

Parte 3: Diagnóstico General

Esta parte del Informe contiene el conjunto de conclusiones generales derivadas del análisis interrelacionado de contenidos de la situación de los cinco campos o ámbitos involucrados, cuya temática se trata en detalle en la parte precedente: social, ambiental, económico, de movilidad y territorial. Por tanto constituye el diagnóstico estratégico general del DMQ que busca presentar esa situación con una visión holística e integradora.

El criterio para estructurar esta parte del documento se basa en la perspectiva derivada de la Visión de Quito, propuesta por el Alcalde y votada por la ciudadanía, que implica el desarrollo de tres ejes estratégicos: Quito, ciudad inteligente; de oportunidades y solidaria. Así, lo que se busca con este análisis y conclusiones, es situar una línea base que establezca cuánto se ha avanzado y cuánto falta para hacer si se quiere conferir a Quito esas calidades.

Es muy importante aclarar que el término *ciudad*, de ninguna manera implica que el ámbito de análisis se circunscriba sólo a lo urbano. Por el contrario abarca la globalidad urbana y rural. Para efecto de este documento y en especial de esta parte de él, el término ciudad debe leerse y entenderse como el territorio del DMQ.

Se debe aclarar que las situaciones deficitarias que se detectan, así como las idóneas y las potencialidades, serán la base para el planteo de políticas, objetivos, metas del componente estratégico o propuesta que de inmediato se va a formular para superarlas, consolidarlas o aprovecharlas.

Para cada uno de los tres ejes estratégicos se define el alcance y naturaleza de cada uno de ellos; se presenta la síntesis integrada de los diagnósticos de los cinco ámbitos y se concluye con la respectiva evaluación.

¿Es Quito una Ciudad Inteligente?

Referente

Una ciudad –el Distrito Metropolitano de Quito- es inteligente si se adecua a las necesidades de la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad. Ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.

Extraído del Plan de Trabajo del Alcalde Mauricio Rodas Espinel

El Distrito Metropolitano de Quito comparte con otras muchas ciudades del contexto latinoamericano un problema de desfase entre las dinámicas de gestión territorial y las políticas del planeamiento, por una parte, y la implementación no regulada de iniciativas y acciones sobre el territorio, por otra. Como resultado de este desfase temporal, existe a menudo una discrepancia espacial importante entre lo que normalmente se espera conseguir a través de las políticas de desarrollo y ordenamiento territorial, y los procesos urbanos que “de facto” se despliegan por el territorio.

En este sentido, una de las cuestiones principales que se derivan de este desfase es que la velocidad de crecimiento de los asentamientos informales supera la capacidad de gestión de los instrumentos de planificación. Por tanto, la estructura territorial se arma al paso que marcan los procesos espontáneos de ocupación del territorio, y, como resultado, una buena parte del suelo del DMQ está cubierta por morfologías urbanas y rurales que no son producto de una regulación coherente del territorio.

El avance de la “informalidad” tiene parte de su explicación en los ritmos generalmente lentos de las administraciones públicas, que requieren de largos procesos de aprobación previos a la concreción de una determinada política. El ciudadano tiene a menudo la impresión de que la política no será capaz de dar respuesta a los problemas que le acucian, y decide pasar a la acción directa. Si bien el resultado de estas acciones independientes, ya sean individuales o colectivas, constituye a menudo una solución inmediata a un problema urgente, la consecuencia que trae consigo es un agravamiento de la calidad del proceso de ocupación y uso del suelo.

Este argumento no aplica sólo a la “informalidad” responsable del desarrollo de los llamados “asentamientos no regulados” del DMQ, sino también de muchos de los problemas de carácter paisajístico, ambiental y estético que se dan en el distrito. El alto grado de contaminación visual existente en las áreas urbanas y en las áreas rurales de Quito, caracterizada por la presencia indiscriminada de anuncios publicitarios, muros y barreras de protección, cables y tendidos eléctricos, entre otros aspectos, es responsabilidad de una regulación mal planteada por parte de los organismos de gobierno.

La orografía del DMQ debe ser comprendida como una potencialidad para mejorar la calidad de vida de la población. El aprovechamiento de la variedad de paisajes que son propios del DMQ en función de los pisos que conforma su territorio, debe ser un objetivo para la estructuración de los asentamientos humanos en plena concordancia con el entorno natural y sus funciones.

Las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del ambiente, no se encuentran suficientemente integrados en una gestión con enfoque sistémico y coordinado, lo cual impide una optimización de recursos tanto humanos como financieros, que se ha traducido en postergación de soluciones a problemas ambientales que inciden en el desarrollo del DMQ.

Sin perjuicio de lo anterior es claro que la decisión de incorporar más de 100 mil hectáreas como áreas de protección natural, constituye una acción determinante para precautelar la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, es necesario implementar políticas que permitan el adecuado aprovechamiento de estas áreas y sin duda la propuesta de programas y proyectos bajo esta visión.

