

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador



FLACSO
ECUADOR

CIVITIC

Revista Interuniversitaria de
Estudios Urbanos de Ecuador

Director

Francisco Enríquez Bermeo

Editora

María Cecilia Picech (FLACSO Ecuador)

Consejo Editorial

Fernando Carrión Mena (FLACSO Ecuador)

María Augusta Hermida (Universidad de Cuenca)

Carla Hermida (Universidad del Azuay)

Christian Contreras (Universidad Católica de Cuenca)

María Eloísa Velázquez (Universidad Católica Santiago de Guayaquil)

Holger Patricio Cuadrado Torres (Universidad Técnica Particular de Loja)

Valeria Reinoso (Universidad Central del Ecuador)

Karina Borja (Universidad Católica de Quito)

Diana Orellana (Universidad Tecnológica Indoamericana de Ambato)

Andrea Bazarro (Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí)

Diseño y diagramación

FLACSO Ecuador, Antonio Mena y Shiti Rivadeneira

Fotografía de portada

4Max/Shutterstock

© De la presente edición FLACSO, Sede Ecuador La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito, Ecuador Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803 www.flacso.edu.ec

ISSN: 2588-0985

Primera Edición: octubre 2017

Cuatrimstral- febrero-junio-octubre

Índice

| | |
|-----------------|-----|
| Editorial | 5-7 |
|-----------------|-----|

Relatorías

| | |
|---|--------------|
| “¿Qué hemos estudiado de las ciudades de Ecuador?” Presentación de CiviTic y I Conversatorio | 9-15 |
| María Cecilia Picech | |
| “Las ciudades en los procesos electorales nacionales” Conversatorio II | 16-21 |
| Carla Hermida | |
| “Vulnerabilidades y gestión del riesgo en las ciudades ecuatorianas. Un análisis tras un año del terremoto en Manabí y Esmeraldas” III Conversatorio | 22-26 |
| María Alejandra García Velásquez | |
| “Políticas Públicas Urbanas: experiencias y debates” IV Conversatorio | 27-31 |
| Diana Orellana | |
| “Economía Urbana en el Ecuador” V Conversatorio | 32-39 |
| Karina Borja | |
| Reconstruyendo la memoria de la lucha ciudadana por una movilidad sostenible en Quito. Desde mi vivencia | 40-45 |
| Diego Hurtado Vásquez | |

Artículos

Densificando las ciudades medias ecuatorianas, preguntas, problemas, cuestiones de diseño 47-58
Antonio di Campli, María de los Ángeles Cuenca, Holger Patricio Cuadrado y María Fernanda Luzuriaga

Pensando en la memoria de las artes, el diseño y la arquitectura en el Ecuador: el caso LIPADA – PUCE 59-70
Giada Lusardi

Un acercamiento a caracterizar la isla de calor en Cuenca, Ecuador. 71-84
Vanessa Guillén-Mena y Diana Orellana Valdez

Entrevista

Análisis y crítica de los estudios urbanos latinoamericanos
Un diálogo con Fernando Carrión Mena. 86-97
Juan Pablo Pinto

Ciudades en Números. 99-106

Referencias Bibliográficas. 108-111

Agenda de Actividades. 113-116

Reconstruyendo la memoria de la lucha ciudadana por una movilidad sostenible en Quito. Desde mi vivencia

Diego Hurtado Vásquez*

En febrero del 2003, como fruto de un trabajo previo realizado por tres organizaciones no gubernamentales, Biciacción, Ciudad- Centro de Investigaciones y Acción Ecológica, se realizó un foro con expertos y activistas internacionales y nacionales, luego del cual nos integramos varios ciudadanos del común, y junto con autoridades municipales se formó un “Comité de Gestión de Ciclovías para Quito”. Fruto de este trabajo se dio inicio a los ciclopaseos en nuestra ciudad, realizándose el primer ciclopaseo en abril del 2013.

Para el segundo ciclopaseo vino el alcalde de Bogotá Antanas Mockus, ciudad en la cual ya se habían implementado algunos años antes, ciclopaseos y ciclorutas.

Luego del primer ciclopaseo y debido a su relativo éxito, el Alcalde Moncayo dio impulso a esta actividad, realizándose al inicio mensualmente, para en poco tiempo pasar a ser quincenal y luego semanal. También el recorrido fue creciendo, empezando con 12 km para en pocos meses superar los 20km, con una ruta muy similar a la actual.

Motivados por este logro, en enero 2004 se realizó otro foro en donde se decidió formar una veeduría que luego se transformó en el colectivo ciudadano “Quito para Todos”.

