Y REDACCIÓN

Daniela Chacón Arias

Dennisse Carrillo

Patricio Sánchez

Juan Pablo Pazmiño

Alejandra Posso

Solange Diaz

Tiffany Cobos

Denise Rosero

### EDICIÓN

DESIRÉE YÉPEZ

### DIAGRAMACIÓN

KATHERINE VILLEGAS

### FOTOGRAFÍA

DRONEANDO ECUADOR  
IG: @droneando\_ec

## ALIADOS

Universidad Técnica Particular de Loja Ecuador (UTPL) - Cátedra UNESCO de Ética y sociedad en la educación superior

Universidad Técnica Particular de Loja Ecuador (UTPL) - Cátedra UNESCO de Cultura y educación para la paz

Universidad Técnica Particular de Loja Ecuador (UTPL) - Cátedra UNESCO de Desarrollo sostenible

Fundación Esquel

Empresa Cercana

Parlamento de Jóvenes Quito

Siamesa Editora

Cámara de Industrias y Producción

Escuela de Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas de la UDLA

Red Ecuatoriana de Mujeres Científicas (REMCI)

Fundación Ciudadanía y Desarrollo

Quito, Septiembre de 2021

Quito Cómo Vamos cuenta con los aportes de Fundación Tandem, Fundación Ciudadanía y Desarrollo, Cámara de Industrias y Producción, Escuela de Relaciones Internacionales y Ciencias Políticas de la UDLA, CEDATOS y GK.

TANDEM



ESCUELA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES



Este Informe de recomendaciones de Política Pública 2021 es posible gracias al apoyo de la Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF). Las opiniones expresadas en esta publicación son del autor y no reflejan necesariamente la visión u opinión de la Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF)







# CARTA A LA CIUDADANÍA

Ante el panorama incierto y de crisis política, económica, social e institucional que vive Quito, es una responsabilidad colectiva aportar a la construcción de soluciones. La iniciativa Quito Cómo Vamos se ha creado con ese fin. En contextos de desconfianza hacia los actores políticos y sociales, y baja legitimidad, se busca ofrecer datos y análisis objetivos en torno a la situación de la ciudad para orientar el debate a los problemas de fondo y promover la corresponsabilidad. En la medida en que las discusiones públicas se alejan de las polarizaciones ideológicas, se centran en las realidades que enfrentamos y se sustentan en información precisa, se incrementa la posibilidad de concretar acuerdos colectivos, de superar diferencias y encaminarnos hacia la construcción de una visión compartida de la capital.

Este informe pretende aportar a esa discusión. Independientemente de la resolución del conflicto sobre quién debe ser la máxima autoridad de Quito, el gran reto es dar los pasos necesarios para superar una crisis múltiple y definir un modelo de desarrollo sostenible y equitativo, más cuando en poco tiempo se elegirá nuevamente a representantes locales. Es nuestro deber, como ciudadanía corresponsable y participativa, informarnos y exigir alta calidad de debate público, y respuestas a nuestros problemas; así como asumir nuestro rol en las soluciones. La iniciativa Quito Cómo Vamos quiere delinear pautas para esa reflexión.

Agradecemos la lectura y difusión de este informe de política pública; pero, principalmente, les invitamos a apropiarse de esta recopilación y usarla para sus acciones personales y colectivas, activismos e incidencia. También queremos agradecer a quienes se sumaron activamente a los espacios de participación ciudadana y foros de debate, ustedes nos permitieron dar vida a la información.

Atentamente,

**DANIELA CHACÓN ARIAS**

Coordinadora - Quito Cómo Vamos

**MAURICIO ALARCÓN SALVADOR**

Coordinador - Quito Cómo Vamos

## RESUMEN EJECUTIVO

Este informe contiene un resumen de la evidencia levantada en catorce espacios de participación ciudadana y dos foros de debate público desarrollados entre abril y junio del 2021. Estos espacios se impulsaron en el marco de la iniciativa [Quito Cómo Vamos](#), en alianza con la academia, la sociedad civil y el sector privado, a partir de los resultados del [Informe de Calidad de Vida \(ICV\)](#) y de la [Encuesta de Percepción Ciudadana \(EPC\)](#). El objetivo fue fomentar y profundizar el análisis alrededor de la calidad de vida en Quito. Para lograrlo, se generó un diálogo entre diversos actores, de modo que se propongan reflexiones e interpretaciones sobre las problemáticas más inquietantes y se planteen políticas para enfrentarlas.

En estas dinámicas se combinó el análisis de la información cuantitativa, contenida en el ICV, con la cualitativa de la EPC. En ese sentido, la revisión de las problemáticas y las propuestas discutidas permiten el análisis colectivo y soluciones consensuadas, a partir de las realidades y tendencias identificadas.

A continuación se exponen el estado actual y los principales retos que la ciudad enfrenta y, posteriormente, las propuestas y reflexiones que surgieron de los espacios de participación. El objetivo es que sean usados como una herramienta de apoyo en el debate y la toma de decisiones para la mejora de la calidad de vida en la capital.



## PLANTEAMIENTO DE LOS PROBLEMAS

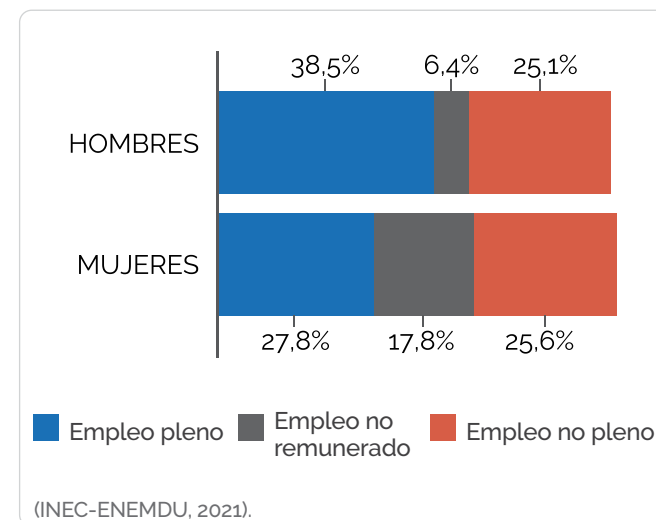
En Quito viven 2 781 641 personas, esto es el 15.88 % del total de la población ecuatoriana<sup>1</sup>, lo que la convierte en la ciudad más poblada del Ecuador. Su crecimiento demográfico y territorial, y el estatus de centro político, administrativo y cultural, hacen que sea un referente. Por lo tanto, las autoridades, en conjunto con la ciudadanía, deben tomar una serie de decisiones políticas, administrativas y económicas que permitan a sus habitantes desarrollarse plena y equitativamente, en una urbe inclusiva y sostenible.