Las políticas para reducir los impactos generados por el parque automotor de la ciudad, que es el principal aportante a la Huella Carbono del DMQ no son suficientes. Se carece de estrategias y medidas concretas orientadas a la disminución de ese parque. Salvo la aplicación del “pico y placa” y “zona azul”, se vuelven urgentes otras acciones para desestimular el uso del vehículo privado liviano. Posiblemente, esto debe ir de la mano con la mejora en la oferta de transporte pública para volverla una verdadera opción.

No se aplica todavía un modelo de gestión integral de residuos sólidos que permita, no solo, su adecuada disposición final sino el aprovechamiento de sus potencialidades económicas, y estrategias de sostenibilidad financiera de las empresas encargadas.

Se cuenta con estudios para implementar los procesos de descontaminación y recuperación de ríos y quebradas del DMQ; mientras tanto son evidentes las graves afectaciones ambientales, de la salud de la población, además de poner en riesgo zonas productivas.

Como resultado de un desarrollo que ha subestimado la importancia de la imbricación inevitable de los sistemas urbanos y los sistemas naturales, hoy encontramos sobre el territorio del DMQ situaciones de vulnerabilidad en los dos sentidos de esta relación: hay situaciones que amenazan las condiciones de vida de los ciudadanos, y hay situaciones que amenazan igualmente un desarrollo coherente y beneficioso de los procesos ecológicos desplegados sobre el territorio. En este sentido, la gestión territorial no ha sido capaz de evitar el surgimiento de asentamientos urbanos emplazados en zonas de alto riesgo de desprendimiento de suelo, ni la consolidación de espacios urbanos, tanto regularizados como no regularizados, sobre localizaciones que ofrecerían, de otro modo, grandes beneficios recreativos, ecológicos y ambientales.

En términos de escala urbana, se observa que el crecimiento del espacio urbano consolidado en dirección sur y a lo largo de la meseta es desde hace décadas una de las dinámicas expansivas más claras del DMQ. Esta forma de crecimiento sin considerar las condiciones orográficas naturales, por ejemplo las quebradas, ha devenido en graves afectaciones a la seguridad y ha dejado de lado la recuperación

de un sistema de corredores ecológicos en dirección este--oeste, que aportarían a un gran potencial recreativo para la población del DMQ en condiciones de sostenibilidad ambiental.

Las presiones que han devenido para la ocupación del suelo ubicado en los valles, especialmente en el de Tumbaco y Cumbayá no cuentan aún con una política específica que oriente esos procesos de manera concomitante con directrices ambientales tales. Sin embargo se han instaurado procedimientos para el uso y ocupación especial de estos territorios que empiezan a dejar lecciones y aprendizajes para instaurar esas políticas.

Esta oportunidad daría también lugar a establecer áreas de reserva ecológica que compongan un mosaico interconectado e integrado sobre todo el territorio, y que respeten las quebradas y el espacio correspondiente a las áreas de valor ecológico específico, al tiempo de promover una compactación urbana, en favor de una mayor complejidad, diversidad y potencialidad económica.

El sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito presenta serias deficiencias que siguen con tendencia a agravarse, principalmente en lo que respecta a la fluidez del tráfico, cuya situación es preocupante debido a que la capacidad vial disponible continua en un proceso de saturación, toda vez que no es capaz de atender la creciente demanda de circulación del parque vehicular. Consecuentemente, la calidad de vida de los ciudadanos se ve afectada por los ingentes tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

Las condiciones presentes y las futuras, de acuerdo a la tendencia impuesta, permiten advertir que el futuro de la movilidad, será insostenible, por lo que se requiere de manera estratégica y políticamente sustentada, ir implementando de manera agresiva las alternativas que auguran factibilidad de enfrentar el futuro, esto es, el transporte público de calidad y el transporte no motorizado.

Por su parte, el transporte público que estratégicamente sería la alternativa más eficiente de desplazamiento en la visión de una movilidad sustentable, está lejos aún de ofertar un servicio adecuado a los ciudadanos, tanto en su capacidad de oferta como en la cobertura y calidad del servicio, por lo que aún no se constituye en el modo competitivo frente al vehículo privado y que además presenta muchas deficiencias estructurales de la organización de los prestadores de ese tipo de servicio.

Al respecto, es necesario precisar que es imprescindible seguir implementado la Red Integrada de Transporte Público, misma que está siendo revisada para los ajustes que deban hacerse, con la presencia del Subsistema Metro o sin él, lo que significa disponer del análisis de los dos escenarios de manera urgente, de forma que se puedan tomar las decisiones que coadyuven a la consolidación de este modo de transporte.

El contar con los estudios definitivos del Metro, con una parte importante de su financiamiento, y propuestas concretas para su construcción, constituye una ventaja que debe ser aprovechada oportunamente. Pero es necesario también tomar medidas urgentes, que solventen la demanda de transporte hasta que el Metro entre en funcionamiento. En esta línea, implementar, fortalecer o ampliar modalidades tales

como el BRT y conexiones transversales, que forman parte del concepto integrado de transporte público, es necesario para el funcionamiento integral de la movilidad en el DMQ.