El colectivo “Quito para Todos”, tenía como objetivo lograr las condiciones para una vida urbana sostenible, siendo una estrategia importante, realizar acciones y propuestas para una movilidad sostenible y espacio público incluyente.

Para el año 2005, luego de varias acciones y trabajo con barrios, gremios, medios de comunicación, universidades, transportistas, organizaciones no gubernamentales e instituciones, y en especial gracias el apoyo de la “Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito” (CORPAIRE), el colectivo “Quito para Todos” ya había cobrado fuerza y estaba posicionado en la opinión pública.

El 22 de septiembre del 2005, se decide realizar en Quito el primer día sin auto, para lo cual no se logra mayor apoyo por parte del Municipio y tan solo se consigue, cerrar por horas al tráfico el tramo de la Av. de Los Shirys, entre Portugal y Repú-

* **Diego Hurtado Vásquez.** Arquitecto y diseñador urbano. Universidad Central del Ecuador.

blica del Salvador. Sin embargo se consigue posicionar el tema de la movilidad sostenible en la opinión pública y entra al debate urbano el tema de los problemas ocasionados por el abuso en el uso del automóvil en la ciudad.

En el año 2006 se inicia un proceso con campañas de comunicación, la producción de un programa de radio denominado “A Patazo”, foros, talleres y acciones entre las cuales estaban incluidas las de la “Semana de la Movilidad 2006” (ya no es tan solo el día sin auto sino la semana de la movilidad).

Este programa de radio se convierte al poco tiempo en uno de los pilares fundamentales para difundir con fuerza el tema de la movilidad sostenible, siendo un espacio muy escuchado por un buen segmento de la población quiteña. Este trabajo que tan solo salía una hora a la semana, es complementado por una gran producción de audio, cuñas, radionovelas, artículos, informativos y entrevistas.

Para el año 2007, se amplía el trabajo con barrios y se crea el personaje del “Capitán Zapato” y el “Ejército Zapatista de Liberación de Veredas” (EZLV) con los cuales se hace la campaña de recuperación de veredas denominada “Estás en mi paso por eso te piso”, y que logra gran difusión con el apoyo de Ecuavisa. También se conforma la “Asociación de Peatones de Quito” (APQ).

Se realiza además un proceso con actores ciudadanos, que culmina con la firma del “Pacto por la Movilidad” el 22 de septiembre, como el evento mayor de la “Semana de la Movilidad 2007”. Este pacto genera una

gran expectativa y consigue muchas adhesiones, estas fueron:

- Acción Ecológica, ANETA, Asamblea de La Floresta, Asamblea de La Villaflores, Asamblea Parque Italia, Asociación de Empresas Automotrices de Quito (AEA-DE), Asociación de Peatones de Quito (APQ), Biciacción, Cámara de Comercio de Quito, Cámara de Transportistas del DMQ, Ciclópolis, Colectivo Quito para Todos, Colegio de Arquitectos del Ecuador Provincial Pichincha (CAE-P), CORPAIRE, Comunidad del Barrio Vista Hermosa, Corporación Vida para Quito, Frente de Defensa Valle de los Chillos, Fundación Ecogestión, Fundación Natura, Fundación Esquel, Fundación Ecuador Sustentable, Gobierno Provincial de Pichincha, Instituto Nacional del Niño y la Familia (INNFA), La casa del Joven Carcelén Bajo, La Kombi, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Deportes, Ministerio de Educación, Ministerio de Inclusión Económica y Social, Ministerio de Minas y Petróleos, Ministerio de Turismo, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Organización, Radio Municipal, Radio Quito.

Para el 2008, se hacen nuevas investigaciones y publicaciones, se amplía el trabajo del colectivo al sector académico, facultades de arquitectura, Colegio de Arquitectos (CAE-P), transportistas, barrios. Igualmente se realizan actividades por la semana de la movilidad, gestiones ante la asamblea y el municipio para incidir en políticas públicas, propuestas

para el “Plan Maestro de Movilidad” y un estudio para una reestructuración urbana de la zona centro norte. Se consigue además posicionar a la Asociación de Peatones de Quito. Se lanzan los libros “La ciudad y los peatones” (Hurtado, 2008), “Advertencia: Producto de uso moderado” (Asociación de Peatones de Quito, 2008), y “Orgullosos Peatones, los beneficios de caminar y no contaminar” (Asociación de Peatones de Quito, 2008) y el juego didáctico “A Patazo”.