De acuerdo a los resultados de la EPC, el 49 % de las personas encuestadas indicaron que se sienten insatisfechas en Quito como una ciudad para vivir. Identificaron la inseguridad (24.8 %), el desempleo (18.10 %), la corrupción de los servidores públicos (13.8 %) y el deficiente servicio de transporte y movilidad (11.60 %) como los principales problemas que afectan la calidad de vida y que deberían ser resueltos prioritariamente. A estos datos se suman los problemas de convivencia ciudadana pues, aunque el 95 % de consultados afirma que no violaría la ley para su beneficio, un importante 48 % cree que nadie respeta las normas.

Cabe destacar que, en una sociedad donde las personas sienten que solo ellas cumplen las disposiciones y el resto se las salta sin consecuencias negativas, es poco probable que haya motivación para cumplirlas. Estas contradicciones reflejan los niveles bajos de confianza en las instituciones, que tienen como consecuencia que el 53 % señale que estaría de acuerdo en hacer justicia por 'mano propia'.

Este análisis se desarrolló desde una perspectiva de género; es decir, de manera transversal se abordó la situación de las mujeres, evidenciando sus problemas específicos en la ciudad. Por

ejemplo, en términos de empleo, se conoce que el 67.53 % de quienes no aportan al seguro social son mujeres. Esto podría deberse a la situación desigual en el ámbito laboral, donde:

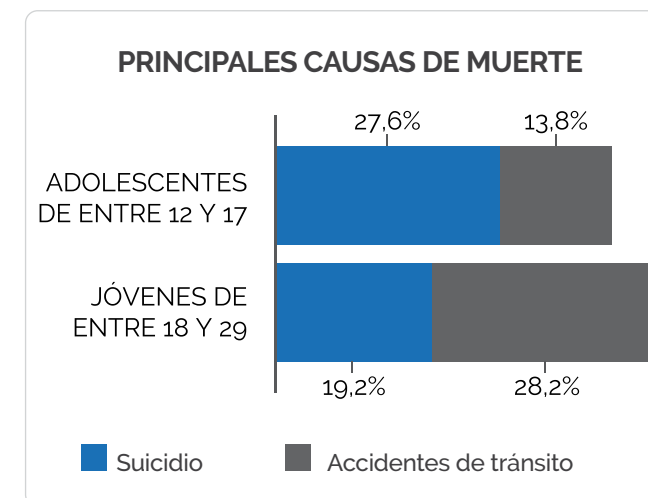


En lo que se refiere a convivencia y seguridad, de acuerdo a la Encuesta de Victimización, del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2019), siete de cada diez mujeres han experimentado algún tipo de violencia a lo largo de su vida. Los indicadores de seguridad, del Ministerio de Gobierno, señalan que en Pichincha, en el 2020, se produjeron trece femicidios. Según los datos de la Fiscalía General del Estado (FGE), entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2020, en Quito se registraron nueve femicidios. Esto representa el 69.23 % de asesinatos de mujeres por cuestión de género en la provincia. Es importante enfatizar en que estas cifras difieren de las obtenidas por la Alianza para el monitoreo y mapeo de feminicidios en Ecuador, que indican 20 femicidios a escala provincial, lo que refleja un subregistro.

Sobre transporte público, la EPC evidenció que el 75.9 % de las mujeres lo usa como el principal medio de movilización; sin embargo, el 93.7 % afirma que es inseguro<sup>2</sup>. Finalmente, uno de los datos más alarmantes expuesto en el estudio 'Incorporación de la perspectiva de género en el Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito', de la consultora Plural, es que el 61.1 % de mujeres percibe que el resto de usuarios no hace nada respecto a la violencia sexual que sufren. La razón sería un grado elevado de "naturalización" de las agresiones (Plural, 2019).

Asimismo, se abordó la situación de los jóvenes en la ciudad, quienes representan el 34 % de la población quiteña, distribuida entre adultos jóvenes de 20 a 39 años; seguido del 31 % de niñas, niños y adolescentes (NNA). En materia de educación, preocupa que, a pesar de que en Quito la tasa de escolaridad es de casi 13 años (alta en relación al resto del país), únicamente el 21.5 % de jóvenes accede a educación superior. El 2.2 % de adolescentes de entre 15 y 17 años ni estudia ni trabaja. Esa realidad afecta, principalmente, a los hogares más pobres. A ello se suma que, según la EPC, el 74 % de los jóvenes de 16 a 25 años identifica que no es fácil emprender en la ciudad de manera independiente.

En términos de salud, seguridad y convivencia llama la atención que, de acuerdo al Registro de Nacimientos y Defunciones del INEC del 2019:



Al preguntar sobre la seguridad y convivencia ciudadana, destaca que el 81.2 % de jóvenes considera que Quito no es segura, y el 28.6 % identifica a los asaltos callejeros como el problema más grave en sus barrios.

Respecto al medio ambiente y los indicadores que miden su impacto en la ciudadanía, según los resultados de la EPC, el 35.6 % de quiteñas y quiteños considera que la contaminación generada por el parque automotor es la principal complicación. De acuerdo a la última evaluación de la huella de carbono realizada por el Municipio en el 2015, los medios de transporte motorizado son los responsables del 40 % del dióxido de carbono presente en el aire de Quito. En ese sentido, son alarmantes los resultados de la Encuesta de Condiciones de Vida - Sexta Ronda, que arroja que el 40.4 % de personas en la capital sufre de infecciones agudas respiratorias a causa de una baja calidad del aire<sup>3</sup>.

Esta radiografía permite identificar a grosso modo la situación de la ciudad y las principales preocupaciones ciudadanas frente a la gestión administrativa local. Además, da cuenta de la poca o nula discusión y tratamiento que se da a estos asuntos en la esfera pública. La iniciativa Quito Cómo Vamos ha evidenciado la necesidad de crear espacios que fomenten la empatía, el sentido de pertenencia, las redes de colaboración y confianza y, sobre todo, la apropiación del conocimiento y los datos sobre la calidad de vida en la urbe. Todo con el fin de lograr una ciudadanía activa y corresponsable en la toma de decisiones, la disminución de las brechas de acceso a la información y la construcción colectiva.

1 INEC. 2021. Proyección poblacional.

2 Plural. 2019. Incorporación de la perspectiva de género en el Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Metropolitano de Quito.