En cuanto al Metro de Quito, es necesario conducir el proyecto hacia condiciones de viabilidad financiera con la finalidad de incorporarlo dentro de la agenda pública como un proyecto factible de mediano plazo, toda vez que este constituye un eje estructurante del sistema integrado de transporte y de sus futuras ampliaciones hacia los valles y enlaces con propuestas de sistemas de transporte público similares que son promovidas por circunscripciones vecinas (cantones Rumiñahui y Mejía).

No se ha tomado una decisión sobre la incorporación de la vía Troncal Metropolitana al sistema vial metropolitano, proyecto para el cual se cuentan con estudios definitivos. La afectación de esta vía data de hace más de 40 años y ha venido generando impactos negativos para el desarrollo de la zona de influencia, tanto desde la acción pública como de la promoción privada.

En la meseta de Quito, la red vial principal, que acoge al sistema integrado de transporte, no ha sido provista con modos alternativos y complementarios que faciliten la movilidad en el sentido norte sur y además posibiliten la articulación con ejes transversales integrados.

No existe una normativa o incentivos que exijan o estimulen la existencia de una oferta integral mínima de servicios públicos e infraestructura, como condición previa para el desarrollo de nuevos espacios urbanos.

Es necesaria la revisión de la normativa urbana para el desarrollo de edificaciones y su vinculación con su asentamiento y la provisión de sitios de estacionamiento, puesto que, tal como están las condiciones actuales, el hipercentro de Quito sigue acrecentando sus ineficiencias en todos los ámbitos. Se requiere coordinación entre la planificación del territorio y la movilidad para asegurar intervenciones válidas en el desarrollo futuro, eficiente y eficaz, del Distrito.

Bajo el concepto del desarrollo sostenible, la potencialidad que tiene la ciudad de insertarse dentro de un metabolismo circular urbano es grande si se aplica una planificación integral, en donde se pueden aprovechar los subproductos y residuos de los diferentes procesos generados por los actores del territorio, como insumos de nuevos ciclos.

Sin embargo, Quito necesita trabajar en las condiciones de gestión e implementación de políticas apropiadas para ser considerada una ciudad inteligente. La adecuación en sus respuestas orientadas a satisfacer los requerimientos ciudadanos aún debe ser debidamente estructurada y coordinada. La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay una estructura de centralidades que brinde servicios adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadana con optimización de tiempo y calidad, y que sirvan como motores de concentración de servicios y actividades que consoliden y organicen el tejido disperso y poco denso, característicos en la ciudad. La falta de tratamiento de las aguas residuales atenta la calidad de ríos y las limitaciones en la gestión de residuos advierten riesgos en la salud pública. La conceptualización lograda para la integración de áreas naturales tejidas con la urbe, requiere concretarse en estrategias y planes para su realización.

¿Es Quito una Ciudad de Oportunidades?

“Convertir a Quito en una ciudad de oportunidades, con un entorno que estimule la inversión, el emprendimiento, la innovación y el desarrollo productivo, apoyando de forma especial a las micro, pequeñas y medianas empresas, de tal forma que todos los quiteños puedan tener empleo de calidad, incluyendo los jóvenes, a quienes les es difícil obtener su primer trabajo por falta de experiencia, para quienes crearemos el Programa Empleo Joven, y aquellos adultos mayores que quieren seguir trabajando, que tendrán en el Programa Trabajo Digno para Nuestros Mayores la oportunidad de seguir aportando su experiencia y sabiduría en beneficio de la sociedad. Particular atención tendrá el apoyo a la industria del turismo, convencidos que las maravillas que Quito tiene para ofrecer deben traducirse en un mayor número de turistas que estimulen la economía de la Ciudad y generen mayor bienestar para miles de quiteños.”

Extracto del discurso de posesión del Alcalde Mauricio Rodas.

Sistema de Competitividad.

La competitividad del DMQ carece de una visión sistémica y de una estrategia consensuada, que se decante en una propuesta concreta con objetivos de corto, mediano y largo plazo.

Los procesos de competitividad impulsados desde el Municipio de Quito han tenido éxitos parciales y puntuales en el pasado, y no han logrado mantenerse en el tiempo, salvo ciertos programas que se han logrado institucionalizar adecuadamente como Quito Turismo, por su capacidad de generar alianzas público-privadas. Gracias -en parte- a dicha institucionalidad, el Distrito se ha recibido varios reconocimientos internacionales en materia de turismo que lo posicionan adecuadamente a nivel mundial.

Por otro lado, los esfuerzos de competitividad privada -cuando existen- son dispersos y se concentran en objetivos de muy corto plazo, que tienen beneficiarios empresariales específicos dentro de un ámbito de acción que es muy restringido. Y las instituciones académicas se encuentran casi totalmente relegadas del proceso de competitividad; participan escasamente de la construcción de agendas de desarrollo y de la investigación aplicada. El otro actor esencial de la competitividad, la ciudadanía, tampoco ha logrado ser integrada adecuadamente en estos procesos.

La carencia de visión sistémica de la competitividad, se evidencia también en la falta de integración y cohesión social que se ha enquistado en la ciudadanía y las instituciones de la ciudad. Además de los problemas sociales que la falta de cohesión social genera, esto también frena el proceso de competitividad, pues la ciudadanía se encuentra alejada de la toma de decisiones. Se ha desvalorizado el rol de la participación ciudadana en la formulación de políticas

públicas y su seguimiento, actuando exclusivamente de manera funcional en el proceso.