En agosto del 2009 hay nuevo alcalde y no se da continuidad a varios de los procesos iniciados en la anterior administración, entre ellos al “Pacto de la Movilidad”, pese a que es nombrado secretario de movilidad Carlos Páez, quien estuvo al frente del Pacto por encargo de CORPAIRE. Se cierran varias puertas a las organizaciones que estábamos trabajando en la movilidad sostenible. Se divide además el colectivo Quito para Todos. Algunos de sus miembros son cooptados por la nueva administración.

En el 2009 la Asociación de Peatones lanza el personaje “Peatón Man” y se continúa con el programa de radio con el nombre de “Radio Peatón”. Además se promueve la iniciativa de los derechos latinoamericanos de los peatones. Sin embargo el programa de radio no puede sostenerse mucho tiempo por falta de financiamiento. Dura hasta el 2012 en un espacio en Radio Pública, pero que al poco tiempo es retirado por críticas a la alcaldía.

La lucha por los derechos de los peatones, la movilidad sostenible, la recuperación del espacio público queda restringida casi tan solo a las redes sociales. Sin embargo las

acciones siguen con viejos y nuevos actores como “Quito yo me apunto”, los “Ciclistas Urbanos de Quito”, y voces provenientes de la academia. Una nueva generación de activistas surge con fuerza, generando opinión. Entre las propuestas ciudadanas está la del metroférico desde Tumbaco y Cumbayá.

El año 2014, se cambia de alcalde y se le hace entrega de un “Plan Ciudadano para una Ciudad Sostenible” el cual parece que nunca lo revisó.

En septiembre del 2014, como parte de la “Semana de la Movilidad” en Quito, se firma la “Carta Internacional del Caminar”, firma esta carta en representación de nuestra ciudad, Daniela Chacón quien cumplía las funciones de Vicealcadesa de Quito.

En el 2016, el alcalde Rodas inaugura la mal llamada “Solución vial Guayasamín” que es la gota que derrama el vaso de tantos años de estar luchando y de las autoridades seguir insistiendo en solucionar el problema de la congestión creando más espacios para los autos.

En los últimos años no se ha conseguido mejorar la movilidad en la ciudad, al contrario se ha empeorado

Definitivamente, esta experiencia de 14 años de activismo ciudadano por una movilidad sostenible, no ha dado frutos positivos para transformar la ciudad. Si bien se ha conseguido posicionar el tema en la opinión pública e inclusive en el discurso de políticos y fun-

cionarios, las acciones dicen lo contrario y los resultados lo evidencian.

Desde el 2003 cuando empiezan los movimientos en pro de una movilidad sostenible, el número de automóviles ha crecido, de alrededor de 240.000 hasta sobrepasar los 500.000.

El gasto mayor, todo este tiempo, ha estado enfocado en crear más vías e intercambiables. Se sigue gastando recursos en lo mismo para tan solo agravar los problemas. Parecería que todo este tiempo no se hubiera conseguido nada y el automóvil cada día gana más espacio (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009).

Si bien existía un plan integrado de transporte masivo y colectivo desde los años 90 (cuando se inauguró el trolebús) muy poco se hizo y finalmente se lo ha descartado. Como resultado de eso, el transporte público en la ciudad aún tiene muchas falencias y no presta un servicio adecuado. Esto lo estamos viviendo en estos días; se sigue negociando tarifas y mejoras de servicios entre transportistas y autoridades, tratando a última hora de llegar a acuerdos, que responden a intereses puntuales, dejando de lado a los usuarios.

El tema de la bici, si bien han existido intentos de facilitar su uso en la ciudad (algunas ciclovías urbanas sin continuidad y la bicicleta pública), no se ha desarrollado mayormente, quedando casi tan solo para recreación (ciclopaseos dominicales, el chaquiñán y ciclovías en parques).

Los peatones cada día siguen enfrentándose a graves problemas en las intersecciones

y la mayoría de calles distan mucho de ser consideradas caminables (aceras angostas llenas de obstáculos, sin árboles de sombra, junto a muros ciegos sin vida, pocos o nada iluminados).

Casi no existe accesibilidad universal en los espacios públicos. Son pocos los ejemplos en la ciudad en donde se puede considerar que se acercan a una accesibilidad universal.

No existe tampoco una política de crecimiento programado de la urbe, lo que ha ocasionado que en los últimos años la ciudad se expanda considerablemente, con conjuntos cerrados en la periferia, generando ciudades dormitorio con mayor dependencia de transporte motorizado (Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, 2011).

La oferta de vivienda social, se la sigue relegando a la periferia, sin mayor cobertura de servicios, ni acceso a transporte público, marcando una clara segregación social.

No se ha hecho mayor cosa por generar nuevas centralidades y desconcentrar las actividades de la zona centro norte. La mitad de los viajes motorizados de la ciudad son a la zona centro norte de Quito (Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas, 2009).