3 INEC. 2015. Encuesta de Condiciones de Vida, Sexta Ronda.



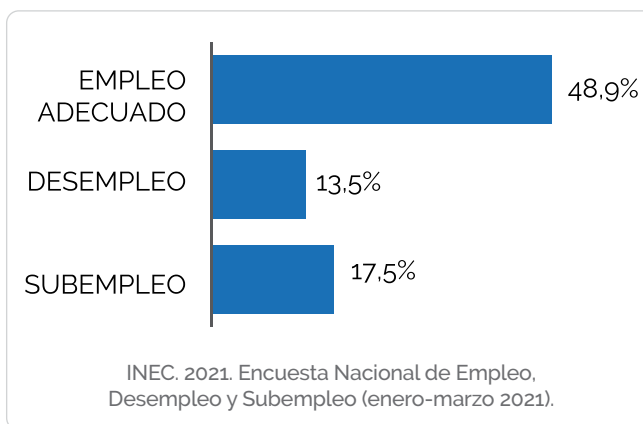


## RETOS IDENTIFICADOS EN LOS ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y FOROS DE DEBATE PÚBLICO

### SITUACIÓN ECONÓMICA Y POBREZA

Las ciudades capitales son, usualmente, las que concentran la mayor cantidad de la población de un país, las que más aportan en el crecimiento nacional y las que más empleos generan, debido a la concentración de empresas y actividades productivas. Sin embargo, esto no es necesariamente un indicador de calidad de vida, pues también implica que sean los territorios receptores de los impactos negativos. Quito, por ejemplo, es la que más aporta al valor agregado bruto nacional, con un 23.15 % y, a pesar de eso, es la más afectada por la pandemia de coronavirus, pues la tasa de desempleo actualmente es del 13.5 %. Dato preocupante, ya que es la más alta del país (INEC, 2021).

De acuerdo a las estadísticas levantadas por el INEC durante el primer trimestre de 2021, en Quito la tasas de empleo, desempleo y subempleo fueron:

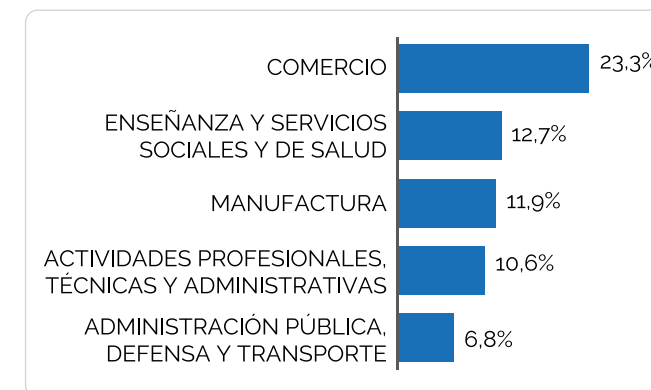


Estas cifras reflejan que poco menos de la mitad de la población trabaja 40 horas semanales o más y percibe ingresos iguales o superiores al salario mínimo. La misma encuesta evidenció que, en la capital, el 51.5 % de personas en edad de trabajar, que representan el 56.37 % de la población, tiene una ocupación que no necesariamente está relacionada al empleo digno.

Ante este escenario, es sumamente probable que exista un alto porcentaje de personas que generan recursos a través de actividades informales. Lamentablemente, no ha sido posible encontrar información actualizada al respecto. El último censo sobre el comercio autónomo en Quito se llevó a cabo entre 2017 y 2018 y refleja que, en las 32 parroquias urbanas y Calderón, se registran 9606 comerciantes autónomos

entre regularizados y no regularizados. Desde entonces, no ha existido un esfuerzo para generar y mantener datos actuales y relacionados a la pandemia; por lo tanto, se desconoce la cifra exacta de quienes son parte de la economía informal. Adicionalmente, las mujeres son las que presentan las cifras más altas de desempleo. Por lo tanto, probablemente son ellas quienes están, mayoritariamente, en condiciones de precariedad e informalidad laboral.

Se hace necesario reconocer los sectores productivos que generan mayor empleo en la ciudad, con el fin de marcar una ruta hacia dónde enfocar los esfuerzos de reactivación y desarrollo económico. Así:



Respecto a las cifras relacionadas al comercio, actualmente los servicios de delivery se suman a esta categoría que, si bien forma parte del sector formal, genera prácticas relacionadas con la economía informal.

Evidenciadas estas cifras, es entendible la preocupación, especialmente de la juventud, sobre la falta de una política pública integral entre la realidad de la oferta educativa y el acceso a un empleo adecuado, pleno, o a las actividades económicas dignas. Si se considera el modelo actual de planificación, que no logra empatar la inversión privada con la pública, ni repartir la riqueza generada por el aprovechamiento del suelo a través de un sistema de cargas y beneficios, se tiene como resultado una ciudad incapaz de generar las condiciones adecuadas para empleo digno y desarrollo económico sostenible.





## MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE

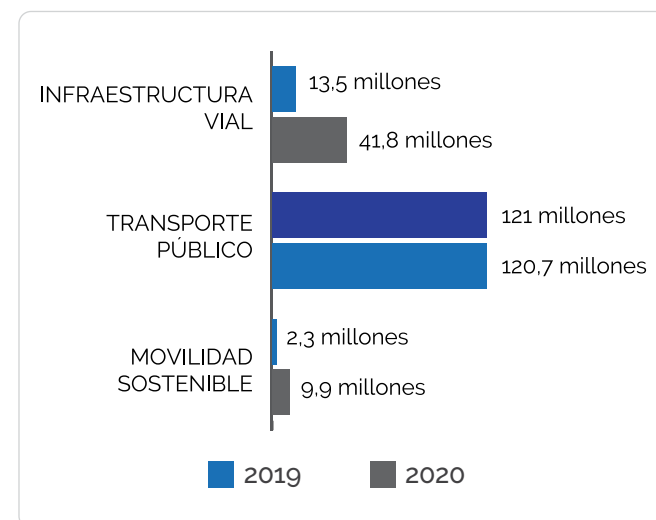
Además del problema de la contaminación ambiental generada por el parque automotor, otra de las principales preocupaciones es el mal manejo de los residuos (22.5 %) y la ausencia de árboles y espacios verdes (8.3 %). Sobre el primero, la movilidad es uno de los elementos habilitantes para el desarrollo de las ciudades y la calidad de vida, pues es el principal catalizador del acceso a oportunidades. Un estudio sobre el transporte informal en Quito<sup>4</sup> evidenció que, ante la falta de empleo y acceso al transporte público -especialmente desde las periferias-, se ha encontrado en el transporte informal una solución a tales problemas e, incluso, a la falta de enfoque de género. Las mujeres afirman sentirse más seguras en el transporte informal.

En este sentido, se podría inferir que el modelo de transporte público, tal como está concebido desde la institucionalidad municipal, no es lo suficientemente flexible para atender las necesidades de toda la población. Profundiza las inequidades, motiva el uso de alternativas informales y posiciona al automóvil privado como una aspiración. Esto último debido a que tanto la regulación como la gestión del sistema no están diseñadas para atender la demanda de los sectores más alejados de la ciudad, sino la de los gremios y grupos de presión.

Sin embargo, las restricciones generadas por la pandemia han modificado los patrones y formas de desplazamiento, incrementando el uso de modos de transporte sostenibles, como la caminata y la bicicleta. De acuerdo a la consultoría 'Apoyo al transporte urbano en respuesta al COVID-19', el transporte activo como la caminata y la bicicleta tienen un crecimiento combinado del 13.6%; siendo la bicicleta la que crece en un 8.6 %, al pasar del 0.5 % de los viajes al 9.1 %. La caminata crece del 7.8 % al 12.8 %. Este cambio tiene un impacto positivo en el medio ambiente, que debe sostenerse a través de política pública e inversiones en infraestructura que garanticen seguridad.