Institucionalidad.

El potencial de las instituciones municipales para hacer mejoras sostenidas de competitividad se ha visto limitado por cambios de timón político. Muchos proyectos quedan huérfanos debido al cambio de funcionarios y existe poco seguimiento y evaluación de su impacto real.

Por otro lado, persiste en gran parte del sector privado, la noción de que la gestión de la competitividad es atribución del sector público y por ello muchas organizaciones productivas -salvo marcadas excepciones- se mantienen como organismos reactivos ante hechos puntuales que afectan a su sector y no tienen una posición proactiva.

Las alianzas público-privadas en el DMQ no han alcanzado el nivel de consolidación suficiente como mecanismos de gestión del desarrollo y del territorio; sin perjuicio de eso, Los actores económicos, políticos, sociales y académicos de Quito mantienen actualmente una buena predisposición para entablar diálogos técnicos con el fin de entablar alianzas de largo plazo.

Las alianzas privadas-privadas orientadas a generar procesos de competitividad son prácticamente inexistentes y los procesos que se han iniciado en el pasado no logran aún concretarse.

Si bien la política social ha ido tomando relevancia e importancia tanto a nivel nacional y municipal, persisten carencias y deficiencias que deben ser atendidas. Dentro de la estrategia de planificación del DMQ la política social todavía no ha superado los enfoques cortoplacistas, clientelares y asistencialistas, y no se articula adecuadamente con procesos económicos inclusivos y sostenibles. Por su parte, el sistema productivo formal no aprovecha en forma adecuada el potencial de los tejidos sociales para generar valor compartido. Finalmente, la política social no responde a la diversidad de grupos y actores sociales que requieren de una atención especializada para superar las brechas sociales y ampliar el acceso a oportunidades.

Dentro del mismo municipio, la escasa planificación conjunta entre secretarías, ha hecho que se trabaje en forma aislada lo cual resta eficiencia a este tipo de proceso y además existe una descoordinación institucional de una buena parte de los actores –academia, empresas, instituciones, ciudadanía, gobierno local y nacional- que intervienen en el territorio.

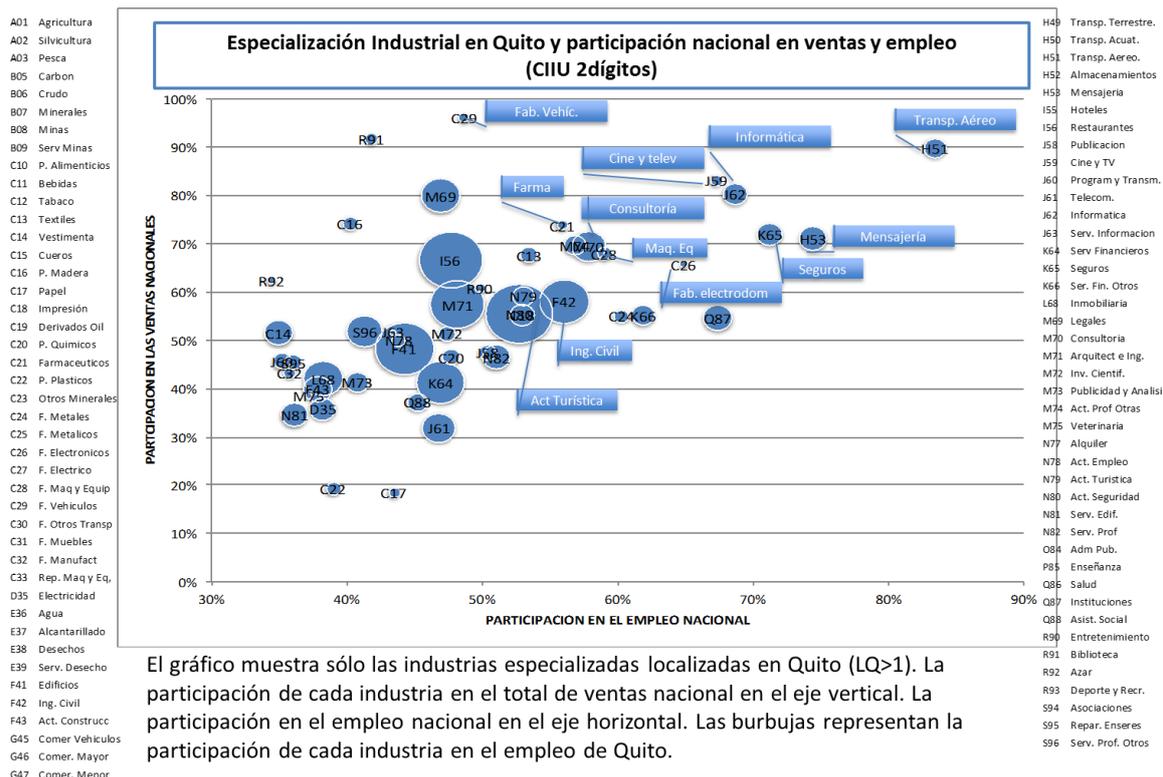
Especialización Territorial.