¿Es todo esto consecuencia de la falta de una política pública clara que esboce soluciones efectivas sobre el tema de la movilidad?

El tema de movilidad es tan solo uno de los graves problemas que afecta nuestra ciudad, también están el tema de la contaminación ambiental, la inseguridad, espacios públicos incluyentes, manejo adecuado de residuos urbanos, asequibilidad a la vivienda,

asentamientos en zonas de riesgo, entre otros, en los cuales tampoco se aprecia que exista una visión clara de la problemática y de sus posibles soluciones. ¿Se podría concluir que no existen políticas públicas urbanas?

Una política pública debe servir para solucionar problemas y necesidades de la sociedad. Estos problemas y necesidades deben ser diagnosticados, evaluados, dimensionados y descubiertas sus posibles causas, por lo tanto deben ser producto de investigación previa que la sustente y permita tomar decisiones acertadas que lleven a mejorar la situación problemática (Corzo, 2017).

A la vez, las posibles soluciones deben ser sustentadas en base a estudios de casos, experiencias y teorías, y la participación de la ciudadanía afectada, lo cual también requiere investigaciones objetivas. Debe ser pragmática y no estar condicionada por ideologías.

Debe vislumbrarse su utilidad y plantear metas en corto, mediano y largo plazo, que puedan ser evaluadas, tanto para ver los avances, como para replantear acciones en caso de que no se estén logrando los resultados esperados. Por lo tanto debe ser medible para lo cual es necesario generar indicadores que permitan darle seguimiento.

La academia es la institución en donde existen y deben desarrollarse investigaciones para resolver las problemáticas urbanas y además mantiene vínculos con la comunidad que le permiten conocer directamente las necesidades de la población y trabajar juntos por buscar soluciones. Se puede apreciar claramente el rol protagónico que la academia debe tener en la generación de políticas públicas.

En las universidades, además se facilita poder realizar experimentos para comprobar teorías, crear laboratorios y especialmente impulsar observatorios para evaluar acciones y resultados de la aplicación de determinadas políticas públicas, planes y acciones, por lo tanto debe estar presente en todo momento.

La ciudadanía debe participar tanto para definir la problemática, como en las propuestas de solución y de las acciones para solucionar esa problemática y ser parte de los observatorios que evalúan los avances y resultados de estas acciones. Por lo tanto también deben estar presentes en todo momento, sea como organizaciones sociales que luchan por causas puntuales, como por grupos de vecinos que quieren mejoras en sus territorios. Pueden acudir a la academia cuando lo necesite la cual debe estar presta a colaborar en sus demandas.

Si bien las soluciones pueden responder a una escala metropolitana o inclusive regional y nacional, las acciones deben ser locales, de tal manera que sea más fácil distribuir responsabilidad y controlar resultados.

Este trabajo debe ser coordinado y complementado con organizaciones sociales, organizaciones no gubernamentales, otros centros de investigación, e instituciones del estado que tengan injerencia en los temas tratados.

Los gobernantes de turno, deben impulsar estas políticas públicas generadas desde la ciudadanía con apoyo de la academia y facilitar que se cumplan los objetivos planteados, ya que responden a diagnósticos objetivos de la realidad y presentan soluciones a esa problemática.

De esta manera, para la consecución exitosa de una política pública debe haber una coparticipación entre academia, ciudadanía, organizaciones sociales y no gubernamentales, e instituciones, tanto en dimensionar la problemática, como en esbozar la solución y en ejecutar las acciones para solucionarla.

Así, si el gobernante de turno cambia y no quiera dar continuidad a lo planteado por la política pública, simplemente la presión de la ciudadanía debería ser suficiente para volver a encauzar las acciones.

Referencias

- Asociación de Peatones de Quito. (2008). *¡Orgullosos Peatones! los beneficios de caminar y no contaminar*. Quito: APQ.
- Asociación de Peatones de Quito. (2008). *Producto de uso moderado*. Quito: APQ.
- Corzo, J. F. (16 de julio de 2017). *IEXE. Escuela de Políticas Públicas*. Obtenido de IEXE. Escuela de Políticas Públicas: <https://www.iexe.edu.mx/blog/que-son-las-politicas-publicas.html>
- Empresa Municipal de Movilidad y Obras Públicas. (2009). *Plan Maestro de Movilidad y Obras Públicas*. Quito: EM-MOP-Q.
- Hurtado, D. (2008). *La ciudad y los peatones*. Quito: APQ.
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda. (2011). *Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial 2012-2022*. Quito: STHV-MDMQ.