Es preciso recordar que, en el 2008, a través del Plan Maestro de Movilidad, se planificó el Subsistema Metro de Quito para enfrentar los problemas que surgieron de una política que, durante décadas, ha estado orientada a la promoción del vehículo particular. El crecimiento poblacional, acompañado de una regulación permisiva de expansión acelerada y poco planificada, más un sistema público que no llega a las parroquias rurales ni periferias urbanas, ha desembocado en la exigencia de más infraestructuras viales, en lugar de una reestructuración del sistema, pues la mayoría de actividades diarias se realizan en el hipercentro de la ciudad.

La proyección de demanda del Metro de Quito fue planificada para atender a 350 000 pasajeros al día, teniendo en cuenta que el Subsistema convencional<sup>5</sup> atiende a 1 600 000, y el Subsistema de Transporte Metropolitano a 1 000 000. Estas cifras muestran que el 70 % de la población viaja diariamente en transporte público y el 30 % en vehículo privado. Sin embargo, la mayoría de recursos públicos destinados a movilidad está presupuestada de la siguiente forma<sup>6</sup>:

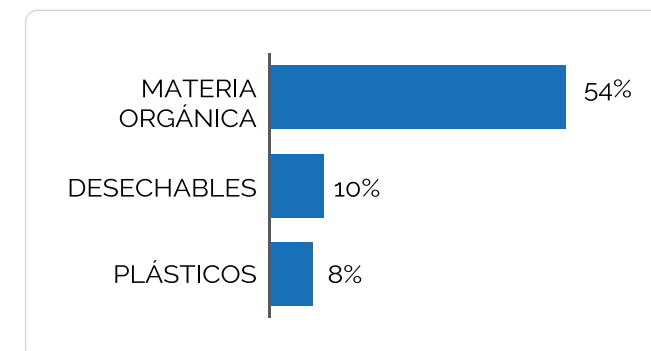


Los grandes proyectos de infraestructura vial se han considerado soluciones para los problemas de tráfico y congestión; no obstante, nuevas

corrientes de planificación evidencian que muchas no son funcionales para las necesidades de disminución de los tiempos de viaje o de la contaminación ambiental. Ante eso, la pandemia ha demostrado la capacidad de las personas de modificar sus hábitos de movilidad. Pero, ante la ausencia de una integración real del Sistema de Transporte Público Metropolitano con los no motorizados, y la carencia de una planificación que no considera la realidad económica y social, el Sistema Integrado está lejos de transformar y mejorar la calidad de vida.

La pandemia también incidió en la demanda proyectada para el Metro de Quito, por lo que resulta urgente conocer cuál será la estrategia frente a la oferta de transporte público y si se ajustará a los requerimientos reales de movilidad. Vale exigir transparencia en los costos de esa infraestructura y los que la ciudadanía asumirá en el momento de la integración al Sistema de Transporte Público. Según los datos del Municipio de Quito, en 2020, el 40 % (\$517 601 705.70) del total de su presupuesto se asignó a movilidad, siendo el metro el rubro preponderante.

Por otra parte, respecto al manejo de los residuos, con base en datos de la Secretaría de Ambiente del Municipio de Quito<sup>7</sup>, el 13 % de la huella de carbono en la ciudad es provocada por este sector. Diariamente, en el área urbana se generan 0.85 kg de residuos sólidos por habitante, conformados por:



Durante el 2020, en la Estación de Transferencia Norte se recibieron 1052.08 toneladas de residuos sólidos por día; en la Estación de Transferencia Sur 850.4 toneladas. Del total, la municipalidad recuperó apenas el 0.3 %. Solamente la Estación Norte está operativa para la separación de residuos. Esto quiere decir que el resto de basura se envió al relleno sanitario El Inga.

A pesar de esa situación, según los resultados de la EPC, un 25 % de la población en Quito está interesada en separar los desechos que se generan en casa para reciclaje. Es un porcentaje interesante cuando se empata este dato con los problemas sociales colaterales, que resultan de la deficiente gestión. Lamentablemente, no existen cifras oficiales que dimensionen el número real de recicladores de base y su situación económica, laboral y social tanto a escala local como nacional. La Red Nacional de Recicladores del Ecuador estima que, en el país, son más de 20 000 recicladores de base, de los cuales el 54 % son mujeres y el 90 % no está afiliado al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS). En la capital, el cálculo apunta a 2000 recicladores.

De esta manera se observa cómo un sector importante de la sociedad que dedica su vida al reciclaje, determinante en la generación de ciudades más amigables y ambientalmente responsables, no ha logrado ser parte de los sistemas formales económicos y sociales. La falta de infraestructura para el aprovechamiento de residuos, de normativa clara y de procesos de enseñanza y aprendizaje, ahondan la crisis del relleno sanitario de Quito. Esto, a pesar de que en el 2020 se destinaron aproximadamente \$15 904 808.43 millones de dólares a la gestión integral de residuos sólidos, incluido infraestructura.

La ausencia de espacios verdes incide en la problemática ambiental. De acuerdo al reporte del Índice del espacio verde para el ciudadano del Distrito Metropolitano de Quito<sup>8</sup>, en 2017

4 Puga, E; Gamble, J. 2019. Is Informal Transit Land-Oriented? Investigating the Links Between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador. Lincoln Institute of Land Policy.

5 Buses operados por operadores de transporte público privados.

6 Plataforma de Gobierno Abierto del Municipio de Quito: [http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page\\_id=142](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=142)

7 Para más información: <http://www.quitoambiente.gob.ec/index.php/cambio-climatico/programas-y-proyectos/reduccion-y-compensacion-de-la-huella-de-carbono-en-el-dmq>

8 Distrito Metropolitano de Quito. 2017. Reporte Avance del índice del espacio verde para el ciudadano - Etapa uno.



existía un superávit en la dotación de espacios verdes, de 13.8 m<sup>2</sup> por habitante, superando así la dotación recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS), de 9 m<sup>2</sup> por habitante. La cifra podría parecer alentadora, pero al analizar 43 de las 65 parroquias, que representan al 73 % de la población, se observa que presentan un déficit dotacional de áreas y espacios públicos verdes. La razón de estos resultados es que la metodología utilizó los parques, incluidos los lineales, a los cuales no toda la ciudadanía tiene acceso o cercanía para su disfrute y esparcimiento.