Los factores de competitividad en el DMQ se encuentran bastante más desarrollados que en otras ciudades del Ecuador, lo cual representa una base

importante para construir una estrategia exitosa de competitividad. Sin embargo, para esto, hay que impulsar el desarrollo de factores especializados de competitividad. Según el Censo Económico del 2010, únicamente el 1,1% de las empresas del DMQ invierten en Investigación y Desarrollo, y el 7% en capacitación a sus empleados. Por otro lado, persiste la necesidad empresarial por personal técnico calificado, lo que habrá la oportunidad a miles de jóvenes para especializarse en oficios puntuales, y bajar su nivel de desempleo o subempleo.

Entre esos factores se encuentra el hecho de que el DMQ presenta en los últimos años una fuerte tendencia a aglomerar (concentrar) en su territorio a empresas y personas que se han establecido en la Capital con el fin de aprovechar la bonanza económica. Adicionalmente, el DMQ es la ciudad del Ecuador que cuenta con mayor número de industrias especializadas, es decir en las que existe una ventaja comparativa frente a otras ciudades.

Es interesante también mencionar que además de ser una ciudad con alta especialización en ciertas industrias, el DMQ también presenta características de diversificación económica, pues no depende en demasía de una sola industria, ni en generación de empleo, ni en creación de riqueza. Esta característica de co-existencia de especialización con diversificación, es altamente deseable en las ciudades, pues permite crear un ecosistema competitivo adecuado. Así, del total de 83 ramas de actividad económica registrada en todo el Ecuador (basado en código CIIU a dos dígitos), Quito tiene ventajas relativas (especialización) en 51 de ellas. De esas 51 industrias, solamente una tuvo crecimiento negativo en ventas entre 2009 y 2012 (industrias de Azar y Apuestas), y 38 tuvieron crecimientos de ventas superiores al promedio de empresas especializadas en Quito (18%), quedando 13 industrias con crecimiento inferior al promedio.



Fuente: INEC, Directorio de Empresas 2009-2012

Elaborado por: Julio José Prado

Estas industrias de Quito, son principalmente de industrias de media y alta tecnología, y empresas de servicios; y que se convierten el nodo central del entramado productivo nacional, por lo que, no se puede pensar en un cambio de matriz productiva, sin entender y atender los encadenamientos impulsados desde la capital.

Desde la perspectiva de los asentamientos productivos y sociales en el territorio, el Distrito carece de una planificación adecuada del sistema de centralidades como una estrategia de organización territorial que permita impulsar dinámicas de desarrollo equilibradamente distribuidas, bajo una visión territorial integrada, que favorezca la especialización de las zonas y su interrelación.

Durante los últimos años, algunas dinámicas de centralización han empezado a desarrollarse en áreas urbanas alejadas del hipercentro. Sin embargo, aún no se desarrollan acciones orientadas a consolidar estas dinámicas con base en un enfoque multiescalar que estructure el espacio metropolitano, aprovechando el sistema de vacíos urbanos y reforzando ejes transversales (este-oeste).

Situación Económica y Social.

Si bien durante los últimos años el DMQ ha atravesado un periodo de crecimiento económico, es importante tener en cuenta que el ciclo económico actual del DMQ está ampliamente correlacionado con el ciclo económico del gobierno central, el que se ha convertido en el motor y conductor de la economía. Esta correlación genera beneficios cuando el ciclo económico es creciente, pero también aumenta el riesgo de caer en un *lock in* -o trampa del *encierro*- caracterizada por la dependencia extrema de una sola fuente de ingresos para la ciudad.

Existe el riesgo de que la estructura productiva de Quito no tenga la capacidad de sobrellevar una potencial reducción del gasto público; así, una pequeña caída en el ciclo económico nacional, podría significar una pérdida de empleos y caída del crecimiento económico en la ciudad. Debido a su especialización productiva, ese riesgo es mayor para el DMQ que para otras ciudades del país.

El DMQ tiene grandes ventajas frente a otras ciudades del Ecuador: es el territorio que más inversión extranjera atrae, donde hay más concentración de universidades e institutos, donde mayor concentración de servicios financieros existe, todo lo cual se traduce en ventajas para hacer negocios. Además, las empresas localizadas en el DMQ son en promedio las más productivas, lo que se debe en gran parte a la alta calificación de su talento humano.

Si se la compara a nivel de Ecuador, la posición competitiva del DMQ es superior al promedio nacional. Sin embargo, cuando se amplía el campo de análisis hacia otras urbes latinoamericanas, la posición competitiva de Quito se torna menos auspiciosa. Si bien existen ligeras mejoras en la mayoría de rankings internacionales, Quito se mantiene en el tercio inferior. Ciudades como Bogotá, Medellín, Lima, Santiago y Buenos Aires aventajan a Quito en varios de los aspectos esenciales de la competitividad.

Como se lo mencionó, Quito se beneficia por tener talento humano de alto nivel, pero existen carencias en el tema educativo que todavía requieren ser superadas para generar mayores oportunidades de movilidad y prosperidad social. En ese sentido, una importante cantidad de población en Quito no ha concluido los diferentes niveles educativos como la primaria, la básica o el bachillerato; esta población suma más de medio millón de personas y una cifra aún más alta no tiene un título universitario.

Si bien cuando se miran los promedios de escolaridad, se aprecian altas tasas de cobertura, una vez que se analiza con más detalle los datos para grupos específicos se aprecia la incapacidad de ciertos estratos sociales para insertarse adecuadamente en el sistema educativo y posteriormente en la economía formal. Esta falta de oportunidades, generan un sentido de trayectoria fallida

en la población, sobre todo para las generaciones jóvenes, lo cual a su vez deriva en conflictividad social y ensanchamiento de las inequidades.

Quito es una ciudad de oportunidades, pero para aprovecharlas en forma adecuada, se requiere de una renovada estrategia de desarrollo y competitividad, formulada en forma institucionalizada a través de alianzas público-privadas con todos los actores de la ciudad. Los factores básicos, sobre los cuales se puede construir una exitosa estrategia de desarrollo económico y social, están presentes en la ciudad. Sin embargo, existe una carencia de factores avanzados en los que hay trabajar: educación especializada de alto nivel, investigación y desarrollo, logística industrial, capacidad innovadora, capacidad emprendedora, etc. Si bien Quito tiene una alta presencia de empresas multinacionales y nacionales exitosas, existe una concentración de las ventas en la gran empresa, quedando las microempresas y las de la economía popular, relegadas de los encadenamientos productivos. Las características industriales de Quito hacen que sea una ciudad donde coexisten actividades especializadas en un ecosistema industrial diversificado, lo cuál abre oportunidades para trabajar en estrategias de competitividad urbana que apuntalen el cambio de matriz productiva del Ecuador. Las industrias de Quito son un nodo central del entramado productivo nacional, por lo que no se puede pensar en un adecuado cambio de matriz sin entender y atender los encadenamientos productivos de la capital. Quito podría ser calificada en forma no oficial como la Ciudad del Conocimiento del Ecuador, debido a su alta concentración de universidades e institutos y la presencia de talento humano de calidad, sin embargo, para que se pueda aprovechar dicha condición, es necesario atender las carencias educativas que todavía persisten y en especial, reducir las brechas sociales que se convierten en anclas que no permiten a ciertos grupos subir en la escala socio-económica.

¿Es Quito una Ciudad Solidaria?

“Quito puede ser una ciudad activa, dinámica, con ciudadanos que exigen, resuelven y cooperan en el desarrollo de su ciudad. Seremos un Gobierno Metropolitano abierto a los ciudadanos quienes podrán participar en las decisiones sobre su ciudad y conocer de primera mano la información sobre el estado de los distintos proyectos y actividades de la Alcaldía y el Concejo Metropolitano.”

“Quito puede ser una ciudad de conocimiento, con niños, niñas y adolescentes recibiendo educación con calidad, que les prepare para ser creativos, líderes, investigadores, emprendedores, profesionales de excelencia y buenos ciudadanos.”

“Los establecimientos educativos y de cuidado diario contarán con infraestructura y tecnologías necesarias para garantizar seguridad, afecto y desarrollo integral.”

La población de Quito lleva consigo una larga tradición de asociatividad: cooperativas de vivienda, ligas deportivas barriales, grupos juveniles y otros, dan cuenta de un tejido social vivo. Sin embargo se aduce que las sociedades contemporáneas han caminado hacia la falta de integración y cohesión social, lo cual tiende al debilitamiento de dicho tejido. Factores políticos, tecnológico-productivos y brechas sociales existentes en determinados sectores o actores abonan en esta situación.

Las organizaciones y redes de la sociedad civil tienen una historia, y aunque en los últimos años se han debilitado, existen y tienen iniciativas. Tienen experiencia y esta se traduce en una gran capacidad de creatividad e innovación.

Las críticas a los procesos de participación social institucionalizada son su direccionamiento y burocratización. Algunas de las formas de organización y expresión han sido controladas, censuradas y hasta criminalizadas.

Quito es una ciudad joven, la mitad de sus ciudadanos son menores de 29 años, y es esta población quien tiene mayor acceso a la educación. La educación básica casi se ha universalizado y el bachillerato ha sido el nivel educativo que más ha ampliado su cobertura en los últimos años.

Sin embargo, 4 de cada 5 desempleados en el Ecuador es joven; más de la mitad de la población quiteña mayor de 18 años no ha culminado el bachillerato y apenas 2 de cada 10 jóvenes en la provincia ha alcanzado un título universitario. Según datos del propio Ministerio de Educación, entre los años lectivos 2009-2010 y 2011-2012, el porcentaje de abandono del sistema se ha incrementado levemente; esto significa que cada año alrededor de 18.000 niños, niñas y adolescentes quiteños abandonan el sistema educativo.

La política educativa que propende al mejoramiento de la calidad y ha establecido estándares de ingreso para los estudios superiores, corre el riesgo de profundizar las brechas sociales, generando nuevas estratificaciones sociales y una suerte de elitización de la sociedad de quienes están accediendo a los beneficios de la política pública y quiénes no, dadas por las oportunidades y condiciones con las que las generaciones partieron años atrás.