La distribución de áreas y espacios verdes en Quito ha sido heterogénea, no ha existido una planificación que permita su implementación equitativa y que considere su función ecológica y social. Su ausencia hace que la temperatura, humedad y radiación no estén controladas en la ciudad. Actualmente, el promedio de radiación ultravioleta en la capital es de 10.32. A partir de 8, es considerada muy alta y las recomendaciones son no salir, buscar sombra, y usar protección solar y sombrero.



### GESTIÓN Y FINANZAS PÚBLICAS Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

De acuerdo a la EPC, la ciudadanía hoy tiene niveles bajos de percepción sobre la calidad de la gestión de las autoridades (58 %) y niveles altos de percepción sobre el incremento de la corrupción en la gestión municipal (71 %), así como de la falta de acceso a la información o la carencia de información completa. El nivel de cumplimiento de transparencia de las instituciones municipales es aún más bajo. La Comisión Quito Honesto reveló en 2019 que el 53 % publica información completa y actualizada,

el resto está incompleto, desactualizado, no existe o no se difunde en el formato requerido.

El acceso a la información no implica únicamente la publicación de documentos en los portales, sino su comunicación, identificando la audiencia a la que se dirige, de modo que se presente en un lenguaje más general. Por ejemplo, para la recopilación de datos con los que se construye el ICV, se acude a múltiples informes, redactados con lenguaje técnico y especializado; en consecuencia, complejo para quien no tiene conocimientos específicos. Esta dinámica está generalizada en el sector

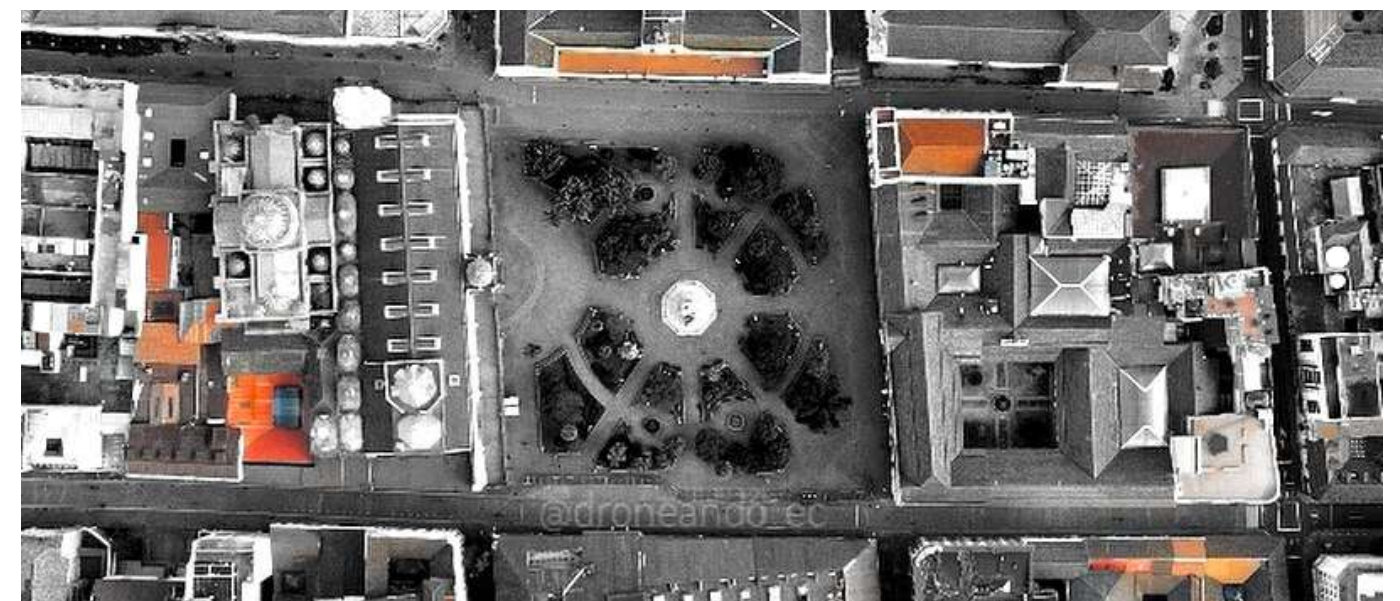
público y atenta contra el derecho de acceso a información pública.

En un contexto donde existen niveles altos de desconfianza, baja participación ciudadana y crisis política, es necesario conocer las dinámicas en los barrios, y los retos y desafíos que enfrentan las organizaciones sociales. En la EPC se señala que únicamente el 13 % de la población ha participado en algún mecanismo, comité u organización social barrial, cultural y/o deportiva. De ese 13 %, el 40 % ha participado en algún espacio impulsado por el Municipio, y habita principalmente en las periferias urbanas, donde aún existen necesidades básicas insatisfechas que podrían motivar un mayor involucramiento. A eso es importante sumar los resultados de la Encuesta Nacional de Jóvenes (2019), donde se vislumbra que cerca del 20 % de personas entre 16 y 25 años creen en el autoritarismo como forma de gobierno. Asimismo, tienen bajos niveles de participación, pues el 66 % dice no pertenecer a ninguna organización. Esto significa que seis de cada diez no pertenece a, ni participa en ninguna asociación civil en el país<sup>9</sup>.

En los espacios de participación ciudadana sobre democracia, juventudes, organización

social y gobernanza local, se concluyó que, entre las dificultades que enfrentan están el desinterés por vincularse a actividades de la comunidad y la no renovación de los liderazgos. No se promueve la alternabilidad. En palabras de sus miembros, esto merma la posibilidad de vincularse con nuevas formas de trabajo o de introducir otras voces en la generación de soluciones. Otro inconveniente es la politización de estos espacios desde las instituciones públicas. De acuerdo a la experiencia de los integrantes de las organizaciones sociales, en lugar de moderar los problemas y canalizar cambios, hay intereses por apropiarse de los proyectos de la ciudadanía. Esto puede propiciar la división y deslegitimar el fortalecimiento de los colectivos.

El enfoque de la participación se torna burocrático y provoca que se perciba una estructura que no motiva, ni genera aprendizaje. Además, los casos de corrupción que se conocen sobre la gestión en la función pública generan sentimientos de hartazgo y niveles bajos de compromiso. El reto está en reconocer las nuevas formas de participación para generar ciudadanía, identificar problemas, proponer soluciones y consolidar sentimientos de pertenencia y apropiación del territorio.



<sup>9</sup> Distanciados pero conexos: Jóvenes y política en Ecuador 2019. Para más información: <http://www.unos.ec/wp-content/uploads/2019/10/DISTANCIADOS-PERO-CONEXOS.-J%C3%93VENES-Y-POL%C3%8DTICA.pdf>



## DEMOGRAFÍA, SALUD Y VIVIENDA

Reflexionar sobre la importancia de la resiliencia en la construcción de ciudades sostenibles es una de las principales motivaciones que deben incluirse en el diseño urbano. Los problemas de distribución equitativa del suelo, degradación del suelo agrícola y de protección ambiental y acceso a la vivienda se traducen en escenarios de hacinamiento y vulnerabilidad, atravesados por los riesgos de la localización donde, generalmente, se levanta la vivienda informal. Por lo tanto, se disminuye la calidad de vida, problemas de salud, y falta de acceso a servicios básicos que ahora incluyen internet y bienes tecnológicos.