Quito también se ha caracterizado por el impulso a la cultura y las artes, a su haber ha desplegado importantes iniciativas culturales; tiene una oferta de centros culturales y museos públicos y privados, junto con la presencia de un sinnúmero de grupos y compañías teatrales, músicos, poetas y demás artistas, que parecería no haberse cuantificado y potencializado adecuadamente.

Cuenta además con un patrimonio culinario, artístico, artesanal y arquitectónico inigualable que, junto a la calidad de su gente, le ha hecho merecedora de encontrarse entre las principales ciudades para vivir y para el turismo.

Sin embargo la puesta en escena de las expresiones culturales no siempre ha estado equitativamente localizada y diversificada, centrada en determinados territorios y apuntando a eventos y exposiciones únicamente. Los barrios y sus tradiciones han estado alejados de la gestión cultural; expresiones contemporáneas como las culturas urbanas y juveniles, también.

Un enfoque más amplio de la cultura se convierte en necesario para que, además de las expresiones artísticas y patrimoniales, tome en cuenta los valores de la diversidad y las potencialidades de integración y cohesión social basadas en una cultura compartida, el rescate de la identidad y del patrimonio material e inmaterial, o a la concienciación social.

De hecho aspectos de exclusión, discriminación y violencia que también afectan a la población ecuatoriana y quiteña; así como las causas de morbilidad y mortalidad de la población en Quito, podrían enfrentarse cambiando hábitos culturales.

En cuanto a los servicios básicos Quito presenta indicadores de cobertura sumamente amplios que, junto con varios de los indicadores sociales, evidencian un promedio de calidad de vida adecuado; pese a ello, desde una perspectiva territorial se evidencia desarrollos no equilibrados; así como existen zonas altamente desarrolladas, otras aún presentan carencias.

- Las brechas en la calidad de vida son visibles entre barrios informales y/o asentados en zonas de riesgo, Existen zonas que concentran riqueza económica, servicios y equipamientos versus otros en condiciones físicas, sociales, económicas y ambientales deficitarias.
- Los barrios con menor calidad de vida concentran la mayor población del Distrito así como los más álgidos problemas sociales (inseguridad, violencia, subempleo y/o desempleo, abandono escolar, falta de transporte, entre otros).
- El costo de vida en barrios más alejados supone costos mayores debido al transporte o el encarecimiento de productos.
- La brecha entre barrios se manifiesta en las grandes diferencias de calidad y cantidad de infraestructura y equipamientos requeridos para garantizar un óptimo desarrollo humano.

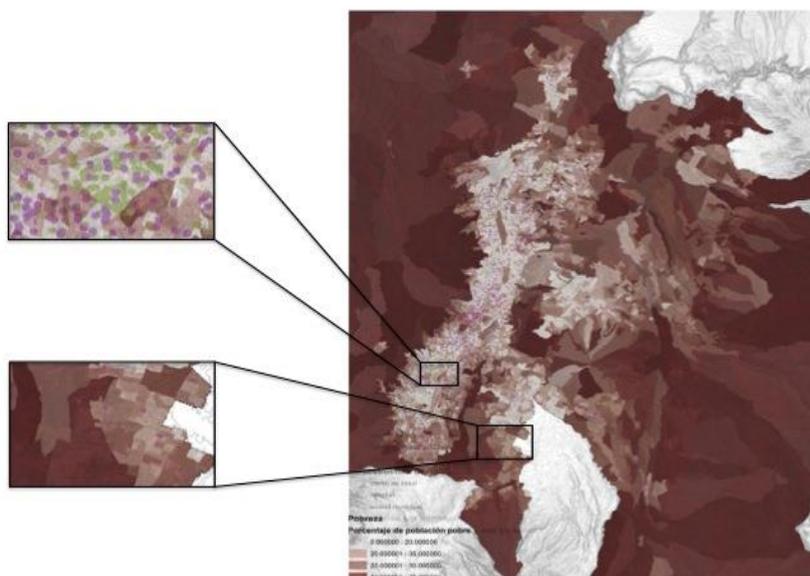
- El “hipercentro” concentra los espacios de mejor calidad y con la mayor inversión pública, en tanto el mayor déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público tiende a concentrarse en los barrios social y económicamente más vulnerables.
- Las amplias diferencias socio-económicas entre sectores de la ciudad generan rupturas del tejido social manifiestas en urbanizaciones privadas, barrios urbano-marginales, proliferación de espacios privados de uso público (centros comerciales, por ejemplo), altos costos de los servicios de seguridad pública y privada, entre otros.
- En la capital habitan 36.870 personas con discapacidades registradas por la Misión Manuela Espejo en el año 2012; el 70% de los casos están registrados en las zonas dispersas del cantón.

Mapa 1:

Equipamientos, densidad y pobreza

Nota:

El mapa cruza información sobre la situación de pobreza, densidad poblacional y equipamientos (centros de salud, instituciones educativas, espacios verdes). Los cuadros resaltados dan cuenta la existencia de zonas con menor incidencia de pobreza y mayor equipamiento versus otros en condiciones totalmente diferentes.