En esa línea, en los espacios de participación ciudadana sobre resiliencia en la vivienda, se señaló la inexistencia de programas preventivos en la construcción del hábitat y su relación con problemas como el embarazo adolescente, el suicidio, la depresión o los accidentes de tránsito. Además, en ocasiones, las normativas no incluyen los estándares de edificación que garantizan la salud de sus habitantes; es decir, no se está pensando en promover el bienestar físico y emocional a través de las construcciones. A esto se suma la preocupación ciudadana sobre los procesos de expansión poco planificada, que han provocado un crecimiento urbano en suelos de protección, como el rural, y ha dado paso a otros conflictos que el gobierno local deberá enfrentar: inseguridad alimentaria, degradación ambiental y distribución inequitativa del suelo urbanizable. Los expertos señalan que las

tendencias de arquitectura moderna dejan de lado la necesidad de responder a las urgencias que plantea el cambio; y, si lo hacen, son extremadamente costosas. Es apremiante gestionar la ciudad en compromiso con la naturaleza, y diseñar soluciones que se adapten a las situaciones particulares de cada territorio y grupo social.

El modelo de planificación, como ya se indicó, ha permitido que se desarrollen procesos de expansión urbana hacia las parroquias rurales y las periferias, sin considerar los efectos colaterales de una ciudad dispersa y difusa. La alta demanda del suelo para viviendas desemboca en la pérdida de terreno agrícola y, por lo tanto, degenera en una superposición de elementos y funciones en áreas de creciente expansión. Como consecuencia, sube el valor del suelo, y se generan asentamientos con un bajo coeficiente de ocupación agrícola y alta renta inmobiliaria. Por ejemplo, uno de los problemas son las grandes distancias para acceder a servicios de salud, educación y trabajo, además de la carencia de transporte público de calidad.

Al no existir una política pública de vivienda, en Quito hay una incapacidad para gestionar el desarrollo urbano. Ausencia que provoca que no se apliquen los instrumentos de planificación del suelo, que no se delinee programas diversificados de acceso o formas de tenencia, y que aquellos que se desarrollan sean temporales. En tal sentido, urge fortalecer la capacidad técnica para llevar a cabo procesos de observación, interacción y participación,

pues no existe una gestión institucional correcta en el levantamiento de registros, datos y demás información relevante, lo cual impide el vínculo social con el diseño de las viviendas. Es importante generar soluciones desde los sistemas más pequeños, para que luego estos se permeen en los más grandes, provocando un mejor uso de los recursos locales y produciendo resultados sostenibles e inclusivos.

## CULTURA

Según la Visión de Quito 2040 y su Nuevo Modelo de Ciudad, el 5% de los barrios cuenta con un nivel medio y alto de espacios que promueven cultura. El actual Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial señala que la urbe cuenta con infraestructura equipada para brindar servicios artísticos y culturales, pero sin lineamientos que se ajusten a las necesidades del sector. Sobre la oferta de estos servicios, más allá del Sistema de Museos y Centros Culturales, no hay información compilada disponible para conocimiento de la ciudadanía. También se evidencia la falta de datos que indiquen cuántos gestores culturales trabajan en la ciudad y su situación; pues se carece de un registro local que caracterice las actividades culturales y su relación con lo urbano, lo rural y las instituciones públicas. Por lo tanto, se desconoce las condiciones en las que la cultura y el arte se producen, cómo se intercambian y cómo se accede.

Sumado a la ausencia de datos, otra de las preocupaciones es la discontinuidad de la

política pública, pues las artes, en general, todavía no son consideradas prioridad dentro de un proyecto público a escala nacional y local. Esto se traduce en la incidencia de la administración pública que, sin conocer a profundidad los problemas del sector, lo burocratiza a través de la creación de instituciones que no se articulan con las manifestaciones que se dan desde otros espacios. Por lo tanto, se crean islas y disminuyen las figuras legales que, desde el Municipio, reconozcan las actividades artísticas independientes a partir de los permisos de funcionamiento.

Además, hay una clase política que desconoce e ignora cuestiones culturales, y su gestión. Frente a eso, la respuesta del Estado ha sido la creación de instituciones, generando una burocracia cultural que no se articula con lo que se está creando desde la ciudadanía organizada dedicada al arte y cultura. Una prueba de ello es que no existe la categoría de "centro cultural" en el momento de emitir un permiso desde el Municipio.

Lamentablemente no ha existido una reflexión sobre la importancia y el valor de la cultura para la calidad de vida. El hecho de haber ubicado a este sector dentro de las actividades de ocio y entretenimiento, implica categorizarlo como una actividad no productiva y, por lo tanto, de menor valor. Esa desvalorización se traduce en el porcentaje de presupuesto que se asigna a cultura, que para 2021 fue de \$14 744 569.09. Eso es el 1.94 % del total municipal.





# PROPUESTAS

Desde los espacios de participación ciudadana y foros de debate público promovidos por Quito Cómo Vamos se obtuvo una serie de propuestas que hemos querido transformar en posibles soluciones a las crisis que afectan a la ciudad.

1. Trabajar en política que promueva una red de cuidado para que las mujeres tengan más tiempo para realizar labores productivas, e incluir a los hombres en las tareas que, hasta la fecha, solamente ellas realizan.
2. Incluir en el modelo de planificación la perspectiva de género, que tenga en cuenta los movimientos y actividades de las mujeres y se ajuste a sus necesidades físicas, sociales y económicas.
3. Visibilizar en la política pública de desarrollo urbano y ordenamiento territorial las carencias de los grupos más vulnerables, en su mayoría mujeres, para lograr una urbanización inclusiva.



## GÉNERO



## VIVIENDA

4. Implementar una política pública de vivienda social que considere los desplazamientos y el acceso a empleo, salud y educación, y brinde equidad territorial y calidad de vida. Además, que considere la reutilización de elementos para la construcción y la promoción de productos locales, teniendo como principio la prevención de las amenazas, riesgos y el cambio climático.
5. Analizar la política de vivienda para que tome en cuenta a los grupos omitidos por la urbanización convencional.
6. Crear espacios públicos, viviendas e infraestructuras que respondan a la vida cotidiana y de cuidado, promoviendo una ciudad de distancias cortas y proximidad.