La inequidad en la distribución de recursos o el enfrentamiento de sus problemáticas particulares entre los territorios denota aún tareas pendientes. La pobreza afecta al 29,7% de la población quiteña; la pobreza extrema se registra en un 7%. La pobreza y la extrema pobreza (sea por NBI o por Ingresos) que registraban una disminución progresiva en los últimos años, entre 2012 y 2013 están experimentando un leve repunte. En la zona rural de Quito la pobreza alcanza al 40% y la extrema pobreza (11,3%) es más de el doble que en lo urbano.

A menos que se tomen acciones inmediatas y con visión de futuro, la alta movilidad de su población (que responde a lógicas económicas y laborales); la creciente concentración urbana; la migración desde el interior del país, o un crecimiento

poblacional y del territorio sin planificación dificultarán la implementación de políticas y servicios.

El 89% de establecimientos que venden apenas el 2,3% del total en el DMQ, corresponde a microempresas que concentran el 36% del empleo; mientras que, el 1% de los establecimientos corresponde a la gran empresa donde se concentra el 88,2% de las ventas y registran el 32% de las personas ocupadas.

Esta situación tiene implícita la necesidad de consolidar sistemas de encadenamiento productivo entre empresas de diferentes características y tamaños que promuevan la generación de valores compartidos y, por tanto, riqueza y empleo que permitan alcanzar mayores niveles de autonomía e independencia (económica) de la población, sobre todo en las mujeres y la juventud.

Las familias más vulnerables, por trabajo o por su búsqueda, no cuentan con el tiempo suficiente para el cuidado diario de sus hijos/as. La cobertura de Centros de Cuidado Diario y de Educación inicial es todavía limitada. 3 de cada 10 niños y niñas menores de 5 años son atendidos en Centros de Cuidado Diario.

1 de cada 4 niños y niñas de 0 a 5 años de edad presentan desnutrición crónica. El cuidado, atención y protección de la población de adultos mayores es limitada: el programa “60 y piQuito” atiende aproximadamente al 10% de la población de adultos mayores. El analfabetismo funcional triplica y el analfabetismo digital quintuplica al analfabetismo puro.

La seguridad social no cubre a toda la población. En Pichincha 1 de cada 2 personas no tiene seguro de salud. Menos de 3 de cada 10 personas de todas las edades están cubiertas por el Seguro Social general; 6 de cada 10 personas económicamente activas están afiliadas.

Las principales causas de morbilidad y mortalidad son prevenibles (accidentes de tránsito, suicidio, homicidios, muerte por terceros). Problemas de discriminación, exclusión y violencia afectan de manera particular a determinados segmentos o grupos como la juventud, las mujeres, la población LGBTI, entre otros.

De allí que Quito y su municipalidad requieren de una definición más acertada de su política social para su mayor impacto; superando una visión aislada, sectorial, asistencial y de corto plazo.

La dinámica actual de las grandes ciudades como el DMQ provocan la necesidad de desarrollar cambios profundos en la arquitectura institucional y la gestión municipal. Si bien se puede percibir una Alcaldía presente y valorada, no siempre significa que sus procesos de gestión y decisión estén cercanos a la ciudadanía, o que quiteños y quiteñas aspiren a una mayor cercanía.

Un Gobierno de cercanía no solo depende de infraestructura y dotación de servicios cercanos con los actores sociales, sino también de su relación con la ciudadanía que la vincule con la toma de decisiones, procesos de consulta y mecanismos de participación ligados a todos los momentos de la política pública local (diseño, implementación y seguimiento) y de los servicios.

El rol de las instancias municipales y de las administraciones zonales pueden ser susceptibles de revisión, para abonar en los procesos de multicentralidad o policentralidad con mayor desconcentración y autonomía de su gestión.

En consecuencia, brechas sociales y económicas e inequidades territoriales existentes en algunos sectores y actores de la ciudad dan cuenta que la construcción del DMQ como una ciudad solidaria es una tarea pendiente aunque los avances son significativos.

Las potencialidades que presenta Quito en tanto su población, sus formas organizativas, sus apuestas culturales y productivas, su infraestructura, su distinción como destino turístico, contribuyen al logro de una ciudad solidaria.

El fortalecimiento del tejido social y de la participación ciudadana para acompañar las políticas locales son grandes potencialidades que deben aprovecharse en algunos temas y consolidarse en otros para compartir responsabilidades en el camino hacia el desarrollo humano sostenible y el Buen Vivir.

Se detectan últimamente avances en procesos de transparencia en la información y deben crearse mecanismos que permitan escuchar la respuesta social para consolidar la participación ciudadana.

Se ha posicionado la importancia de lo social como referente central para la gestión del desarrollo y territorio. También se ha avanzado en la desconcentración y reparto más equitativo y adecuado de servicios. Pero es innegable que debe darse un mayor impulso a políticas que busquen la integración y corresponsabilidad de los actores ciudadanos frente al reto de alcanzar ese desarrollo integral y la construcción de Ciudad en el corto, mediano y largo plazos.

Quito, noviembre 15 de 2014