7. Promover la integración de las rutas y de la tarifa del transporte público, considerando el lugar de residencia de las personas que viven alejadas del hipercentro. Un ejemplo es Santiago de Chile, donde se ha trabajado desde hace aproximadamente 10 años con datos aparentemente positivos desde el punto de vista de la reducción del déficit habitacional y de asentamientos informales.
8. Desarrollar incentivos y desincentivos en materia de transporte eléctrico. Por ejemplo, la eliminación de tributos a la importación de vehículos eléctricos; o la creación de un impuesto al carbono. Esto, acompañado de un transporte público de rutas exclusivas y principales que facilite la descongestión vehicular, la prevención de accidentes de tránsito y la gestión de la seguridad vial.
9. Considerar un diseño urbano de calles y vías que sean exclusivamente vehiculares o de movilidad sostenible para lograr el fomento del transporte activo. Esto, a través de una planificación del suelo que permita los usos mixtos para potenciar los centros de coworking como sedes de trabajo en las centralidades.
10. Incluir en la política de movilidad el enfoque de género y de movilidad del cuidado.
11. Levantar y actualizar información que refleje el nivel de contagio de coronavirus en el transporte público, satanizado a causa de la emergencia sanitaria.



## TRANSPORTE



## MEDIO AMBIENTE

12. Diseñar una política de descontaminación ambiental que incluya las buenas prácticas que se generan desde la ciudadanía organizada en los barrios.
13. Diseñar una política de prevención en la generación de residuos, que incluya prácticas de manejo sustentable de separación en la fuente y de la recolección diferenciada. Esto debería contemplar a los recicladores de base que forman parte del trabajo informal, para dar paso a la generación de empleo digno y adecuado.
14. Incentivar al sector productivo en la recuperación de residuos sólidos y en el reciclaje. El reto es minimizar las externalidades negativas de sus cadenas de producción y promover la aplicación del principio de responsabilidad extendida del productor que permita la redistribución de los costos de recolección y tratamiento de los residuos orgánicos.
15. La emisión de CO2 por combustibles fósiles en Quito es el mayor contaminante en la ciudad. En ese sentido, en el futuro todo el transporte debería ser eléctrico.
16. Implementar un plan de forestación urbana que permita la reducción de la temperatura en la ciudad. Crear una red verde conectada a las vías destinadas a la movilidad sostenible, para que la sombra beneficie al peatón o ciclista, y no al auto como sucede actualmente.
17. Dentro de la red verde, garantizar la implementación de procesos que permitan la accesibilidad, la proximidad y la integración con otros espacios laborales o residenciales. Que el Sistema de Quebradas del DMQ facilite la creación de una red natural urbana de refugio climático, ampliando y mejorando las condiciones ambientales, vinculándola con los espacios colectivos de la ciudad, comenzando por las instituciones educativas.
18. Diseñar una política que integre el Sistema de Quebradas de Quito con las lomas que rodean los valles para su protección, así como los páramos y bosques de la ciudad, y que sean territorios libres de deforestación, minería y urbanización no planificada.





19. Trabajar en una política pública y privada que empate la oferta educativa, la oferta profesional, técnica y tecnológica, con la oferta del mercado laboral para que los jóvenes se desarrollen profesionalmente, según sus aspiraciones.

20. El peso de la burocracia en Quito es alto. Por lo tanto, se propone cambiar el modelo de la prestación de servicios y motivar la generación de alianzas público privadas que, además, generan empleo.

21. Delinear una política de control, seguimiento y evaluación del cumplimiento de la normativa existente para simplificar trámites, especialmente en los sectores que generan más empleo: comercio, manufactura y construcción. Considerar los casos en que se hace necesaria la obtención de un permiso, para que sea una sola entidad la encargada de resolverlo.

## ESPACIO PÚBLICO

22. Generar una política de recuperación, aprovechamiento y manejo de los espacios públicos que permita el encuentro y el aprendizaje. La necesidad de áreas verdes es evidente, no solo para la recreación, sino para activar la cultura, generar seguridad, e impactar positivamente en el clima de la urbe.

23. Permitir que la ciudadanía, grupos y organizaciones soliciten el cierre parcial o total de las calles para eventos puntuales y en horas determinadas; así como analizar la posibilidad de la peatonalización total en ciertas áreas y sectores.

24. Dialogar con la ciudadanía que, a través de procesos legítimos de resistencia, expone sus necesidades. Comprender que, tras un proceso de dotación de infraestructura, la ciudadanía demandará equidad, calidad y dignidad en los servicios urbanos.

25. Fortalecer a las organizaciones sociales para que en el momento de planificar los planes, programas y proyectos, se incluyan sus necesidades reales en el diagnóstico de su situación actual. De tal manera que la ciudadanía conozca y sea parte de la planificación del territorio y así se puedan generar acciones de renovación urbana que no causen segregación ni expulsión social.

## EMPLEO



26. La ciudadanía tiene que asumir su poder de consumo para dar valor a la cultura. Las instancias municipales deben generar procesos educativos de largo aliento, a través de la inversión para valorizar sectores que, aunque no generen efectos inmediatos, si podrían transformar la calidad de vida en la ciudad.

27. Minimizar el control excesivo de los espacios culturales. Dejar de lado la politización de las instituciones, pues se genera rechazo en lugar de sentimientos de identidad.

## GESTIÓN PÚBLICA

28. Emprender estrategias de eficiencia en la administración pública que identifiquen los procesos internos para estandarizarlos y simplificarlos, a través de manuales de aplicación general (compras, talento humano, gestión de tecnología, ejecución presupuestaria, etc.) que promuevan su publicación y resultados en las plataformas de gobierno abierto.

29. Promover el acceso a la información pública de manera oportuna y en lenguaje claro.

30. La resiliencia y la sostenibilidad se construyen involucrando de manera sustantiva a la ciudadanía, el motor del cambio. Las demandas ciudadanas van por la equidad en la distribución del espacio, la igualdad para las mujeres y sistemas de gestión pública eficientes.

## CULTURA





## BIBLIOGRAFÍA

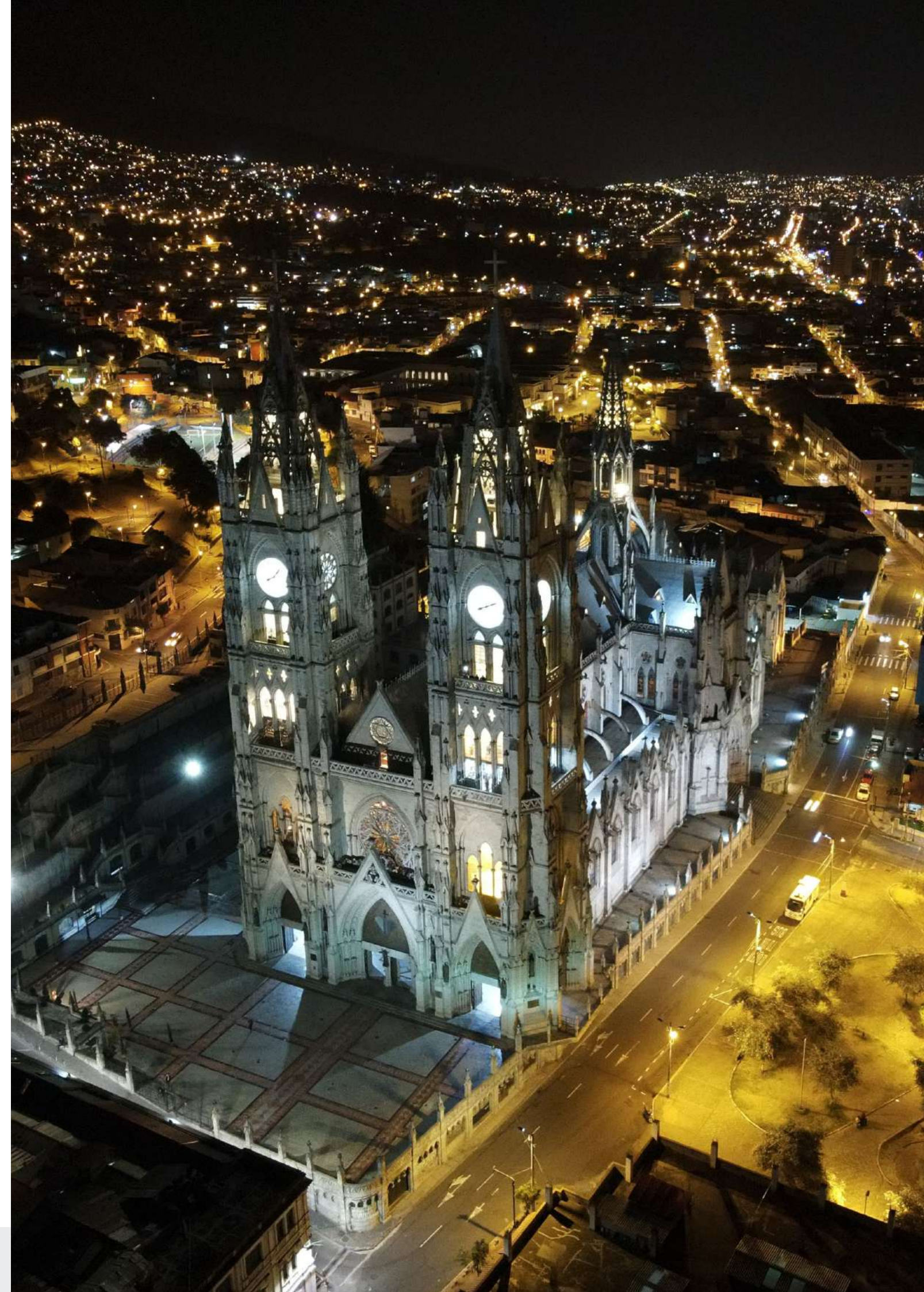
- INEC. (2021). Proyección de la población ecuatoriana, por años calendario, según cantones. Recuperado de: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/inec-presenta-sus-proyecciones-poblacionales-cantonales/>
- INEC. (2021). Encuesta Nacional de empleo, desempleo y subempleo trimestral, enero-marzo. Recuperado de: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/enemdu-trimestral-enero-marzo-2021/>
- INEC. (2015). Encuesta de Condiciones de Vida, Sexta Ronda. Recuperado de: [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/ECV/ECV\\_2015/documentos/ECV%20COMPENDIO%20LIBRO.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/ECV/ECV_2015/documentos/ECV%20COMPENDIO%20LIBRO.pdf)
- Plural. (2019). Estudio (Línea base) Necesidades y diferencias de género frente a la movilidad de las mujeres y niñas al uso del SITQ.
- Puga, E; Gamble, J. (2019). Is Informal Transit Land-Oriented? Investigating the Links Between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador. Lincoln Institute of Land Policy
- Plataforma de Gobierno Abierto del Municipio de Quito. [http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page\\_id=142](http://gobiernoabierto.quito.gob.ec/?page_id=142)
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. (2017). Reporte Avance del índice del espacio verde para el ciudadano - Etapa uno. Distrito Metropolitano de Quito.
- Ramírez Gallegos, F. (2019). Distanciados pero conexos: Jóvenes y política en Ecuador. Recuperado de: <http://www.unos.ec/wp-content/uploads/2019/10/DISTANCIADOS-PERO-CON-EXOS.-J%C3%93VENES-Y-POL%C3%8DTICA.pdf>
- Instituto Metropolitano de Planificación Urbana. (2018). Visión de Quito 2040 y su Nuevo Modelo de Ciudad
- Quito Cómo Vamos. (2020). Encuesta de Percepción Ciudadana

## MATERIAL

- Foro Mujeres y Ciudad  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/432766437817236>
- La crisis perpetua del arte y la cultura en la ciudad de Quito  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/2896950720593927>
- ¿Cómo nos moveremos después de la pandemia?  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/1370782429964196>
- Juventudes y ciudad: retos y desafíos para la siguiente década  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/471196710983087>
- El transporte público, de la planificación a la práctica: ¿quiénes se quedan fuera?  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/4091447607573250>
- Hacia la construcción de un Quito sostenible: Economía circular, sostenibilidad urbana y bienestar social.  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/798356927752254>
- Hacia la construcción de un Quito sostenible: Innovación, emprendimiento y políticas públicas.  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/4107341542659945>
- Quito, ¿cuál es el camino hacia la sostenibilidad?  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/472431767326409>
- La recuperación económica de Quito post pandemia  
Link: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/552288829094450>
- Gobernanza local para una ciudad honesta: transparencia y lucha anticorrupción  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/945011056041663>



- Avances y perspectivas del modelo de gobierno abierto en Quito  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/301979238258805>
- La organización social. Una mirada autocrítica de su pasado y hacia dónde debe caminar.  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/963944257689011>
- Nuevas formas de organización social: ¿cómo estas pueden generar ciudadanía?  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/469005224175423>
- Taller Jóvenes y ciudad  
Enlace: <https://drive.google.com/file/d/1mp-Sj4SPk-ggCrINzs-gToZ3awq-nsru/view?usp=sharing>
- Taller La organización social en contextos de alta desconfianza y bajo apoyo a la democracia.  
Enlace: <https://drive.google.com/file/d/1dCfsGjgpT2jUnl-Y-lmUC5lGSPgxlLgb/view?usp=sharing>
- Taller El acceso a vivienda, su rol en la búsqueda de resiliencia y lucha contra el cambio climático.  
Enlace: <https://drive.google.com/file/d/1X4BhyxMME1rfwuWGBdC5ih1jzNLE-SVd/view?usp=sharing>
- Foro Quito, ¿cuál es el camino hacia la sostenibilidad?  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/472431767326409>
- Foro La recuperación económica de Quito post pandemia  
Enlace: <https://www.facebook.com/QuitoComoVamos/videos/552288829094450>







CON EL APOYO DE:



ALIADOS ESTRATÉGICOS



ESCUELA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES

