

PEDRO
FREILE



PLAN DE GOBIERNO PARA QUITO Y LA REGIÓN CAPITAL

Quito, 16 de septiembre de 2022

Señoras y Señores
Gente de Quito
Ciudad. -

Cordial saludo, a toda la gente de Quito:

Muchas ciudades se construyeron con muros para evitar el ingreso de amenazas; y otras para evitar la liberación de sometidos. Pocas ciudades se fundaron sin muros, para permitir que se fusionaran las costumbres y la fe.

Quito se fundó sin muros, con vocación para la coincidencia y la contienda, para la política y la religión; para la protesta y la inclusión; para la historia y el presente. Quizá sea la ignición que tuvo, lo que ha logrado que nuestra ciudad crezca más rápido que la capacidad de sus líderes para organizarla. Hoy se derrama, en mesetas y valles, en los que se elevan millones de voces clamando por trabajo, seguridad, igualdad de oportunidades, movilidad, inclusión y reconocimiento; mientras una vez más, en la historia de la civilización humana, como hace 600 años inició el renacimiento; está por iniciar una nueva era en lo económico, en lo cultural y en lo político.

Llegamos a este punto en la historia, bendecidos con recursos espirituales y materiales más extensos que los que han disfrutado la mayoría de seres humanos a lo largo de los siglos; y, suficientes para concientemente entender nuestra capacidad y responsabilidad en el momento.

Debemos, porque podemos, hacer de Quito, unidos, incluyentes y organizados, la capital de los derechos y cuidados que, orgullosa se

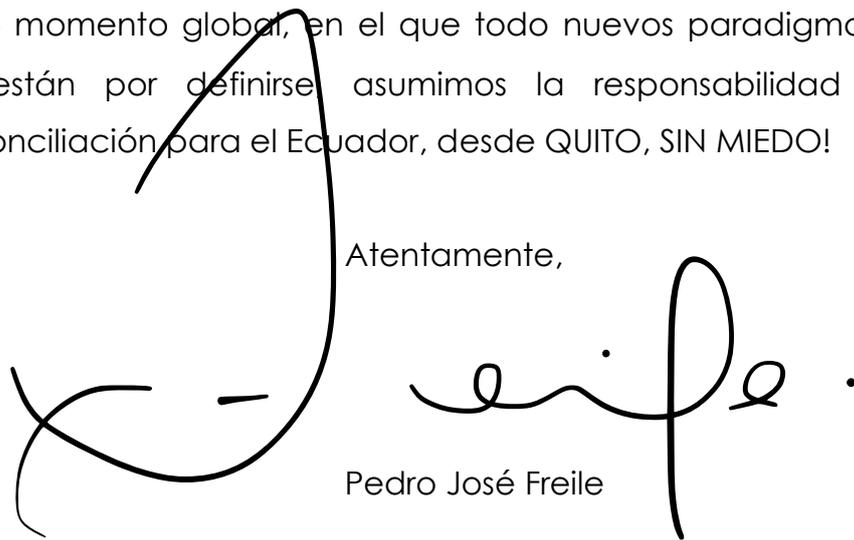
levanta construyendo en libertad y con orden, con certezas para la prosperidad, la cultura de la hospitalidad.

Escogemos la esperanza sobre el miedo para vencer las amenazas del pasado y reivindicar, como nuestros, todos los símbolos de nuestra Nación.

Será un honor luchar por victorias rápidas en la atención de los servicios y obras básicas que necesitan los más débiles en nuestra comunidad; y, unificar la voluntad popular, para generar la confianza necesaria para que, la alcaldía pueda ejercer su papel de generador de certeza, para que el sector privado, invierta con vigor y entrega, en grandes obras para la prosperidad que, levantarán y fortalecerán, nuestra salud social y nuestra economía.

En este nuevo momento global, en el que todo nuevos paradigmas e instituciones están por definirse, asumimos la responsabilidad de conseguir reconciliación para el Ecuador, desde QUITO, SIN MIEDO!

Atentamente,



Pedro José Freile

MISIÓN Y VISIÓN

VISIÓN

Ser referente humano y político en Ecuador y Latinoamérica, reconocido por promover y construir políticas efectivas, seguras y sostenibles que logren generar impacto social y económico a largo plazo, atendiendo las necesidades locales y promoviendo un ejercicio político de alto nivel, para el desarrollo de nuestra Nación.

MISIÓN

Transformar el ejercicio político, en una actividad de alto reconocimiento y aceptación, con proyectos estructurados en altos valores humanos; orientados al avance de la Nación, dignificando y renovando la política, con resultados transformadores de la economía y el estado moral de la Nación, hacia estadios superiores de motivación y autoestima.

MARCO NORMATIVO

Constitución de la República del Ecuador

Artículo 1, el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada.

Artículo 3, establece como deber primordial del Estado planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza para acceder al buen vivir.

Artículo 112, Los partidos y movimientos políticos o sus alianzas podrán presentar a militantes, simpatizantes o personas no afiliadas como candidatas de elección popular. Los movimientos políticos requerirán el respaldo de personas inscritas en el registro electoral de la correspondiente jurisdicción en un número no inferior al uno punto cinco por ciento.

Al solicitar la inscripción quienes postulen su candidatura presentarán su programa de gobierno o sus propuestas. (...).

Artículo 280, establece que el Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado Central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.

Por tanto, es necesario regular la aplicación de los principios de sujeción y coordinación establecidos constitucionalmente.

Artículo 286, dispone que las finanzas públicas, en todos los niveles de gobierno, se conduzcan de forma sostenible, responsable y transparente, y procurarán la estabilidad económica.

Código de la Democracia

Artículo 97 se establece “Todos los candidatos y candidatas a Presidente o Presidenta, Gobernador o Gobernadora Regional, Prefecto o Prefecta, Alcalde o Alcaldesa, presentarán junto con el formulario de inscripción un plan de trabajo con al menos el siguiente contenido:

Artículo 208, “Desde la convocatoria a elecciones hasta el inicio de la campaña electoral, las organizaciones políticas podrán realizar, por su iniciativa, las actividades tendientes a difundir sus principios ideológicos, programas de gobierno y planes de trabajo, siempre que no implique para este efecto, la contratación en prensa escrita, radio, televisión, medios digitales y vallas publicitarias.

Los egresos realizados en estas actividades se imputarán al gasto electoral de cada organización política”.

Artículo 99, Las candidaturas pluripersonales se presentarán en listas completas con candidatos principales y sus respectivos suplentes. Las listas se conformarán paritariamente con secuencia de mujer - hombre u hombre - mujer hasta completar el total de candidaturas principales y suplentes. (...)

Las organizaciones políticas inscribirán las listas para elecciones pluripersonales y unipersonales bajo criterios de paridad e inclusión

generacional, de conformidad con las siguientes reglas: (...) transitoria tercera:

Tercera. - De manera progresiva y hasta completar el "cincuenta por ciento (50%)" de participación de mujeres según las normas del artículo 99 reformado, se aplicarán las siguientes reglas:

b) En las inscripciones de candidaturas para las elecciones seccionales posteriores a la vigencia de la presente Ley, el porcentaje de listas encabezadas por mujeres a inscribirse por la organización política para elecciones pluripersonales y unipersonales, será mínimo del 30%.

c) El porcentaje mínimo de inclusión de jóvenes en cada una de las listas pluripersonales se aplicará desde las elecciones generales siguientes a la vigencia de la presente Ley.

d) A partir de las elecciones subsiguientes a las elecciones generales posteriores a la vigencia de la presente Ley, en las inscripciones de candidaturas pluripersonales y unipersonales, el porcentaje mínimo de encabezamiento de listas será del 50%.

e) La obligación de paridad en los binomios presidenciales se cumplirá a partir de las elecciones subsiguientes a las elecciones generales posteriores a la vigencia de la presente Ley.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD

Artículo 3, define el principio de complementariedad como la obligación compartida que tienen los gobiernos autónomos descentralizados de articular sus planes de desarrollo territorial al Plan Nacional de Desarrollo

y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado ecuatoriano.

Artículos 32 a), 42 a), 55 a), 65 a); y, 85, regulan las competencias exclusivas de planificación de los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, municipales, parroquiales y metropolitanos, respectivamente, en dichos artículos se dispone que los gobiernos autónomos descentralizados deberán planificar, con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo de su jurisdicción y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, provincial, cantonal y parroquial, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad.

Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas

Artículo 10, establece que la planificación nacional es responsabilidad y competencia del Gobierno Central, y se ejerce a través del Plan Nacional de Desarrollo. Para el ejercicio de esta competencia, la Presidenta o Presidente de la República podrá disponer la forma en que la función ejecutiva se organiza institucional y territorialmente. De manera complementaria se define que al gobierno central le corresponde la planificación a escala nacional, respecto de la incidencia territorial de sus competencias exclusivas.

Artículo 12, establece que la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados en sus territorios. Se ejercerá a través de sus planes propios y demás instrumentos, en articulación y coordinación con los

diferentes niveles de gobierno, en el ámbito del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa.

Artículo 30, establece que le corresponde al ente rector de la planificación nacional establecer los mecanismos, metodologías y procedimientos aplicables a la generación y administración de la información para la planificación, así como sus estándares de calidad y pertinencia.

El Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, en su artículo 36 define que la Estrategia Territorial Nacional (ETN) es [...] la expresión de la política pública nacional en el territorio y es un instrumento de ordenamiento territorial a escala nacional, que comprende los criterios, directrices y guías de actuación sobre el ordenamiento del territorio, sus recursos naturales, sus grandes infraestructuras, los asentamientos humanos, las actividades económicas, los grandes equipamientos y la protección del patrimonio natural y cultural, sobre la base de los objetivos y políticas nacionales contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

Artículos 41 y 42, dispone que los planes de desarrollo y ordenamiento territorial son instrumentos de planificación que contienen las directrices principales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados respecto de las decisiones estratégicas de desarrollo y que permiten la gestión concertada y articulada del territorio, para lo cual se deben observar determinados contenidos mínimos.

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo

Artículo 15, dispone que los planes de desarrollo y ordenamiento territorial vinculan a la administración pública y son orientativos para los demás sectores, salvo los Planes de Uso y Gestión del Suelo y sus planes

complementarios, que serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para las personas naturales o jurídicas públicas, privadas o mixtas.

Reglamento a la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo

Artículo 6, dispone que las decisiones incluidas en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial formulados y aprobados por los gobiernos autónomos descentralizados y sus correspondientes Planes de Uso y Gestión del Suelo, en el caso de los municipios y distritos metropolitanos, y en los planes complementarios, deberán observar lo establecido en los instrumentos de planificación nacional según corresponda y de manera articulada al Plan Nacional de Desarrollo vigente y la Estrategia Territorial Nacional, así como los planes sectoriales y otros instrumentos del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, según corresponda, en el marco de las competencias de cada nivel de gobierno.

Fuente: Guía para la elaboración de Planes de Trabajo de Candidatos y Candidatas a Elecciones Seccionales.

DIAGNÓSTICO

En este apartado nos hemos tomado el trabajo de realizar un análisis estructural el pasado y presente de Quito, buscando entender la causa de los problemas de la ciudad y cuáles son sus consecuencias, de esta manera, en la sección de proyectos establecer soluciones atingentes a las necesidades de los quiteños.

DIAGNÓSTICO HISTÓRICO

LA CIUDAD Y SUS FUNCIONES.

Es necesario analizar la utilidad y origen de las ciudades para poder entender sus dinámicas y posibilidades de mejora. El origen de las ciudades data de hace cinco mil años, el surgimiento del modelo de organización ciudad se produce por la necesidad de crecimiento de los pueblos, debido a que el número de personas va aumentando y de igual forma sus necesidades, lo que conlleva a una expansión de desarrollo urbano y social. El plantear un modelo de ciudad permite que esta expansión de necesidades se realice de manera organizada convirtiéndose en un núcleo de comercio e intercambio, siendo asociado a la idea de civilización (Reguera, 2005).

Las ciudades desde su origen tienen diversas funciones, siendo espacios de interacción intensa, dándose un proceso de especialización como: intercambio, producción, prestación de servicios, etc. En el área de prestación de servicios se van posicionando temas relevantes para la organización y desenvolvimiento humano, entre las que se encuentran: administrativos, culturales y religiosos, a su vez se da un proceso de aglomeración de personas que permite el desarrollo de la comunicación y formación de lazos (Reguera, 2005).

En las ciudades va creciendo un centro de aglomeración de actividades económicas, lo que provoca la necesidad de acercarse a estos espacios, tanto para la venta y el intercambio, dando como resultado un proceso de rerurbanización, produciendo una metamorfosis de los espacios y haciendo que las ciudades tomen diferentes características por sus habitantes y los procesos que suceden dentro de las mismas (Reguera, 2005).

UN PASADO DESORGANIZADO

Para entender cómo se va constituyendo Quito, debemos establecer un análisis general de la composición histórica de Latinoamérica y del Ecuador, para entender sus problemáticas actuales y del porqué de muchas de sus características.

Nuestro pasado colonial será una marca a lo largo de nuestra historia, la cual nos heredará estructura previas y formas de entender las dinámicas sociales que caracterizan la composición del Estado ecuatoriano, la cual tiende a ser vista solo por una problemática actual y no por una problemática histórica, una de estas características históricas el subdesarrollo.

El subdesarrollo latinoamericano se tiende a confundir que es producto del abuso de las potencias económicas, pero va mucho más allá de eso, estas potencias profundizan y expanden el subdesarrollo en la región por sus mecanismos de explotación y dominación, pero al momento de hablar sobre el origen del subdesarrollo, se debe entender que su raíz se encuentra en las herencias coloniales, las cuales se hallan presentes en todas las naciones que en ese tiempo acababa de volverse Estados libres, no formándose de la nada sino con la base de un sistema económico y social ya existente (Cueva, 1980).

Latinoamérica se encontrará con varios problemas al intentar constituir sus Estados, ya que estos no se crearon de la nada debido a que tenían como base una estructura económica y social previa, que representará un gran obstáculo por la presencia de modos de producción precapitalista, lo que vuelve casi imposible que se consiga una unidad nacional (Cueva,1980).

En este modo de producción existe una mayor independencia de las partes, con poca dependencia económica entre los habitantes, dando como resultado una poca coherencia orgánica de la sociedad. Provocando la presencia de regionalismo y localismos, que inclusive incitaran luchas entre el poder central y las provincias. Aún en países como Brasil, que evitó la fragmentación de su territorio se encuentran presentes modos de producción precapitalistas por muchos años, estos modos de producción son evidentes en el feudalismo y esclavismo (Cueva,1980).

Algunas zonas de la región de Latinoamérica contarán dentro de su territorio con la presencia de dos modos de producción diferentes; en el litoral se desarrollará el capitalismo y en el interior se mantendrá el precapitalismo. El capitalismo gana terreno volviendo a varias zonas dependientes del comercio internacional, los pueblos dejan de producir para su consumo, ahora lo hacen para vender, se puede ver la presencia de relaciones de trabajo con un sueldo de por medio. En cambio, en la zona del interior aún se sigue manteniendo con una producción para su subsistencia, el modo de producción del litoral ganará terreno conquistando la hegemonía de la economía, todo esto demostrará la complejidad por lograr una cohesión nacional (Cueva,1980).

Algunas zonas de Latinoamérica como Chile, presentarán un cierto Estado sólido y estable, gracias a una casi nula presencia de feudalismo y esclavismo, además, que cuenta con un capitalismo que va ganando terreno, desarrollando desde muy temprano una clase terrateniente que sería su base. La conformación de Estados nacionales unificados dependerá de la existencia de una burguesía orgánica y el surgimiento de esta dependerá de la evolución de la base económica, llevando a un predominio del modo de producción capitalista (Cueva,1980).

El modo de producción capitalista surge bajo determinadas características, como la liberación de la mano de obra de sus medios de subsistencia, para ser transformados en asalariados, este proceso de separación del hombre con los medios de producción se lo conoce como acumulación originaria. Esta acumulación será a escala global, que poco tiempo después creará una nueva relación entre los países metropolitanos y las áreas periféricas. Este capitalismo necesita una gran cantidad de materias primas, por lo cual cambiará el modo de producción de Latinoamérica a un modo de producción que esté en función del capital (Cueva, 1980).

En Latinoamérica se implanta el modo de producción capitalista, cuando el capitalismo ya se encontraba muy desarrollado en la metrópoli causando varios problemas. Estos problemas se derivan de la acumulación originaria en América Latina aun que solo se podía dar hacia dentro, a diferencia de Europa, que la acumulación provenía de las periferias, además, que la metrópoli practicaba un intercambio desigual con Latinoamérica. De esta manera, se fue creando una economía primario-exportadora, que trabajaba en función de las metrópolis, duplicando la inversión en transporte y en el sector financiero dentro del continente para obtener el dominio del comercio exterior e interior latinoamericano (Cueva, 1980).

En el proceso de acumulación originaria en América Latina se procede a desapropiar los bienes de la Iglesia, las tierras comunales, hurto de tierras de dominio público, creando trabajadores libres para la industria floreciente en la región (Cueva, 1980). La acumulación originaria utilizará diferentes mecanismos para su desarrollo, uno de esos es el alambrado, el cual servirá para el afianzamiento y conformación definitivo del capitalismo sobre el territorio (Cueva, 1980).

Dentro del proceso de acumulación originaria se realizó una intervención directa de fuerzas exógenas, quienes apoyan con inversión a la concentración latifundista, las grandes empresas capitalistas a lo largo de la región compraron tierras donde mantuvieron un modo de producción precapitalista, de esta manera obligaron a los campesinos, indígenas, etc. a recurrir a los trabajos asalariados de sus mismas empresas (Cueva, 1980).

La independencia es el primer paso en la conformación de los Estados en Latinoamérica. Desde una mirada superficial se puede entender que es el origen de nuestro subdesarrollo, sin embargo, se tiene que analizar como una pieza más del rompecabezas que cambiará la forma de relacionarse dentro de estas nuevas naciones. La independencia no fue un evento tranquilo, este fue producto de una violenta guerra, que causaría grandes pérdidas económicas y humanas, pero principalmente un cambio en la estructura económica de la región, en cuestión de sentido, ya que antes la economía se encontraba en función de la metrópoli, pero al llegar la independencia esto se rompe, dejando un vacío en la economía, que debe ser entendido no como la causa principal del subdesarrollo, si no solo como el origen de algunos conflictos actuales (Cueva, 1980).

Uno de estos problemas es el contexto económico en el cual son dejadas las excolonias, teniendo un proceso de saqueo, lo cual representará un obstáculo una estabilidad económica futura, la colonización de América Latina trajo consigo un proceso de acumulación originaria solo presente en la metrópoli, al contrario, en la periferia lleva un proceso de desacumulación, el cual implica un freno en el desarrollo de las colonias, expropiando las riquezas de esta zona y llevando la gran mayoría de esta a la metrópoli, provocando una contradicción (Cueva, 1980), una zona que generaba suficientes recursos para convertirse en una potencia

nunca llegó a serlo, dando como resultado un sistema económico en que las nuevas naciones tendrán que formarse y adaptarse.

Las primeras estructuras económicas y sociales de las nuevas naciones son construidas a partir de bases feudales heredadas de su pasado como colonias, En la estructura heredada de la colonia se encuentra el origen del subdesarrollo, ya que este sistema cuenta con un bajo nivel productivo por ser dependiente del esclavismo y la servidumbre, pero se debe tener claro que los mismos no representan con exactitud los modelos tanto de esclavitud y servidumbre vistos en Europa.

Esta estructura económica y social provocaría que no se supere por largo tiempo la etapa precapitalista, contando con señores feudales disfrazados de burguesía en un comercio masivo de esclavos para abastecer las plantaciones y la implementación de un salario que también se puede ver como otra forma de esclavizar a las personas (Cueva, 1980). El tener esas estructuras heredadas las cuales de cierta forma les siguen siendo rentables, hacen que exista muy poco incentivo para el cambio o desarrollo de la forma de producción precapitalista.

Una de las estructuras precapitalistas es el modelo hacienda en el que se manejó una semi esclavitud hacia los indígenas y sirviendo como forma de acumulación de tierra. Los nuevos Estados naciones en América, presentan una proliferación de la concentración de la tierra que dará como resultado la multiplicación de los latifundios. La Iglesia en varias partes de Latinoamérica acumulaba gran cantidad de tierra, casi duplicando sus propiedades con el pasar de los años y aumentando el número de haciendas, además que el sistema feudal se puede apreciar en gran medida, con la presencia de leyes que resguardan la gran posesión de tierras en manos de pocos (Cueva, 1980).

Las elites locales si bien conservan las estructuras semifeudales, también plantean progreso económico que de igual forma no se consigue con facilidad. La nueva burguesía de Latinoamérica busca agrandar el comercio, pero el desarrollo de este avanza a pasos lentos, debido a un deplorable sistema de intercambio, como la falta de una moneda propia, manteniendo hasta ese entonces viejos sistemas indígenas como el uso del cacao como moneda, mostrando el limitado sistema económico de la región, provocando un problema para el desarrollo económico de esa zona (Cueva, 1980).

Las nuevas naciones al tener una lógica primario-exportadora establecerán un problema al momento de intentar desarrollarse económicamente. La agricultura simboliza un paso importante en el desarrollo, pero en gran parte de las nuevas naciones representó un problema, ya que su producción no abastecía a todos sus pueblos, obligando a importar productos, además, de dejar una gran cantidad de territorio exclusivo para las exportaciones, que es un símbolo del subdesarrollo (Cueva, 1980).

El Estado precapitalista, presentará una situación de anarquía e inestabilidad a comparación del Estado liberal- oligárquico, en donde se implantará el modo de producción capitalista como modo de producción dominante. El Estado oligárquico no será de carácter democrático, en realidad se volverá autoritario, contando con políticas absolutistas, que son evidentes a lo largo de Latinoamérica, llegando a tener entre los años 1870 y 1935, dictaduras en algunas partes de la región y en otras zonas gobiernos autoritarios, además de utilizar políticas represivas y de terror, todo esto también se puede ver en Estados como el argentino y el uruguayo a pesar de ser zonas idóneas para el desarrollo capitalista (Cueva, 1980).

Este Estado oligárquico se conforma en función a las necesidades de la evolución económica y social de Latinoamérica, será la expresión de la acumulación originaria de capital, subordinó a los elementos precapitalistas y eliminará la opción democrática como alternativa para el desarrollo capitalista. La reforma liberal dentro de estos Estados consistirá en negar y continuar; negando una dominación política que no permite el desarrollo como nueva clase y continuando ciertos rasgos de la estructura social del periodo colonial, será el vehículo para el desarrollo capitalista, además, de garantizar el predominio de los junkers, en donde surgirá una nueva clase burguesa rural que será una clase dominante a medias, ya que esta se subordina a la clase burguesa metropolitana (Cueva,1980).

En las zonas latinoamericanas donde el capitalismo se desarrolla en enclaves, donde aún se encuentran la presencia de rasgos feudales, serán de tipo junker, en los cuales dominará una burguesía intermediaria, el capital monopólico sobre los terratenientes feudales, causando una crisis en el Estado oligárquico (Cueva,1980).

El Estado oligárquico será el encargado de crear las condiciones necesarias para el desarrollo capitalista, estructurará un marco jurídico político que servirá como herramienta para garantizar la acumulación originaria de capital, ayudando a resistir y evitar la oposición de los grupos afectados por este proceso, donde surgirán leyes que liberarán la mano de obra, pero también se crearán leyes contra la vagancia, que facilitará la explotación de las personas, inclusive obligándoles a trabajar sin un salario. Además, este Estado oligárquico convertía en proletariado a gran parte de los productores locales, siendo evidente la necesidad del Estado para la implantación del modo de producción capitalista y su desarrollo (Cueva,1980).

El Estado oligárquico jugará un papel importante en el desarrollo capitalista, ya que necesita de este para regular los salarios, alargar la jornada laboral y mantener la dependencia del trabajador, todo esto dentro de un proceso de pauperización de la población (Cueva, 1980). El alargamiento de la jornada laboral será necesaria para que funcione el mecanismo de acumulación, que se centra en la extracción de plusvalor absoluto, a pesar de que en varias zonas se puede pasar de la extracción de plusvalor absoluto a un plusvalor relativo, no se da este cambio, ya que el capital imperialista no aplica una técnica moderna de producción, este mantendrá las formas más primarias de explotación de la fuerza de trabajo, cómo mantener los salarios bajos y las jornadas laborales extensas (Cueva, 1980).

El Estado oligárquico trabajará en función del orden y el progreso, en especial en zonas donde ni siquiera se llega a constituir una situación de junker, cuando los grupos en estas zonas no logran desarrollar un dinamismo económico la política ayudará a vincular estos lugares al capital extranjero, otorgará la infraestructura necesaria para que la economía capitalista pueda funcionar, pero este Estado no será uno donde prime el consenso de intereses, en este contexto aparecerá un sentimiento racista, ya que el Estado oligárquico ayudará a establecer las relaciones estamentales (Cueva, 1980).

El modo de producción capitalista será dependiente de los modos de producción anteriores, además de las condiciones históricas, como no contar con una revolución burguesa que destruya las antiguas formas de producción y que su desarrollo se subordine a un capitalismo imperialista, el desarrollo de este capitalismo será por la vía oligárquica, que consiste en conservar rasgos semif feudales y de semiservidumbre, donde se llega a considerar que está regresando a lo peor del régimen colonial. Como el caso de Nicaragua, donde los trabajadores no percibían un salario, se

les pagaba con alimentos, pueden ser considerados como semifeudal, pero su estructura social y de explotación corresponde a un capitalismo desvergonzado (Cueva,1980).

El capitalismo se encuentra presente en el contexto Latinoamericano, pero será complicado de apreciarlo por la complejidad de los tejidos sociales, que inclusive se lo reduce a una simple envoltura, ya que este capitalismo latinoamericano no realiza un trastorno por completo en el modo de producción, no cambia las relaciones del hombre con la naturaleza, solo se centrará en la explotación de los productores directos, quedándose en una extracción de plusvalor absoluto, que consiste en alargamiento de la jornada laboral.

El camino oligárquico del capitalismo en Latinoamérica, conlleva que este se desarrolle de manera lenta, dependerá de la hibridación de las relaciones sociales de producción, en zonas donde exista elementos semifeudales o semiesclavistas se desarrollará más lento, a comparación de zonas donde el trabajo libre se impone, el desarrollo lento se ve en la hacienda porfiriana y del desarrollo más acelerado en Rio de la plata, donde el capitalismo se desarrollará sobre enormes estancias. En Argentina y Uruguay existía una mayor cantidad de trabajo asalariado ya que era muy poca la posibilidad de adquirir tierras a comparación de otros países donde el Estado fomentaba la presencia de colonos.

Este proceso oligárquico por el cual se desarrolla el capitalismo en Latinoamérica también representará un problema en la constitución de un proletariado moderno, ya que la presencia de los latifundios hunde más a las personas en la servidumbre, no permite el desarrollo de una organización y emancipación como clase. También causará un problema en la consolidación de una burguesía moderna debido a su

origen aristocrático terrateniente, la cual no pensará en la producción, se limitará más al concepto de la renta, lo que le diferenciará de la burguesía de países centrales, además, encarnará un obstáculo para el desarrollo de la economía nacional.

El mercado interno en Latinoamérica si se desarrollará a pesar de la limitación de su burguesía y su modo de producción, a simple vista puede parecer que existe un proceso de pauperización en el nivel de vida de la población, pero existe un aumento del consumo individual y un crecimiento de la proletarización que permite el desarrollo del mercado interno, que se encuentra muy relacionado con el proceso de desacumulación. Entonces sin un mercado interno el capitalismo no se puede desarrollar, el proceso de acumulación se desplegará gracias a una pauperización del producto directo que afectará al mercado interno (Cueva.1980).

El capitalismo imperial causará un problema en los mercados nacionales, provocando una situación de enclave donde en ciertas zonas de la producción se pagaban un mayor salario, además que se formarán grandes empresas comerciales pertenecientes a las mismas plantaciones a gran escala donde se venden los productos a un menor precio, desplazando a las tiendas minoristas, las cuales no podían competir con las empresas comerciales, además el capital monopólico se consolidará dentro de este proceso, abaratando la mano de obra y obtiene más ganancias por transacciones económicas en el extranjero, estrangulando el mercado interno (Cueva.1980).

La tendencia del capitalismo a desarrollarse hacia el exterior causará desequilibrio en la producción, hipertrofiando las actividades primario-exportadoras, convirtiendo a países enteros en grandes plantaciones.

El proceso de producción en Latinoamérica implica dejar de producir algo por centrarse en ciertos sectores específicos de la producción, lo que representará una distorsión inherente a este desarrollo oligárquico, donde la industria nacional solo satisface con bienes de menor grado de elaboración o con bienes de capital, ya que no se desarrolla un sector productor de bienes de producción, lo que causa una deformación en el aparato productivo interno, toda la producción girará alrededor de la actividad primario exportadora, dependiendo del movimiento del capitalismo imperial (Cueva.1980).

El capital imperial controlará puntos esenciales de la economía moderna en América Latina como el aparato financiero, ferrocarriles, plantaciones, etc., lo que implica varios problemas como; la desnacionalización de la economía latinoamericana, deformaciones en el aparato productivo local, por su posición en lugares estratégicos de la producción para beneficiar el desarrollo de las economías metropolitanas y no las economías periféricas, también un proceso de succión de excedente económico (Cueva,1980).

Una vez entendido la configuración de Ecuador y sus problemáticas nos permite mirar la composición de Quito, en la primera etapa del proyecto nacional llamado proyecto criollo, Quito tiene una gran presencia latifundista, donde la mayor parte de su población vivía bajo la estructura hacienda, convirtiéndose en el eje central de la sierra centro norte, a diferencia de Guayaquil existe una estructura latifundista más conectada con las exportaciones (Ayala, 2018). A lo largo del país no se logra configurar una unidad nacional y el poder recae en líderes locales y dominados por lo terratenientes, logrando legitimar su poder gracias un proceso electoral que excluía a los no propietarios, mujeres, negros, etc., (Ayala, 2018). Estableciendo un Estado central débil y una economía regionalizada. En el caso de Quito en el siglo XVIII se configura como el

centro político y la ciudad con más población del país. Dentro de esta ciudad se configuran una clase dominante particular la cual si bien no tiene influencia nacional, si cuentan con una poder regional, teniendo control de varias regiones en la sierra centro norte (Geours, 1994). En el caso de la población Quito a lo largo del siglo XIX e inicios del siglo XX a pesar de epidemias o causas de mortalidad propias de un país no desarrollado, logra que su población se triplique en 65 años (Geours, 1994), a pesar de la debilidad económica frente a Guayaquil, Quito sigue manteniendo capacidad de negociación frente al resto de regiones y ciudades, gracias a la presencia de una elite local, al ser la sede del poder político y tener gran masa poblacional. | |

En los inicios la económica de la sierra centro norte tiene como pieza central el obraje, sin embargo, esta fuente económica quebraría entre 1830 y 1875. En Quito se podían apreciar molinos modernos que representaban exportaciones de 9.000 pesos en 1874 (Geours, 1994). De la misma manera para 1874 existe alta presencia de pequeños propietarios, 1320 propietarios, lo que demuestra una buena distribución de tierras, en el caso de los artesanos en la ciudad se encuentran de manera numerosa alrededor de Quito (Geours, 1994, 1994)

Dentro de Quito conviven diferentes grupos con características diversas, muchos de estos grupos tienen en común la presencia de la Iglesia. En el caso de Quito a pesar de ser una ciudad capital no existe una conexión directa y abierta con el mundo. En el caso del entretenimiento las opciones son muy limitadas, mirar a la iglesia e ir a misa como forma de distracción cotidiana (Geours, 1994).

El Quito del siglo XVIII y XIX, era una ciudad en construcción marcada por quebradas, espacios llanos y con límites diluidos como nos menciona Kingman, el límite de lo urbano al norte (Santa Prisca) y al sur a (Santo

Domingo). Varios autores se han visto en el problema de identificar qué forma parte de la urbe de Quito, además, que no se plantea con claridad cuáles son los límites de la ciudad, tampoco existía una marcación clara de las calles y casas (Kingman, 2006). Quito de antaño era una ciudad marcada por el desorden, desorden que puede ser explicada por el poco desarrollo nacional y un Estado el cual no se encuentra constituido ni puede traer orden a las ciudades.

Los quiteños de esa época se encontraban caracterizados por prácticas poco organizadas, suciedad en las calles, habitantes poco aseados. Sin embargo, la ciudad poseía grandes áreas verdes, ríos limpios y aire puro, lo que contrastaba con las prácticas poco higiénicas de sus ciudadanos (Kingman, 2006), incluso las pautas culturales y sociales se vienen determinadas por su pasado colonial y herencia feudal, que marca la forma en las cuales se construyen las prácticas sociales, con una población poco educada, un gobierno con poco control y una sociedad estratificada.

La estructura económica de Quito comienza a partir de la revolución liberal, donde se empieza a integrar a la costa con la sierra gracias al “boom bananero”, donde las exportaciones crecen, el poder de las elites de la costa aumenta y sus deseos de tener influencia en la política, sumado a la creación del ferrocarril, provoca que la economía nacional se vaya modificando poco a poco llegando a que inicios del siglo XX podamos ver predominio del modo de producción capitalista (Geours, 1994)

ORDEN U OLVIDO

El enfoque de organización que se ha planteado en la historia de Quito ha sido marcado por procesos higienistas estableciendo un discurso de

modernidad, ignorando u ocultando piezas importantes de la cultura quiteña. El orden se caracterizó por un distanciamiento entre lo rural y lo urbano, como nos menciona Kingman, lo urbano se relaciona con lo civilizatorio y espacio racional, mientras lo rural es con los espacios caóticos (Kingman 2006). Bajo esta idea lo proveniente del campo se vuelve el enemigo en un proceso de construcción de una ciudad moderna. Sin embargo, Quito se encuentra íntimamente relacionada con prácticas rurales, un reflejo de esto es su economía, la cual en su inicio era rural o semirural con una presencia de comunidades indígenas cada vez más grande.

La ciudad estaba ligada al campo, además, era de base mercantil y artesanal, no poseía una lógica de negocios grandes como las ciudades de Europa. Una de las razones era que sus élites sentían deshonra al ser vistos en las calles. El comercio estaba en toda la ciudad sobre todo en donde vivían los indígenas. Incluso las actividades industriales estaban marcadas por lo localista y artesanal. La cultura indígena estaba muy presente en la ciudad incluso en sus celebraciones religiosas, la cultura mestiza e indígena ya no podían reproducirse separada la una de la otra (Kingman, 2006).

La forma en la cual se va organizando la sociedad quiteña responde a rezagos del proceso de conquista en el continente americano, ya que aquí se plantea la pregunta si en realidad los indígenas tienen alma (Maldonado, 2007), bajo esta se justifica su conquista y a la vez se lo posiciona en los últimos lugares de la pirámide social, heredando a los criollos independentistas., esta estructura social y forma de ver al indígena.

En el proyecto de la formación del Estado- nación ecuatoriano se intenta borrar la huella indígena de su historia, a pesar de tener un papel

indispensable en el proceso de independencia, los criollos lo consideraban como una carga, en la búsqueda de un país civilizado, procediendo a esconder y a invisibilizar al indígena. El indígena al no ser considerado humano, deja de existir, dándose el proceso de invisibilización, ya que no se lo mira como sujeto pensante, solo sirve y es visible para conquistar, si bien fue útil en la independencia solo era visto desde su cuerpo naturaleza pero seguía siendo invisible en lo humano (Maldonado, 2007).

Dentro de la historia ecuatoriana este proceso de marginalización, invisibilización y discriminación, por el cual pasaron los indígenas se denota en el cómo eran retratados, fotografiados y representados, mientras las elites locales se mostraban airoso posando en sus retratos, un vivo ejemplo de esto siendo García Moreno el cual posaba cual rey, los indígenas eran retratados como especímenes a estudiar, teniendo miradas vacías, cuerpos tristes y maltratados, incluso sus nombres no eran importantes, en el mejor de los casos solo se tomaba en consideración a la profesión que ejercían, el indígena como ser humano no importaba, incluso en varias fotografías de la ciudad de Quito fueron borrados.

La colonialidad se ve expresada en este proceso de invisibilización del indígena, además, se llega a determinar el orden del ser y debido a eso, se intenta evitar cualquier interrupción en el mismo, estableciendo el no ser humano y el mundo inhumano, en este mundo es donde se establece al indígena, ya que los que se consideran humanos establecerán el límite del ser, borrando todo lo que no encaje en el mismo (Maldonado, 2007).

Se buscan justificativos para la inferioridad de los indígenas, estableciendo a este grupo como una raza de menor jerarquía a la del resto de quiteños mestizos. El doctor Pablo Arturo Suarez, mediante la ciencia colabora al establecimiento de la diferenciación con los

indígenas, procedió a medir los tamaños de los cráneos, de los órganos, el tipo de cuerpo, para determinar que los indígenas son inferiores, con la excusa de que los mestizos tenían mejores características, tratando de generar una medición social. El buscar un justificativo científico, vuelve notoria a la colonialidad, ya que se van construyendo subjetividades, en torno a la idea de la raza, en respuesta a la sospecha permanente presente en esta sociedad por la necesidad de establecer al ser, basándose en supuestos biológicos, procediendo a la categorización de las razas, ya sea en mestizo, blanco, negro e indígena. (Maldonado, 2007).

Además, al momento de ignorar el nombre de los indígenas y solo centrarse en su profesión, también gira alrededor de la colonialidad del ser, en este caso específico, centrándose en la esfera del lenguaje, ya que el nombrar y el cómo es nombrado una persona, lo va a marcar, inclusive en el acto de no nombrarlo, se aprecia un proceso de creación del no- humano. (Maldonado, 2007)

Dentro de la sociedad quiteña se plantearon otras formas de discriminación aparte de la científica, siendo estas la clasificando de las personas por sus apellidos y por su profesión, estableciendo a las comunidades indígenas en profesiones determinadas, cumpliendo el papel de servidumbre, barrenderos, vendedores ambulantes de alimentos, etc.

Sin embargo, tiempo después empieza un proceso de recuperación del centro histórico y con esto el querer frenar y desaparecer a los vendedores ambulantes, ya que pasaron a segundo plano, viéndose reemplazados por las tiendas más formales, viendo a los indígenas como un impedimento de la modernización y recuperación del centro. En este proceso de blanqueamiento del centro no existió una revalorización de

lo diverso y atacando a las personas que se dedicaban a las ventas ambulantes, sin considerar que es una profesión impuesta, por la estructura social jerárquica de la época.

El papel que cumplirán los indígenas en cuestión de sus profesiones u oficios, se verá atravesada por una lógica de mercado capitalista mundial siendo esta uno de los ejes del poder dentro de la colonialidad, estableciendo formas diversas de controlar el trabajo y sus recursos, no obstante este proceso capitalista ira de la mano con la idea de raza (Maldonado, 2007).

UN PASADO MIXTO

La ciudad de Quito, se convierte poco a poco en una ciudad heterogénea marcada por la llegada de la población del campo la cual formará sus bases y marcará sus dinámicas cotidianas. El campo y la ciudad estaban íntimamente relacionados. En el caso de Quito existe menos población que en las zonas rurales, ya en el siglo XIX esto cambió con la aparición de asentamientos periféricos en la ciudad, las comunidades y sus pueblos comenzaron a compartir su vida entre el campo y la ciudad (Kingman 2006).

Los roles dentro de la ciudad se verán condicionados por la presencia de indígenas y personas de otras provincias. Quito tenía una fuerte presencia indígena, la cual poco a poco se fue vinculando en actividades y oficios dentro de la ciudad, haciendo que gran parte de la población está conformada por la servidumbre doméstica, (Kingman, 2006).

La presencia de indígenas y personas de otras provincias comienza poco a poco a abrir la ciudad y unir la urbe con lo rural; los sectores populares tenían fuerte relación con lo rural gracias a redes de comercio e

intercambio; la ciudad y lo rural no eran mundos separados, aunque en la ciudad se apreciaba una especificidad de funciones, el campo era su sustento económico (Kingman, 2006). Lo que conlleva a que el campo sea una parte medular en el desarrollo de Quito.

En la ciudad de Quito existía una zona central que se diferenciaba de las parroquias rurales. Estas zonas se denominan barrios, en donde aún se realizaban actividades agrícolas, siendo sus habitantes mayoritariamente indígenas. Además, para la época era difícil diferenciar dónde empezaba la ciudad y terminaba el campo y si las nuevas zonas podrían ser consideradas urbanas, incluso dentro del casco central existían zonas mayoritariamente indígenas como es el caso de San Roque. Los habitantes de las zonas rurales fueron atraídos hacia la ciudad, provocando la aparición de asentamientos justificados por la necesidad de superar su pobreza colonial. No obstante, se realizaba en complicidad con la comunidad, esto a su vez provocó el surgimiento de actividades como ventas ambulantes, planchadoras, lavanderas, etc. (Kingman, 2006).

El mirar a la ciudad de Quito como un actor, entendiéndose a su vez como territorio el cual se vuelve el eje central del poder, nos permite ver diferentes dinámicas que se forman alrededor de la ciudad como los procesos de intercambio, el desarrollo del mercado, la proliferación de la cultura, el convertirse en centro de encuentro y de conexión, pero a su vez se vuelve una luz de progreso y de atractivo para el resto de territorio. Sin embargo, el mirar a Quito desde lo planteado, muestra lo complejo de entender a la ciudad como territorio estático y fijo, con unos límites marcados. Ya que si bien se sabe que es Quito, no se logra clarificar dónde empieza y dónde termina, si Quito es urbano o es rural, todo esto dificulta el entenderlo como un territorio homogéneo y limitado, pero no quita el hecho de que se vuelve un territorio influyente donde sus

dinámicas si bien se ven marcadas por lo rural, también será una fuente de estilos de vida.

CABILDO IBÉRICO

La figura del cabildo nos ha acompañado como ciudad desde nuestro pasado colonial sirviendo como forma de organización política y ayudando al proceso de conquista, siendo la columna vertebral de este proceso y corazón de la ciudades y teniendo conexión directa con los habitantes, encargada de los problemas locales y siendo muy influyentes en lo local. Asimismo, teniendo como funciones el control de las tierras, cobro de impuestos, etc. Convirtiéndose en el lugar de control de las elites locales hacia el pueblo (Ponce, 2002).

Esta institución seguiría siendo relevante una vez llegue la independencia y organización de Ecuador, de igual forma sirviendo como punto de control en lo local ayudando a la organización nacional gracias a su autonomía.

LA NECESIDAD DE PENSAR EN UN NUEVO CIUDADANO

Bajo la caracterización histórica, Quito es una ciudad en movimiento, la cual tiene un pasado que marca sus dinámicas, sin embargo, existen factores actuales los cuales llevan a que los quiteños cambien y con ellos la ciudad, creando la necesidad de entender al nuevo Quito y al nuevo quiteño.

La llegada de la globalización, la modificación de espacios, flujos de interacción y con ello la propagación e influencia de cultura y prácticas externas a lo nacional conlleva a la formación de las nuevas clases globales. Estas surgen en la desarticulación parcial de lo nacional y local,

teniendo una posición ambivalente entre lo nacional y lo global (Sassen,2007). Las necesidades humanas se hacen mundiales y cosmopolitas, trasladadas y publicitadas por medios de comunicación de masas.

Para determinar cómo se forman estas clases se necesitan captar los factores subjetivos y objetivos de la estructura de clase. La competencia entre estas clases se desarrolla en un marco de reglas institucionalizadas siendo la posición del capital y los mercados, estas reglas definen el contexto de acción de las clases sociales globales. Sin embargo, las reglas no son absolutas, debido a que cuando adquieren cierta posición en la economía global pueden imponer sus prácticas y culturas (Sassen,2007). En ese sentido los hombres y mujeres modernos anhelan el cambio permanente, lo buscan activamente y lo llevan a cabo, deleite de la vida activa y móvil.

Pese a que se abren infinitas y maravillosas posibilidades de transformación y crecimiento humano, solo se desarrollan aquellos cuya actividad concluya en la obtención de beneficios, acumular capital y plusvalía. En segundo lugar, el ciudadano moderno tiene la necesidad de innovar y crecer permanentemente, si no quiere desaparecer ante otros que intuyen con más rapidez los cambios.

Los fenómenos globales debilitan la autoridad exclusiva del Estado y gobiernos locales, permitiendo el surgimiento de nuevos actores, una clase global son los funcionarios públicos de otros países, que surgen a partir de la proliferación de redes transnacionales. Otra clase son el conjunto de trabajadores migrantes desfavorecidos, sectores claves de la sociedad civil, etc. Estas nuevas clases globales no serán cosmopolitas, debido a que aún están inmersas en lógicas locales, más bien son un puente entre las lógicas nacionales y globales (Sassen,2007). No obstante,

la búsqueda frenética del cambio y de la transformación a los que la sociedad contiene la paradoja de que sus miembros “superan” a la propia sociedad, a su vez combatiéndola para que acepte y se someta a determinados cambios. La modernidad en Latinoamérica está llena de contradicciones.

Las élites transnacionales se posicionan, las grandes empresas ubican sus sedes centrales donde sea más estratégico para su funcionamiento, sin importar el país, disolviendo la identificación con lo nacional, para que funcionen requieren un grupo de profesionales, dando paso a una nueva clase transnacional la cual se posiciona por el control de los medios de producción más que por la propiedad. Siguiendo con la lógica de obtener ganancias por medio de formas de organización red y requiriendo una estructura física: edificios, oficinas, aeropuertos, etc. No se puede denominar esta clase como cosmopolita, debido a su carácter utilitario. (Sassen,2007)

Las redes transicionales de funcionarios públicos, las cuales poseen un número grande de responsabilidades gubernamentales, muchos de ellos son piezas claves para el desarrollo internacional siendo responsables de negociar la elaboración de nuevas normas las cuales se apliquen a países miembros de la organización. Existen otros dos tipos de redes: la primera una red intergubernamental, la cual trabaja en marco establecido por los jefes de Estado y la segunda es una red informal, la cual opera fuera de acuerdos intergubernamentales. (Sassen,2007)

La nueva clase global de los favorecidos, está integrada por diversas personas de distintos sectores demográficos y organizaciones, lo que a la mayoría les une es su escasa movilidad, ya que participan en lógicas globales, inmersos en lo local. Además, no cuentan con autorización de actuar en el sistema político formal, sin embargo, pueden participar en

comunidades de migrantes, lo cual les puede brindar formas específicas de participación, sumado esto el internet para esta clase global de desfavorecidos permite que grupos sociales transnacionalizar sus actividades (Sassen,2007). El ciudadano moderno no sabe cómo utilizar nuestro modernismo, se ha perdido o roto la conexión entre nuestra cultura y nuestras vidas.

Entender el surgimiento de las nuevas clases sociales globales, denota el cambio de la lógica del poder, lo que ha conllevado a un cambio en las relaciones sociales, provocando que estas nuevas clases se formen. Lo interesante es que gracias a procesos globales que pueden desarrollarse en el ámbito local, nacional de un país, o las lógicas internas que se alteran a partir de los fenómenos globales dotan a estas nuevas clases de su carácter global o supranacional, desenvolviéndose en una lógica tanto nacional como internacional, complejizando su accionar. Ahora se tienen que desenvolver en dos relaciones de poder distintas al interior de las naciones tendrán una lógica de subordinación hacia el poder del Estado y por fuera de ellas una salida hacia este mismo. No obstante, se conformarán elites transnacionales las cuales gracias a su posicionamiento en el mercado global, lograrán colocarse por encima de la nueva clase global desfavorecida, demostrando que se mantiene una lógica de subordinación, sumando a esto existirán organismos internacionales que servirán a su vez de reguladores dentro de este nuevo territorio global.

LA MINGA Y SU RELACIÓN CON QUITO

La cultura de Quito tendrá una fuerte influencia de la cultura indígena. Esto, debido a su composición mestiza y su pasado colonial, además, de fuertes olas migratorias hacia la ciudad por parte del campo y por límites poco claros entre lo rural y urbano, esto ha originado una mixtura de

costumbres dentro de Quito. Una de estas costumbres propias de Quito es la importancia que se le da a los más cercanos, teniendo como base la lógica de los Ayllus.

Los quiteños tienen una fuerte influencia de sus familias. El concepto de familia para la gente de Quito no se reduce a los miembros más cercanos, también abarca a la familia política, teniendo esta relación gran importancia para su vida cotidiana (Chisaguano,2006). La familia se convierte en la estructura básica de la vida en Quito, además, de funcionar bajo una lógica de comunidad, tiene como base la reciprocidad y solidaridad (Chisaguano,2006). La cultura de la familia y comunidad dentro de Quito influyen las relaciones sociales de cercanía, estas se pueden evidenciar en los barrios y la estructura política de los cabildos, la cual dota de organización y estructura a las dinámicas de los barrios de Quito.

La lógica de Ayllus lleva a un más lejos la relación con los otros habitantes de Quito, ya que no solo se reduce a las familias, lleva a los quiteños a establecer lazos con los otros, bajo un sentido de colectividad, donde prima la solidaridad, teniendo prácticas como la minga (Chisaguano,2006). La cultura de los Ayllus en la historia de Quito, tendrá las siguientes bases, reciprocidad (dar para recibir), lo individual se complementa con lo colectivo y la minga que es la forma de ayudar a otros y ayudar a la comunidad, buscando que el otro y la comunidad hagan lo mismo por ellos en algún momento (Chisaguano,2006).

La minga se convertirá en una práctica cotidiana dentro de la ciudad, la cual a su vez provocará la creación de lazos con los otros, conociendo al vecino y colaborando por el bienestar de la comunidad, además, causar que los individuos establezcan responsabilidad con su barrio y ciudad, ya que mediante la auto organización se logran mejoras

o mantenimiento de sus barrios, dándole a los ciudadanos corresponsabilidad con su entorno.

La minga tiene su pasado en prácticas pre coloniales, donde los indígenas la usaban como formas de trabajo comunitario, sin embargo, no solo era una práctica utilitaria usada con el fin de hacer obras de gran magnitud, también tenían su trasfondo espiritual, servía como forma de forjar a los jóvenes y mujeres, incluso fue usado como espacio de rehabilitación social (Lanas, 2013).

En las administraciones actuales en la ciudad de Quito la minga se ha reducido a solo mano de obra, a pesar de esto, se debe tener en cuenta que la minga crea espacios de relación con los otros, donde se logran generar conexiones sociales y lugares de aprendizaje mutuo, donde los más grandes y experimentados enseñan a los jóvenes, además, que mediante el trabajo en conjunto se logran afianzar lazos sociales, volviendo a la comunidad más unida. (Lanas, 2013).

La tradición de hacer mingas es una práctica muy relacionada con la quiteñidad, que ha acompañado a la formación y crecimiento de los barrios de la capital, siendo espacios de autogestión. Un ejemplo de esto es el barrio de San Juan, siendo un barrio tradicional de Quito, donde para 1950, si bien el hacer llamados para mejorar los barrios era difícil, líderes locales como el licenciado Iza, quien usaba prácticas llamativas para atraer a la gente, en este caso proyectando películas y usando esta aglomeración de gente para hacer llamado a las mingas (Quevedo, Moya, Unda, 1994).

Gracias a las mingas dentro de estos barrios se originaron otras formas de organización social como: grupos pro-mejoras, ligas deportivas y organizaciones barriales, en el caso de San Juan se puede apreciar esto

en el año de 1956, teniendo ejemplos de organización como: la liga deportiva barrial San Juan y el comité pro-capilla (Quevedo, Moya, Unda, 1994).

Quito y su relación con los mercados.

Quito tendrá una fuerte relación con los mercados, debido a su mixtura con el campo y lo rural, se formaron centros de intercambio y comercio dentro de la ciudad, además, surgieron un gran número de vendedoras ambulantes que servían como transporte de comida para las elites locales, estos centros de comercio poco regularizados se llevaban a cabo en plazas y lugares cercanos con alta tasa poblacional, como es lógico, los mercados se forman en el Centro histórico al ser una de las primeras zonas habitadas de la ciudad (Vimos,2013). Un ejemplo de esto, es la feria que se desarrollaba en la plaza de San Francisco, en donde se llevaban a cabo venta de productos, además, se daban prácticas como el trueque (Vimos,2013).

El primer mercado de la ciudad se construye a través de la donación de un terreno por parte de la familia Gangotena, la cual no quería que su vivienda ubicada en San Francisco. Se viera afectada por la presencia de la feria (Vimos,2013). El surgimiento de las ferias en la ciudad entrará en contraposición con la municipalidad y las élites locales, buscando regularizarlas. El primer mercado de la ciudad se organiza a partir de trabajo comunitario, siendo construido a través de una minga entre los vendedores de la feria de San Francisco. Bajo testimonios de Emperatriz García, nieta de unas de las primeras vendedoras del mercado San Francisco menciona, que el mercado que construyeron en conjunto era firme de paredes anchas, el cual nunca se rajo ni resquebrajo (Vimos,2013).

Los mercados en la ciudad de Quito en primera instancia surgen con un grado de informalidad, teniendo su origen con los vendedores que se asientan en un espacio determinado. Mientras la ciudad va creciendo la municipalidad tiende a regularizarse y crear espacios formales para la venta de productos, alrededor de la lógica de los mercados se generan los feriantes, siendo aquellos que no tienen un puesto fijo dentro de los mercados ya formalizado (Cazamajor,1988), alrededor de los mercados surgen los feriantes que son aquellos que venden en la calle y los cuales serán reubicados o desalojados por la municipalidad para solucionar temas de salubridad y movilidad dentro de la ciudad, estos feriantes serán los que en búsqueda de nuevos espacios forman los futuros mercados (Cazamajor,1988).

Quito al ser una de las ciudades principales del país, provocó que se viera altamente afectada por las bonanzas y crisis económicas, sumado a esto, la ciudad experimentará con el pasar de los años una expansión urbana lo que conlleva el apareamiento de nuevos mercados y ferias (Cazamajor,1988). Esto se puede visualizar con el apareamiento de los siguientes mercados: Mercado de San Francisco, que fue construido en el auge cacaotero, el Mercado central, la Floresta y San Juan fueron construidos en el auge del banano; los mercados de Ñaquito, Chiriyacu, Camal, Cotocollao, Ferroviaria Alta, La Magdalena, Mayorista, etc., fueron construidos en el auge del petróleo (Cazamajor,1988).

El apareamiento de los principales mercados de la ciudad se verá condicionado por el desarrollo económico, siendo un reflejo del crecimiento que sufre la ciudad al verse inyectada por dinero proveniente de los auge económicos, sumado a unos ciudadanos que buscan nuevos puntos de compra cercanos a sus lugares de vivienda, convirtiéndose en una de las primeras estructuras que tienen aparecer cuando se desarrolla un barrio o sector.

Los mercados en Quito se organizan en cuatro estructuras: 1) mercados mayoristas, que tienen un mercado minorista interno y ferias, 2) mercados minoristas que tienen ferias, 3) mercados minoristas y 4) ferias. Dentro de Quito no existe un mercado mayorista puro (Cazamajor, 1988), como se puede apreciar en su estructura los mercados mayoristas también cuentan con ventanas pequeñas y desarrollan ferias a lo largo de la semana, sirviendo como puntos de abastecimiento de comida para las personas que viven cerca de los mercados, sin embargo al tener a su vez una lógica mayorista estos mercados servirán como punto de abastecimiento para el resto de mercados de la ciudad, siendo piezas importantes para el correcto funcionamiento de los otros mercados, estos mercados son: San Roque, Chiriyacu, El Camal y el Mercado Mayorista (Cazamajor, 1988).

Debido a la estructura mixta que manejan los mercados mayoristas, al vender al por mayor y menor desarrollando ferias, afecta a su vez a los mercados pequeños y fijos (Cazamajor), debido a que estos mercados mayoristas ofrecen productos a menor costo, reduciendo las ventas de los mercados pequeños y las personas que los visitan, además, muchos de los mercados mayoristas se encuentran ubicados cerca de los mercados minoristas.

La ubicación de los mercados mayoristas tiende a ser céntrica, como es el caso del mercado de San Roque, el cual se encuentra en pleno centro histórico. Esta ubicación trae varias ventajas entre las cuales es el bajo costo de distribución de productos al resto de mercados y ferias, además, de ser de fácil acceso para los habitantes de Quito (Cazamajor, 1988). Sin embargo, su ubicación ha traído otra serie de problemas a la ciudad, como puede ser el tráfico que se genera alrededor de estos mercados, provocando embotellamientos

(Cazamajor,1988). Este tráfico se genera debido a la alta afluencia de personas hacia estos mercados y esto se incrementa en los días de ferias.

Otro de estos problemas es la basura que generan estos mercados, atrayendo ratas y problemas para su recolección (Cazamajor,1988). La presencia de basura es delicado debido a que estos mercados mayoristas se encuentran cerca de zonas altamente pobladas. También uno de los problemas es la alta inseguridad que se genera alrededor de las zonas de mercados, debido a que muchos de estos mercados se encuentran poco regularizados, convirtiéndose en zonas de venta de artículos robados y estupefacientes.

Alrededor de los mercados en Quito se han originado varias dinámicas sociales que son importantes el entenderlas, entre las cuales tenemos la creación de redes de acogida para las personas del campo. Al tener una alta tasa de población indígena, los mercados se han convertido en los primeros espacios en los cuales son recibidos en la ciudad, a su vez siendo los primeros lugares donde acceden a trabajo informal, estas redes son de suma importancia para los ciudadanos de otras provincias, ya que las redes les ayudan con alimento, vivienda y guía, creándose redes de reciprocidad y solidaridad (Espín,2012). El imaginario que se da alrededor de los mercados ha sido negativo, planteándose como lugares peligrosos. Esta narrativa ha sido impulsada por los medios, si bien dentro de los mercados si se generan zonas de peligrosidad, muchos de estos mensajes están marcados por aporofobia y odio hacia al pobre (Kingman,2012). El principal problema que se puede apreciar en los mercados de Quito es la falta de orden y estructura que ha llevado a que muchos de ellos se desborden.

Diagnóstico del Quito Actual

Quito, al ser una ciudad en donde confluye una alta movilidad humana y concentración de la población, aunado a las deficientes administraciones, han originado varios problemas relevantes, algunos estructurales que requieren un análisis profundo y una solución efectiva para que Quito sea la ciudad que nos merecemos.

Problemática de la recolección y procesamiento de basura en Quito

El tema de la basura es uno de los más preocupantes dentro del escenario quiteño. Al tener políticas poco claras sobre el manejo de estos desechos, se ha llevado a situaciones como la del 2020, donde dentro de la crisis sanitaria por el COVID-19 y su respectivo confinamiento, las personas empezaron a generar mucha más basura y se empezó a hablar sobre una posible crisis sanitaria derivada de la basura (Jaramillo, 2020). Ante esta situación, cabe realizar un planteamiento inicial de problemática para dar paso a posteriores estudios y políticas en pos de resolver la situación.

En principio, se deben tener en cuenta algunos hechos básicos sobre la recolección y procesamiento de basura en Quito. En primer lugar, todo este proceso está dividido en dos empresas. La parte de recolección de los desechos es realizada por EMASEO1. La posterior fase de procesamiento, donde se realiza el tratamiento de los residuos dentro del relleno sanitario del Distrito Metropolitano de Quito, se da por parte de EMGIRS2 (Beltrán Verdezoto, 2021; Tivan Caiza, 2019). De esta forma, los problemas presentados más adelante estarán marcados por esta división.

Bajo el mismo orden de ideas, es importante recalcar que EMASEO tiene una dinámica de recolección de basura que puede ser conflictiva

dentro de la ciudad. Se recoge en horario diurno y nocturno, alternando zonas entre los días, y trabajando de 8h00 a 13h00 en la mañana, y de 18h00 a 00h00 en la noche. Esto implica que, para cada zona de la ciudad, se tiene una delimitación muy amplia y ambigua sobre la hora en que se van a recoger los desechos, lo que lleva a que las personas no saquen la basura a tiempo y quede en la calle (Beltrán Verdezoto, 2021). Dentro de esta misma idea de las dinámicas de recolección, también se puede encontrar la figura de los “gestores ambientales”, quienes son personas, enmarcadas en el trabajo informal, que recolectan la basura y la comercializan para conseguir dinero (Tivan Caiza, 2019).

Toda esta dinámica presentada anteriormente se da para recolectar las más de 2.000 toneladas diarias de desechos y residuos sólidos que se producen en la ciudad. De ese monto, se estima que alrededor del 24% es reciclable (Tivan Caiza; Arroyo, Bravo y Rivera, 2018). Para toda esta carga, EMASEO cuenta con más de 1.524 personas para la operación de los servicios en los 25 sectores o áreas de servicio (EMASEO, s.f).

Ahora, como se había mencionado anteriormente, EMASEO solo se encarga de la recolección. El posterior procesamiento parte de EMGIRS. Para este procesamiento, se dividen los desechos en sólidos urbanos, los cuales implican todo residuo generado de actividades cotidianas, de donde parte se puede reciclar, y los desechos sólidos especiales, que son los residuos tóxicos y peligrosos que pueden representar problemáticas graves para la salud y el medio ambiente, como residuos biológicos y hospitalarios, químicos, escombros, etc. (Nuñez y Alvarado, 2019). Este procesamiento se realiza en el Relleno Sanitario de Quito, de donde provienen depósitos de residuos sólidos urbanos provenientes de las Estaciones de Transferencia Norte y Sur de Quito, del Municipio de Rumiñahui, y de gestores privados autorizados (EMGIRS, s.f).

Dada esta caracterización del panorama de la recolección y procesamiento de la basura en la ciudad de Quito, es importante resaltar cuáles son los problemas actuales. En primer lugar, se tiene la situación de las personas que se dedican a recolectar el material reciclable. Estas personas recogen el 51 % del material reciclable del país y, actualmente, no cuentan con las condiciones de vida mínimas para un desarrollo humano, es decir, su salario es un promedio de \$218 mensuales y no tienen acceso al seguro social, lo que implica una precarización en la calidad de vida de estas personas (Tivan Caiza, 2019).

Continuando con las problemáticas, existe un conflicto sobre la forma en la que se deja la basura para la recolección por parte de los camiones. Y es que, a pesar de que se implementaron contenedores de basura para evitar la contaminación, en muchas partes esta basura se acumula, generando un malestar a las personas de la zona (Beltrán Verdezoto, 2021). Esto principalmente se da por la amplitud de los horarios que poseen los camiones. Al no tener un horario fijo que se cumpla de manera rígida por parte de EMASEO, las personas dejan su basura en los contenedores en el rango horario que les corresponde. Sin embargo, los camiones pueden pasar a distintas horas dentro de las franjas establecidas, por lo que puede que al dejar la basura el camión ya pasará ese día, lo que implicaría una contaminación hasta la siguiente jornada.

Otro de los problemas está enmarcado en la gestión de residuos y la cultura de reciclaje. La ciudad de Quito, así como gran parte de las ciudades de Latinoamérica y el Caribe, carecen de una cultura del reciclaje que lleve a la correcta separación de la basura al momento de desecharla. Esto, sumado a la cultura de la economía lineal que lleva a un mayor consumo de artículos y su posterior desecho (Nuñez y Alvarado,

2019), lleva a que cada año se vaya aumentando el promedio diario de toneladas de basura que llega al Relleno Sanitario de Quito. Además de este aumento, el hecho de que en esa basura se encuentren desperdicios orgánicos, material reciclable, e incluso desechos peligrosos provenientes de hospitales o clínicas, lleva a la generación de sustancias nocivas para el medio ambiente y la salud, como lo puede ser el lixiviado o el gas metano (Brusil Quincha, 2021; Izquierdo Condoy, 2021)

En conclusión, el tema de la recolección y procesamiento de la basura en Quito tiene distintas problemáticas que poco se están tomando en cuenta. Generalmente se piensa que es un tema directamente relacionado a la eficiencia de EMASEO, pero va mucho más allá. Esta problemática aborda vulnerabilidades sociales, donde las personas de los estratos más bajos se ven empujados a recolectar dentro de la basura, teniendo una afectación a su salud y al desarrollo digno de su persona. Además de eso, esta problemática también pasa por temas culturales y ambientales, viéndose la necesidad de fomentar la cultura del reciclaje y una forma alternativa de economía, como la economía circular, para evitar los impactos ambientales y sanitarios que se pueden tener a futuro. Finalmente, la problemática también se puede ver a nivel institucional, y es que la poca claridad sobre la recolección lleva a un aumento de la contaminación.

Problemática sobre las quebradas en Quito

Desde hace varios años se viene cuestionando el manejo de estas por parte de las autoridades municipales. Este debate se incrementó con el aluvión que ocurrió en la ciudad de Quito a inicios de 2022 y que dejó múltiples bajas humanas, heridos, pérdidas materiales y daños en la infraestructura vial. En dicha tragedia, el alcalde de Quito expresó que el aluvión se dio como un fenómeno natural extraordinario. Sin

embargo, los vecinos de la zona explicaron que la tragedia estuvo marcada por la construcción descontrolada en la quebrada, así como la acumulación de desperdicios que habían sido desatendidos por las autoridades (Deutsche Welle, 2022). De esta manera, es importante entender esta problemática por medio de un planteamiento inicial que dé paso a posteriores estudios y políticas en pos de resolver la situación.

En principio se debe tener clara una caracterización general sobre las quebradas en la ciudad de Quito. Existen 182 quebradas que recorren 1.300 km. Estas están distribuidas como 45 en la cuenca del río Machángara, 22 en la cuenca del río Las Monjas, 26 en el valle de Tumbaco, 30 en el valle de Los Chillos, 33 en la zona centro norte, 20 en el noroccidente, y 6 en Lloa. De estas quebradas, todas presentan algún tipo de daño ocasionado por rellenos o por descargas de aguas servidas, basura y escombros, además de la erosión por construcción de vías y viviendas (Primicias, 2022). Otro de los factores que contribuye a los problemas con las quebradas deriva de la excesiva deforestación (Díaz, 2022). Actualmente se sabe que existen problemas con estas quebradas, sin embargo, no se ha clasificado el riesgo ambiental de cada una (Diario La Hora, 2022).

De la anterior caracterización se pueden observar con facilidad a grandes rasgos los problemas que existen con relación a las quebradas. De manera más específica, se puede identificar que los problemas están enmarcados en el deterioro de las quebradas por problemas de contaminación, la deficiente gestión del municipio, y la falta de empoderamiento de los ciudadanos sobre estos espacios que pueden reportarles grandes beneficios. Estos problemas están condicionados por una serie de desafíos para las gestiones gubernamentales, como la poca valoración e identificación de los beneficios tangibles e intangibles de estos espacios, que no existe la clasificación sobre los daños y costos

asociados a la contaminación, el crecimiento urbanístico descontrolado, los problemas con el tratamiento de aguas servidas y la disposición final de basura, y las limitaciones burocráticas (Consultoría Socioambiental NOVUM, s.f).

El primero de los problemas es el más directo, la contaminación. Desde las laderas del Pichincha descienden residuos como llantas o latas. De la misma manera, camiones arrojan residuos y también se descargan residuos agrícolas (Díaz, 2022), lo que conlleva un peligro no solo en la estabilidad de estos espacios, sino en la vida de las personas que hacen su vida alrededor de estas quebradas. Estos problemas se ven aumentados por la rápida expansión de la mancha urbana que se va asentando sobre terrenos que deberían estar prohibidos, como lo son las quebradas. De esta forma, distintos expertos afirman que es importante que el municipio tome acciones como: obras de contención en los sectores vulnerables, y acciones de recuperación de la naturaleza, como la limpieza constante de quebradas, la reforestación, y la ampliación de las zonas protegidas con la creación de parques metropolitanos (Primicia, 2022).

Actualmente, en muchas ocasiones, se ve a estos espacios como una forma mucho más sencilla de deshacerse de los residuos. Y, esto último, da paso al segundo problema, el cual es el manejo por parte del municipio. Actualmente hay multas de un 50% del salario básico unificado para quienes contaminen las quebradas, como también existe una multa para los desechos de las empresas. Sin embargo, dado que no hay un sistema para vigilar quién es el que está contaminando y que estas acciones se hacen de madrugada, estas multas no terminan imponiéndose (Diario La Hora, 2022). Estas acciones ilegales resultan mucho más fáciles, dado que la alternativa legal que se tiene desde la administración pública es las escombreras. El municipio

cuenta con tres escombreras operativas para los desechos, donde se les brinda un tratamiento técnico. Estas escombreras se encuentran en tres puntos, valles, sur y norte de Quito. La ciudadanía puede entregar en estos lugares los residuos como piedras, asfalto, concreto, etc., con un precio de 0,57 centavos más IVA por metro cúbico (Diario La Hora, 2022). De esta manera, es comprensible como resulta mucho más sencillo incurrir en la opción más cercana y barata. Más aún, teniendo en cuenta que no existe ninguna motivación para dar un correcto uso de las quebradas, dado que la comunidad no reconoce su importancia (Consultoría Socioambiental NOVUM, s.f). De esta manera, se deben plantear soluciones desde lo administrativo y desde lo identitario hacia la apropiación de estas zonas.

El tema de la conexión de las comunidades con las quebradas se constituye como otro de los problemas. El mal manejo de las quebradas afecta al paisaje, produce riesgos ambientales, sociales, sanitarios, económicos, etc. (Consultoría Socioambiental NOVUM). A pesar de ellos, la ciudadanía sólo está al tanto de las quebradas cuando ocurre una tragedia. Una de las explicaciones de esto es el alto nivel de migración hacia Quito, lo que no implica necesariamente una migración de extranjeros, sino también las olas migratorias internas del país hacia el centro urbano de Quito. Un alto nivel de migración puede llevar hacia una desvinculación sobre estas quebradas, dado que para las nuevas personas son sitios sin valor histórico y no tienen un sentido de pertenencia (Consultoría Socioambiental, s.f). De esta forma, el problema también podría entenderse como que existe un desapego hacia la ciudad, hacia la tierra, lo que lleva a un poco interés hacia su cuidado. Por este motivo, es importante dar una representación mucho más importante de estos espacios dentro de los imaginarios sociales de la ciudad.

En conclusión, el tema de las quebradas es de suma importancia dentro del escenario quiteño. Este tema parte con tres problemas: contaminación, gestión del municipio, e identidad sobre estas quebradas. De esta manera, no sería útil solamente atacar la parte técnica del problema limpiando las quebradas, pues esto resultaría en una solución superficial. Para dar paso a una solución integral, estructural, de este problema es necesario que se atiendan a los imaginarios sociales y a los problemas que llevaron a la creación de asentamientos en estas zonas. De esta forma, se puede lograr una mejoría ambiental a largo plazo.

Problema Urbanístico en Quito

Quito es una ciudad marcada por su singular paisaje y su rápida expansión. Como en el resto del mundo la población gravita cada vez más hacia las ciudades, los espacios urbanos se vuelven cada vez más importantes. En la actualidad, el 55% de la población mundial vive en áreas urbanas y para 2050 la ONU proyecta que aumentará al 68% (Naciones Unidas, 2018). La historia y el desarrollo de los espacios urbanos es un indicador importante para el futuro de una sociedad. Lo que hace único a Quito es que no ha crecido por una ubicación estratégica para el comercio o la industria, sino simplemente por su naturaleza de ser urbana. Quito se encuentra en lo alto de la Sierra sin acceso a un puerto o río, pero sirve como la capital política del Ecuador. Debido a que los espacios urbanos seguirán desempeñando un papel influyente en un mundo cada vez más globalizado, la importancia de la ciudad de Quito para el Ecuador probablemente aumentará.

Entender la dinámica y el diseño económico que han formado el Quito urbano moderno es importante para abordar sus necesidades actuales, así como saber lo que se puede esperar en su futuro. El Quito

moderno es una ciudad caracterizada por su rápido crecimiento urbano, alta división social y la globalización.

Desde 1950, Quito ha experimentado un rápido crecimiento que ha influido en su desarrollo social y disposición económica. Durante los últimos 75 años, la población de Quito se ha multiplicado casi por diez, de 206,2 mil ciudadanos en 1950 a cerca de 2 millones de habitantes en la actualidad y ha alcanzado una densidad de población de alrededor de 7200 personas por kilómetro cuadrado (World Population Review, 2022).

Quito ha experimentado una expansión urbana y un mayor crecimiento en la densidad de población. Entre 2017 y 2050 se estima que el espacio urbano de Quito crecerá un 23% (Salazar et, 2020). Quito también está singularmente marcado por su proximidad a los espacios agrícolas. Varios cantones adyacentes a la ciudad producen alimentos o flores que se suministran a la ciudad o a un grupo más grande del mercado global. A medida que la ciudad de Quito sigue creciendo, la expansión urbana reemplaza a la agricultura con residencias, caminos y negocios. De 2017 a 2050, la superficie agrícola de Quito se reducirá del 21% al 17% y la zona urbana de Quito se expandirá a otras cantones fuera del Distrito Metropolitano de Quito (Salazar et. al., 2020).

Uno de los factores que más ha contribuido al crecimiento de Quito ha sido la migración rural-urbana. En 2022, alrededor del 12% de la población del Ecuador vivía en Quito, pero en 1950 sólo alrededor del 6% de la población de Ecuador vivía en la ciudad. (Revisión de la Población Mundial, 2022). La tasa más alta de migración rural-urbana ocurrió antes del cambio de milenio, cuando la estabilidad económica de Quito atrajo a los ecuatorianos de las zonas rurales de todo el país. Entre 1982 y 2001 todas las provincias andinas tuvieron tendencia migratoria hacia el

exterior, excepto Quito como principal receptor de estos migrantes. Sin embargo, después de la dolarización de Ecuador, la estabilidad económica redujo el número de migrantes que llegan a Quito (Royuela & Ordoñez Cuenca, 2016). Quito ofreció puestos de trabajo, particularmente en la industria manufacturera, durante períodos de inestabilidad económica donde se prefirió un ingreso estable sobre trabajos de agricultura o turismo (Vignoli, 2004). Quito sigue expandiéndose a través de la migración internacional y el crecimiento natural de la población, pero la tendencia de migración rural-urbana parece haberse ralentizado.

La división social y económica de Quito es también un desarrollo importante en la ciudad. A medida que los centros financieros e históricos se desarrollan más, la composición social de cada zona de la ciudad cambia y muchos quiteños se separan cada vez más de la ciudad original. El centro histórico de Quito tiene importancia para los quiteños en lo cultural y social, fue uno de los primeros espacios que empezó a atender más a la clase media y turistas.

Entre 2007 y 2015, los empleos de clase media en Quito crecieron 11.6% y con ello creció el número de personas en la clase media (Martí-Costa et. al., 2016). Como la clase media ha crecido en Quito, el costo de vida ha aumentado en ciertas zonas produciendo grandes centros en la ciudad. En Quito se han vuelto cada vez más caros para vivir, obligando a muchas familias de ingresos bajos y medios mudarse hacia la periferia de la ciudad.

Este fenómeno da como resultado varios problemas igual de relevantes, entre ellos el incremento de asentamientos ilegales en zonas periféricas, lo que conlleva a una expansión caótica y poco organizada de la ciudad, complicando los procesos de gobernabilidad y acción por

parte del municipio. Para los ciudadanos de estas nuevas zonas, también surgen diferentes problemas, como la falta de servicios básicos: electricidad, agua potable, alcantarillado, etc. Además, estos asentamientos al estar presentes en zonas periféricas, se pueden encontrar en zonas de riesgo, ya que al ser invasiones o procesos mal planificados no se toman en consideración lineamientos municipales de construcción.

Durante la década de 1990 en Ecuador, la devaluación del Sucre hizo de los bienes raíces una de las opciones de inversión más viables para aquellos con ingresos disponibles. Así que muchos inversionistas compraron bienes raíces y desarrollaron áreas que eventualmente aumentaron el costo de vida para los habitantes locales. En el siglo XXI los esfuerzos por hacer atractivo el centro histórico para turistas y globalizar Quito a través de los centros financieros también han elevado el costo de vida alrededor de los centros de la ciudad (Martí-Costa et. al., 2016).

Como resultado de esta tendencia continua de encarecimiento de las zonas céntricas de la ciudad, las poblaciones más pobres han tenido que trasladarse a la periferia más barata hacia el sur, norte y hacia áreas vecinas semiurbanas. Este problema origina dos problemáticas más, la falta de consolidación de centros, si bien zonas como los valles han logrado centros de personas, comercio, administración, etc. La mayoría de esta migración del centro a la periferia tiende a ser dispersa, lo que imposibilita la formación de centros urbanos, obligando a estos sectores a volver al centro para realizar actividades laborales, educativas, etc. A su vez no permite el desarrollo de zonas económicas fuertes.

Las consecuencias de esta expansión siguen siendo evidentes, ya que las áreas en la periferia de la ciudad carecen de servicios e infraestructura establecidos y adecuados para apoyar a la creciente

población. Entre 2001-2010 las parroquias rurales de Quito crecieron 4.1% mientras que las parroquias urbanas solo crecieron 1.5%. Además, el enfoque en el desarrollo en ciertas áreas de la periferia de Quito como: Nayón, Quitumbe y El Condado, que en el pasado eran zonas relativamente económicas se han convertido en zonas periféricas que con el pasar del tiempo se vuelven más costosas. Mientras tanto, zonas como La Pradera, Belén, La Piadosa y centro de la ciudad se encarecen cada vez más y pierden población a medida que crecen las zonas periféricas (Martí-Costa et. al., 2016).

Sin embargo, quienes viven en las afueras de la ciudad aún dependen del centro de Quito. para trabajos y centros comerciales: aproximadamente el 70% de la población de Quito depende del transporte público como principal medio de transporte, sin embargo, la zona periférica de la ciudad tiene baja calidad y oferta del transporte público (Herrero, 2021). Algunos estudios sugieren que el 88% de la pobreza en Quito se debe a la distancia y densidad del transporte público, la educación y salud. Y las parroquias que obtienen los puntajes más altos en el índice de pobreza multidimensional están en los extremos norte y sur de la ciudad (Olarte, 2019). El transporte es vital para el trabajo, oportunidades y estabilidad en Quito, especialmente para las zonas más pobres de la ciudad. Debido a la gentrificación, el acceso a áreas donde se pueden encontrar trabajos y oportunidades es cada vez más difícil para la clase baja, haciendo del transporte público un aspecto extremadamente importante para garantizar los medios de vida de las personas. Sin embargo, existen áreas suburbanas alrededor de la periferia de la ciudad que tienen mucha riqueza. Proyectos inmobiliarios que han creado comunidades suburbanas cerradas con las viviendas unifamiliares atraen a la clase media alta.

Entre 1997 y 2007 los sectores de Puembo, Pifo, Tababela y Yaruquí experimentaron un aumento en el precio de los productos agrícolas en un 400 por ciento (Carrión, 2007, p. 7). Si bien ciertas áreas en la periferia de la ciudad incluso tienen colonias de ocupantes ilegales y carecen de recursos adecuados, otras áreas suburbanas desarrolladas tienen campos de golf, centros recreativos y barrios cerrados a la medida de quienes tienen los medios viajar a la ciudad por trabajo (Carrión, 2007).

Los grandes centros de la ciudad siguen siendo el foco de todas las comunidades de Quito, pero las residencias cada vez están más alejadas de los propios centros históricos. El centro histórico de Quito es curiosamente uno de los mejores conservados en el mundo, pero como su intención es atraer turistas más que locales, muchos quiteños se están separando cada vez más de su herencia en la ciudad (UNESCO, 2022).

El centro histórico se ha vuelto demasiado caro para que muchos ecuatorianos tengan una conexión, así que a medida que se produce la estratificación social, la ciudad en su conjunto se vuelve menos conectada con su historia. Por lo tanto, a medida que se produce la gentrificación de la ciudad, es más difícil mantener un sentido de identidad en toda la ciudad.

En los últimos 75 años, Quito se ha conectado cada vez más con el mundo internacional. La globalización es un fenómeno que han vivido muchas ciudades en las últimas décadas, y también se ha convertido en un aspecto creciente de Quito. La globalización se da entre ciudades cuando las instituciones, las empresas y los viajeros se conectan más a nivel internacional y global, el mundo se vuelve más entrelazado entre sí. Un área que Quito ha mantenido y globalizado lazos en el turismo.

Antes de la pandemia de COVID-19, la industria del turismo era una gran fuente de ingresos para Quito, generando 2.272,36 millones de dólares para la ciudad en 2019, y actualmente recuperándose y espera volver a sus ingresos anteriores (Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico, 2022). Sin embargo, Quito está formando lazos con el mundo global, económicamente más allá del turismo. La introducción de la dolarización en Ecuador es ciertamente un aspecto que ha creado mayores lazos entre Quito y el resto del mundo. El dólar es la moneda más negociada del planeta, a menudo se usa como medida estándar para PIB, y constituye la mayor parte de las reservas de divisas del banco central (Amadeo, 2022).

El uso del dólar ha simplificado la conexión de Quito con la economía global y ha vinculado a la ciudad a una economía más grande. Quito también se ha conectado con el mundo a través de proyectos de desarrollo. La construcción del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre es sin duda un ejemplo de impulso hacia más adaptaciones para los negocios globales, pero un ejemplo más reciente es la construcción de la Línea Uno del Metro de Quito. El Municipio de Quito aceptó un préstamo de \$205 millones de dólares para la construcción de la Línea Uno del Metro del Banco Mundial que podrá transportar hasta “23.000 personas una hora en cada dirección” (Banco Mundial, 2013).

La Línea de Metro es un desarrollo importante en transporte local para quienes viven y trabajan en Quito, pero también representa un vínculo mayor con Occidente y la economía global a través del Banco Mundial. Incluso la economía informal que es omnipresente en todo Quito se ve afectada por la globalización y el neoliberalismo. Los estudios han demostrado que “El 13,90% de la Población Económicamente Activa (PEA) de Quito pertenece al mercado informal (Guatumillo et. al., 2021).

Los vendedores ambulantes son una parte importante de la economía de Quito y la vida social, y alrededor de dos tercios de los vendedores ambulantes informales no tienen un permiso para su ocupación (Guatumillo et. al., 2021). El mercado informal proporciona trabajo a muchos quiteños y ayuda a cerrar la brecha de subempleo, debido a que es un problema en Quito teniendo un 11,5% de desempleo (Statística, 2022). Los espacios que se adaptan a los visitantes o empresas internacionales son a menudo fuertemente regulados y restringen un mercado más informal. Calles desarrolladas, centros comerciales y los centros de negocios que están hechos para negocios internacionales o viajeros en Quito no están disponibles para que los vendedores informales, debido a esto, a medida que Quito se adapta a las audiencias globales, los centros de la ciudad son inaccesibles para el mercado informal que detenta una gran carga social y económica de gran importancia para los quiteños.

A medida que la ciudad ha crecido en tamaño y en conectividad con el resto del mundo, los espacios que fueron centros sociales y económicos a través del comercio informal cambian la forma en que buscan volverse más neoliberales. El COVID también ha cambiado la conectividad de Quito con el resto del mundo. Entre 2019 y 2020, el porcentaje de personas que usan Internet en el hogar aumentó en 18%, una tasa de crecimiento muy superior a la de años anteriores (INEC, 2020). Como Quito se apresuró a ser capaz de acceder a recursos en línea durante la pandemia, también se conectó más con el mundo comunidad.

La demanda de recursos en línea durante la pandemia mundial ha empujado a Quito a convertirse en una ciudad más ligada internacionalmente. Las escuelas secundarias y las universidades se vuelven especialmente más conectadas a través del uso de Internet

durante el COVID ya que los recursos se destinaron a control remoto, aprendizaje y otros programas en línea. A medida que los ciudadanos de Quito pueden acceder a servicios internacionales, recursos más rápido a través de la ubicuidad de la tecnología e Internet más allá de lo que se hizo disponible antes de la pandemia, la globalización de Quito sigue avanzando.

Pérdida de identidad del quiteño.

En el pasado, el quiteño tenía una identidad muy marcada, en el caso ecuatoriano el apego a lo local era más fuerte que el apego a lo nacional. Quito no era la excepción, este fenómeno se daba ya que Ecuador tiene un contexto abigarrado de muchas culturas y costumbres conviviendo en un espacio reducido, además, que durante años existió poca conexión entre las ciudades y regiones (Chiriboga, 2009).

En el caso de Quito se fue desarrollando una identidad quiteña que tenía diferentes orígenes. Una de estas fuentes de identidad quiteña era el centro histórico, los habitantes de la ciudad relacionaban al quiteño con las iglesias, plazas e infraestructura colonial, convirtiéndose en espacio de orgullo local. Esto se vio incentivado debido a que parte de la ciudad fue nombrada patrimonio cultural de la humanidad (Chiriboga, 2009).

Otro origen de la identidad quiteña fueron sus relatos, historias, cuentos, leyendas, etc. Se desarrollaban en las calles de Quito en lugares emblemáticos y con personajes reales e imaginarios, que narran la cotidianidad de sus habitantes y daban contexto y profundidad a la vida en Quito. También otro de estos personajes icónicos de la ciudad en los cuales sus habitantes se reflejaban, era don Evaristo, símbolo de la

quiteñidad y costumbres, un chulla que guiaba a sus habitantes a las buenas prácticas del quiteño (Chiriboga, 2009).

Un factor importante para la formación del ser quiteño era su gobierno local, una fuente de orden y guía, además, que era el responsable de impulsar costumbres o actividades dentro de la ciudad. Muchos de los quiteños se identificaban más con su alcalde que con el gobierno, creándose la narrativa que Quito tenía mejores alcaldes que presidentes del Ecuador.

En el Quito actual los pilares de la identidad se han ido evaporando en el aire, la expansión de la ciudad ha convertido al centro en un punto o cuello de botella donde ya no se desarrolla la vida de Quito, poca necesidad interacción y uso de esos espacios, con lugares históricos maltratados y descuidados, provocan que no exista un sentimiento de apropiación de estos lugares (Chiriboga, 2009).

Las historias y relatos en Quito poco a poco han ido muriendo, ya no son un reflejo de la cotidianidad quiteña y han marcado un distanciamiento con las personas. Ya no causan un proceso de reflexión o entretenimiento del ciudadano, sino poco a poco se olvidan estas historias. Por tanto no se produce una identidad homogénea debido a que pocos son los quiteños que las tienen frescas en su memoria. Otro factor es la falta de creación de nuevos mitos y relatos, en una ciudad donde prima la razón y se busca la modernidad no se ha dado espacios para la creación de la nueva mitología quiteña (Chiriboga, 2009).

Una de las causas importantes por las que se ha carcomido la identidad quiteña es debido a sus gobernantes locales. Pasaron de ser punto de orgullo y orden a tener una imagen de corrupción, desorganización y olvido de los ciudadanos. No respondiendo a sus

necesidades en cuanto a cuidado de las calles, infraestructura y mal manejo de la fuerza del orden local (agentes metropolitanos), lo que provoca en la agente un rechazo hacia la institución, provocando poco espacio de legitimidad para aplicabilidad de nuevas prácticas sociales o generación de narrativas que puedan provocar procesos identitarios en los ciudadanos.

Problemática Municipio de Quito

En los últimos años se han presenciado conflictos en la gobernabilidad de esta institución y en el manejo de los recursos de los que dispone. Ante esta situación, cabe realizar un planteamiento inicial de la problemática de la eficiencia para dar paso a posteriores estudios y políticas en pos de resolver la situación.

En principio, se deben tener en cuenta algunos hechos básicos sobre la composición del Municipio de Quito. Dicha entidad está compuesta por 9 administraciones zonales, 11 empresas metropolitanas, 12 secretarías, y 5 agencias (Municipio de Quito, s.f). En conjunto con el alcalde, uno de los entes internos más importantes para la administración local es el Concejo Metropolitano de Quito. Este organismo cumple con la función legislativa local para aprobar ordenanzas, resoluciones y acuerdos en el Distrito Metropolitano de Quito. Este Concejo está formado por 21 concejales, quienes se encargan de las diferentes comisiones del organismo en sus ejes económico, de gobernabilidad e institucionalidad, social, y territorial (Municipio de Quito, s.f).

Ahora, el Municipio en su conjunto ha recibido distintas críticas en los últimos años. Muchas de estas críticas están dadas en el contexto de la gestión de recursos humanos y la gobernabilidad

(Espinosa, 2021), del uso de recursos sin planes estratégicos (Montenegro, 2020), y la corrupción (Primicias, 2021). Estos puntos podrían entenderse, en principio, como problemas en la gestión y uso de los recursos con los que cuenta el Municipio, por lo que la problemática se empieza a estructurar desde dicha área.

El uso de dichos recursos es muy poco transparente. A pesar de que el Municipio cuenta con políticas para transparentar sus cuentas y acciones, muchas veces no se cuenta con un justificativo claro para los gastos. Por ejemplo, se tiene que entre 2009 y 2021 los empleados municipales aumentaron de 7.500 personas a más de 22.000 (Observatorio de Gasto Público, 2021). En materia de sueldos, el alcalde gana 5.500\$ mensuales, lo que implica el sueldo más alto entre los alcaldes, y cada uno de los concejales gana 2.750\$ mensuales (Observatorio de Gasto Público, 2021).

Todo esto implica un gasto de más de 123.000\$ al año. Sin embargo, esto no es lo más preocupante. El problema surge con el resto de los funcionarios en nómina que ganan más que los concejales y que no tienen un rol claro. Existen más de 185 funcionarios que ganan entre 3.000\$ y 4.300\$ y que en el apartado de Transparencia de la página web del Municipio no se especifica su cargo, solo su rango remunerativo (Observatorio de Gasto Público, 2021). De esta manera, el presupuesto para pago de remuneraciones dentro del Municipio se configuró en 124.7 millones de dólares en el 2020, lo que implica más del doble que en otras ciudades, como Guayaquil, donde se gastaron 50 millones de dólares (Observatorio de Gasto Público, 2021).

Además del tema de los sueldos, donde se puede evidenciar el problema planteado anteriormente, también se puede encontrar el tema de la ejecución presupuestaria. Y es que, según los datos del

Municipio para el año 2021, se pasó de una ejecución del presupuesto total del 48% en septiembre de 2021 al 69% en diciembre de 2021 (Municipio de Quito, s.f). A pesar de que se refleja un incremento, es importante dar una supervisión para dar cuenta del uso efectivo de dicho presupuesto en pos del bienestar social.

En conclusión, el tema de la eficiencia del Municipio de Quito presenta distintas problemáticas que se pueden enmarcar en la gestión y uso de recursos. De esta manera, temas como los sueldos y la ejecución presupuestaria pueden desembocar en las críticas que generalmente se realizan sobre el Municipio, tales como la gestión de recursos humanos y la gobernabilidad, el uso de recursos sin planes estratégicos, y la corrupción. De esta forma, los planes de gobierno que se hagan para futuras administraciones deben tomar en cuenta esta problemática para dar paso a un Municipio mucho más eficiente que pueda responder de forma efectiva a las necesidades y problemas de la ciudadanía.

Movilidad en Quito

El transporte alrededor de una ciudad es una parte vital de una economía y una vida social sólidas. El movimiento alrededor de la ciudad permite a la gente ir a trabajar, comer, reunirse con amigos, vender, comprar, ir a la iglesia, o cualquier de las actividades alrededor de las cuales se construyen las ciudades. Sin embargo, las ciudades también ofrecen desafíos únicos en temas de transporte. Un gran número de personas compartiendo espacio vial, transportes y destinos dentro de un espacio limitado, hace que el transporte sea tema importante pero a su vez difícil.

Quito tiene una gran población que se distribuye a lo largo de su latitud, pero restringida longitudinalmente por las montañas circundantes

haciendo la mayor parte del recorrido en Quito de norte a sur o desde el centro de la ciudad. Quito es también una ciudad antigua con muchas zonas altas y empinadas, además, de colinas, ciertamente no es un lugar ideal para la construcción de carreteras. Una investigación sobre el uso de información privada y transporte público, así como el trazado y Estado de las vías de Quito, revela qué problemas debe resolverse para que Quito tenga medios de transporte eficientes.

Primero es importante conocer la información general sobre el transporte en Quito. Actualmente, existen aproximadamente 500.000 vehículos en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) conformando alrededor del 89% de los vehículos en Pichincha (Quito Cómo vamos, 2020), (Lucero, 2020). Este número ha aumentado rápidamente en los últimos años y se espera que continúe creciendo. Si el número de vehículos en Quito crece al mismo ritmo que actualmente, para el 2030 habrá aproximadamente 1.15 millones de vehículos en el DMQ, número que es insostenible y requieren dedicar una inmensa cantidad de recursos a la infraestructura vial para ser factible (Suárez, 2015).

Si bien la congestión vehicular ya es un problema en Quito, en los próximos años, la situación será cada vez peor. Por lo tanto, es importante abordar el tema del tráfico en Quito, y la crisis que se puede generar a partir del crecimiento vehicular. Por cada 1000 habitantes de Quito hay 192 vehículos, con 17.539 incorporados cada año a una tasa de crecimiento del 4,9% (Quito, Cómovamos, 2020), El transporte también es un costo sustancial para los quiteños en su presupuesto. Las persona promedio en Quito gasta \$41 mensuales en transporte, lo que para ciudadanos de bajos ingresos vivir en la periferia representa un costo sustancial (Machado, 2021).

La situación del transporte se ha exacerbado ya que los puestos de trabajo siguen concentrados en el centro, los quiteños de ingresos más bajos como los de ingresos más altos que viven más lejos del centro. El centro-norte de Quito tiene el 60% de sus negocios pero solo el 34% de las residencias (Cuenín y Silva, 2010). El número de automóviles en Quito crece más rápido que las obras de infraestructura vial, el tráfico empeora, lo que hace que los viajes sean más lentos y caros.

Los vehículos en Quito también producen la mayor parte de contaminación al aire con el 80% de emisiones (Escalate y Chávez, 2017). Además, muchos estudios muestran que la alta elevación de la ciudad, puede hacer que la contaminación sea particularmente preocupante para sus habitantes. Un estudio encontró que “cuando la altitud es superior a 2800 m, la combustión del motor y el rendimiento económico del combustible empeora significativamente y eso conduce a un mayor consumo de combustible del vehículo” (Hoa et al., 2019). No solo aumentan las emisiones vehiculares en Quito, sino que la calidad del aire en áreas de gran altitud es más dañina con la misma cantidad de contaminación.

La menor concentración de oxígeno en el aire de áreas de gran altitud como Quito significa que la concentración de dióxido de carbono y el monóxido es mayor, el efecto más significativo es el daño directo a la salud humana, ya que las personas respiran la mayor concentración de contaminantes (Agencia de Protección Ambiental, 2006). La combinación de mayores emisiones y mayores daños a la salud humana hace que la contaminación sea una preocupación particular en Quito.

El transporte en sí también es particularmente peligroso en Quito, dentro de la ciudad se tienen muchos accidentes de tránsito y muertes. En 2021 hubo 218 muertes en accidentes de tráfico, un 4,81% más que el

2019 (2020 se considera un caso atípico debido a COVID), y el grupo más grande de muertes eran peatones en un 40,83% (Machado, 2022). La falta de respeto a los cruces peatonales y límites de velocidad en la ciudad significa que es más probable que los peatones sufran lesiones graves en accidentes automovilísticos, incluso aunque no son ellos los que conducen. Existe un aumento similar en los accidentes de tránsito, en el 2022 la Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador reporta que ha habido 1.276 accidentes en Pichincha entre enero y abril de 2022 con 788 heridos y 133 muertos (ANT, 2022).

Los vehículos privados constituyen una gran cantidad de tráfico en Quito. En este grupo se incluye a los taxis formales e informales, así como vehículos personales utilizados para el transporte o el trabajo. En Quito hay alrededor de 12.000 taxis, servicios de taxi prestados por muchas empresas, en el 93% de los taxis los conductores son dueños de su propio vehículo y hacen un promedio de 23 recorridos en 12 horas de conducción al día (González-Rodríguez, 2020), (Carranza y Gómez, 2014). Entonces, los taxis son una forma ampliamente disponible de viaje, pero son demasiado caros para muchas personas en Quito. El usuario promedio de buses en Quito utiliza el autobús aproximadamente 10,6 km en un día, con un costo total de menos de \$1,00, pero la tarifa estimada del taxi para un viaje de la misma distancia cuesta alrededor de \$5,00 (Demoraes, 2015). Entonces, los taxis pueden ser más rápidos y convenientes que el transporte público, pero los pasajeros deben pagar mucho más.

El reciente aumento en los servicios de aplicaciones móviles de viajes compartidos como Uber, Cabify y Didi. están compitiendo con los taxis. Debido a la facilidad de uso, el costo inicial y la aparente seguridad, tienen el mismo precio que los taxis. Tanto los taxis formales como los informales, tampoco se consideran seguros, ya que un estudio reciente

descubrió que la mayoría de las personas sienten miedo, tanto al tomar un taxi amarillo convencional como un servicio de transporte informal o no regulado.

Los taxis tampoco son ideales para el medio ambiente, con una capacidad de 4 viajeros y largos períodos de tiempo perdidos buscando pasajeros, los taxis se atascan en el tráfico en Quito, circulan por calles muy transitadas ocupando mucho espacio, lo que resulta en un tráfico más lento y más contaminación. Los vehículos personales constituyen la otra parte de los automóviles de propiedad privada. Sólo el 25% de los hogares posee un vehículo y el 27% de la población utiliza el transporte privado como principal medio de transporte, pero los vehículos personales ocupan un asombroso 70% del espacio vial, ya que normalmente solo transportan un pasajero (Lucero, 2020). Los vehículos personales a menudo solo transportan a una persona hacia y desde el destino, ocupando más espacio que el transporte público, que puede transportar más pasajeros en menos espacio.

Los vehículos personales también son asequibles sólo para ciudadanos de clase media alta y alta en Quito. El 63% de los quiteños no posee ni tiene acceso a un vehículo, pero la propiedad de automóviles a menudo se concentra en las zonas más ricas de la ciudad. Ñaquito, una parroquia con bajo índice de pobreza, cuenta con 372 vehículos para 1000 habitantes, Comité del Pueblo que es de un estrato social más bajo tiene 126 vehículos por cada 1000 habitantes, y en las parroquias Carcelén y La Ecuatoriana, dos de las más pobres de Quito, la gran mayoría de los hogares no tienen acceso a un automóvil (Quito Cómovamos, 2020).

En conclusión, los vehículos privados son en gran medida inaccesibles y ocupan una gran parte del espacio vial, y por lo tanto son

el mayor contribuyente a tráfico a pesar de transportar a una minoría de la población. El municipio de Quito ha intentado reducir el daño de los vehículos particulares utilizando el programa Pico y Placa, donde al 10% de los vehículos se les restringe la circulación vehicular, en horas establecidas.

Mientras que los vehículos privados pueden ser convenientes para los propietarios, el costo social del uso de vehículos personales es alto, creando Tráfico en Quito. Cada propietario tiene un incentivo personal. Para conducir sus propios vehículos, pero el uso de automóviles privados, especialmente durante las horas pico aumenta el tráfico y la contaminación. El transporte público es el principal medio de transporte en Quito, pero no está optimizado a su nivel de necesidad. El 70% de los habitantes de Quito dependen diariamente del transporte público para ir y venir al trabajo (Olarte, 2020). El transporte público es especialmente importante para las poblaciones más pobres de la periferia de la ciudad, que necesitan viajar al centro de la ciudad por trabajo y pero no pueden pagar transporte privado.

Sin embargo, las áreas de la periferia suelen ser las menos desarrolladas y no tiene tantas paradas o líneas para tomar. Los buses públicos son el principal medio de transporte en Quito, con un increíble total de 2,4 millones de viajes cada día (Quito Informa, 2017). En total hay 3.082 buses en el DMQ propiedad de 65 diferentes servicios de transporte privado y algunos son propiedad del Municipio de Quito (Salazar, 2021).

El Sistema de Autobuses de Tránsito Rápido (BRT), que incluye el Trolebus, y algunas rutas de Ecovía y Metrovía, conforman una gran parte del sistema de autobuses. El BRT cuenta con carriles propios para viajes rápidos y 126 estaciones a lo largo de 71 kilómetros (Suárez, 2015). El carro en sí transporta alrededor de 250.000 pasajeros cada día, que es una

cantidad significativa, pero es un 37% menos de lo que debería transportar la futura Línea Uno de Metro (Suárez, 2015). El BRT es la manera más eficiente de viajar en el centro de la ciudad, pero no es accesible para los de la periferia. Las paradas en los BRT tienden a “atender áreas centrales consolidadas, donde habitan personas de ingresos medios y altos”, mientras que los grupos más desfavorecidos tienden a vivir en áreas más nuevas y periféricas” (Suárez, 2015, pág. 8).

El BRT es una forma más eficiente y rápida de viajar que el autobús, pero sigue siendo parte de tráfico en giros y semáforos, lo que convierte al BRT en el medio de transporte público más eficiente en la actualidad, pero sigue siendo inaccesible para muchos y no está totalmente separado del sistema vial convencional. Los autobuses son la forma de transporte público más accesible, pero también tienen desafíos únicos. En primer lugar, el 50% de los servicios de transporte en Quito no cumplen con su horario y muchos exceden su límite ocupacional de los buses especialmente en horas pico (Suárez, 2015). La falta de horario y ambiente incómodo, desincentiva el uso del transporte público para aquellos que pueden permitirse el lujo de usar un automóvil en su lugar.

En segundo lugar, el autobús puede ser un entorno peligroso, especialmente para las mujeres. Una encuesta realizada por la Policía Nacional en Quito encontró que el 34% de los autobuses los asistentes habían sido asaltados mientras viajaban en el autobús (Hugo, 2015). Además, un estudio encontró que el 82% de las mujeres encuestadas afirmó haber sido acosada sexualmente en el autobús (Pacheco, 2018). Si bien se han introducido más precauciones para prevenir la agresión sexual, el sentimiento de incomodidad o peligro en el transporte público se presenta para quienes toman el bus. Sin embargo, el autobús es el medio de transporte más accesible para quienes utilizan el transporte público. El autobús se extiende más lejos en la periferia de la ciudad que

otras formas de transporte público, ya que requiere menos infraestructura, pero las carreteras suelen estar en malas condiciones y no hay muchas rutas de autobús establecidas en la periferia en expansión de la ciudad.

El autobús también es una opción muy económica de viaje con una tarifa de \$0.35 o \$0.17 precio reducido. El costo de un kilómetro de conducción para autobuses públicos es de \$1.40, y la tarifa actual no cubre completamente los costos de los servicios de autobuses, por lo que la Alcaldía subsidia a las empresas de autobuses, pero no lo suficiente como para incentivar nuevas flotas para cubrir la demanda (Lucero, 2020). En cambio, se incentiva a los servicios de autobuses que se acoplen a la mayor cantidad de personas posibles en la menor cantidad de autobuses. Sin embargo, las empresas de autobuses no son los únicos servicios de transporte que potencialmente podrían aliviar los problemas de Quito. En 2013, se empezó la construcción de la Línea Uno del Metro de Quito, con el fin de descongestionar el tráfico. El Metro tiene 22 km de largo con 15 estaciones y se supone que debe transportar 400.000 pasajeros por día (Suárez, 2015).

Una vez finalizada la construcción del metro, la Municipalidad de Quito estima que en 2025 el 15% del transporte público ocurrirá a través del Metro, 17% por el BRT, 60% por autobuses convencionales y el 8% restante por servicios municipales más pequeños (Alcaldía Metropolitana de Quito, 2015). Se cree que el Metro ayudará a reducir el tráfico en el centro de la ciudad ya que no interferirá con el tráfico rodado, sino que lleva una gran cantidad de personas que utilizarán el Metro en lugar que un método de transporte que utiliza carreteras, (Machado, 2022). Sin embargo, de manera similar al BRT, el Metro solo será de fácil acceso para aquellos que viven alrededor en el centro de la ciudad, lejos de la

periferia más pobre de la ciudad. Sólo el 11% de la población podrá acceder al Metro caminando (Suárez, 2015).

Es importante observar el Estado de las carreteras y la congestión del tráfico para determinar la facilidad de Transporte en Quito. Crear más carreteras en áreas urbanas desarrolladas es extremadamente costoso y dañan a los barrios, debido a que las casas tienen que ser reubicadas para dar paso a las calles. Entonces en Quito, la mejor solución a los problemas de tráfico no es construir carreteras nuevas y más anchas, sino encontrar soluciones con su diseño actual. En la ciudad, el Estado de las vías plantea problemas de transporte. En la zona de la Mariscal, es un ejemplo de las condiciones viales de la ciudad. En esta zona, el 34% de las carreteras están en mal estado, el 66% están en estado regular y ninguna calle está en buen o muy buen estado. Los caminos regulares se clasifican como inferiores al nuevo pavimento y presentan problemas para las altas velocidades de tránsito y las malas carreteras tienen deterioro en el 50% de su superficie y llegan a aumentar el tráfico (Castro, 2014). Calles en mal estado con baches, grietas o cualquier otra forma de daño disminuyen la velocidad del tráfico y aumentan el riesgo de provocar accidentes. La gran mayoría de las calles de Quito están hechas de asfalto que tienen de 10 a 15 años de vida antes de necesitar ser pavimentados, pero que también requieren mantenimiento para alcanzar su potencial (Castro, 2014).

Los quiteños pasan mucho tiempo esperando en el tráfico para ir y venir del trabajo, el 30% pierde 46 minutos a una hora y media (Machado, 2021). Otro factor importante que contribuye al tráfico en Quito es la cantidad de calles pequeñas que crean muchos nodos donde los autos disminuyen la velocidad y giran, a menudo sin un semáforo. Cuando hay tantos desvíos de las vías centrales de la ciudad, se crea tráfico porque los coches deben esperar a que los vehículos giren delante de ellos.

(González-Rodríguez, 2020). Quito tampoco cuenta con muchos semáforos adaptativos para regular el flujo vehicular en la ciudad. Se ha demostrado que los semáforos inteligentes reducen el tráfico en la ciudad, pero todavía hay muchas intersecciones que necesitan semáforos adaptables para ayudar a reducir el tiempo de viaje (Martinex, 2017).

Economía de Quito

Un aspecto importante para las ciudades es su área económica, son el centro de comercio y negocios tanto regionales como globales, ofreciendo empleos y oportunidades para sus ciudadanos. El lugar donde se ubican las ciudades tiene un propósito estratégico y económico, como en las costas o ríos, para acceder a un puerto y comercio naval.

Aunque Quito no tiene acceso a un puerto, el estado económico de la ciudad es muy importante para el bienestar de sus ciudadanos. Ecuador y Quito específicamente han enfrentado muchos movimientos económicos en el pasado, que ha tenido un impacto significativo en el estado de la ciudad. El examen de la situación económica actual de Quito requiere una investigación de carácter laboral, producción e inflación en la ciudad.

La tasa de desempleo de Quito no es peligrosamente alta, la seguridad laboral y la informalidad del empleo, plantean problemas a muchos de los trabajadores de Quito. El COVID cambió significativamente el empleo en Quito, pero existe una recuperación de la tasa de desempleo generada durante la pandemia. En 2022, la tasa de desempleo en Quito (mensual) se ubicó en 5% (Agencia de Noticias 247, 2022). Si bien este número es más alto que el promedio en Ecuador, gran parte del problema se encuentra en el subempleo.

El mayor problema con el empleo en Quito es el número de personas que dependen de un trabajo informal e inestable. El sector informal incluye trabajos como vendedores ambulantes y comerciantes informales, trabajos que “No están sujetos a la ley laboral nacional, impuesto a la renta, o el derecho a la protección social, tampoco cuentan con determinados beneficios laborales” (Suárez y Torres, 2020, 10). Los trabajos informales no tienen la misma protección legal que el empleo formal y son más inestables, ya que no hay un salario fijo y los ingresos dependen de las ventas durante el día. En Quito, alrededor del 45,9% de los empleos están en el sector informal, por lo que aunque la tasa de desempleo es relativamente baja, sólo alrededor del 32.15% de los quiteños tienen empleo. El 55% de los trabajadores informales son vendedores ambulantes, constituyendo el mayor porcentaje de trabajadores informales, seguidos por trabajadores informales fijos con un 35% (Suárez y Torres, 2020).

Los vendedores tienen un ingreso diario precario, ya que sus ventas dependen de las condiciones climáticas, el tráfico, la competencia y muchos otros factores impredecibles. El ingreso familiar promedio para una familia cuyo ingreso proviene del trabajo informal es de \$300 mensuales, cerca de 42% menos que el costo de la canasta básica familiar. Previo al COVID el ingreso mensual típico para un soltero vendedor informal era \$250, pero durante el COVID, ese número se redujo a \$145 (Suárez y Torres, 2020).

El trabajo informal es una fuente vital de ingreso para una gran parte de los trabajadores en Quito, pero no es lo suficientemente seguro para proporcionar un buen nivel de vida para muchas personas. Un estudio encontró que el 84% de los trabajadores informales cambiarían a un trabajo formal si tuvieran la oportunidad y el 43% de los trabajadores

informales buscó un trabajo formal en 2020, pero no pudieron encontrar uno (Suárez y Torres, 2020). La mayoría de los trabajadores informales quieren encontrar empleos que son más estables en el sector formal, pero el empleo en el sector formal es difícil de encontrar por la baja oferta laboral, los perfiles de empleabilidad, accesibilidad al empleo para las personas con discapacidad, adultos mayores, etc. Por ello, aunque Quito tiene una baja tasa de desempleo, la cantidad de personas que tienen un empleo adecuado y estable es bajo.

Como un gran centro económico de Ecuador, Quito produce una gran cantidad de bienes y servicios. importante para la economía nacional. Quito produce alrededor del 23% del PIB (Ekos, 2019). Son muchos los sectores que produce Quito, como el centro político y económico de Ecuador, lo que significa que muchas personas dependen de la producción, para sus medios de subsistencia. El Valor agregado bruto (VAB) total de Quito en 2020, que incluye el PIB más subsidios del gobierno menos impuestos a los productos, es de 23,950,937 miles de dólares, siendo una parte importante del VAB del país. El mayor contribuyente al VAB de Quito es el sector de servicios profesionales, actividades inmóviles que incluyen negocios de cuello blanco que producen \$4,907,480 mil en 2020, o el 20,5% del VAB de la ciudad.

En segundo lugar está la manufactura, un área donde la mano de obra es más accesible a aquellos sin la educación típicamente requerida para trabajos administrativos, lo que produce \$4.362.934 mil y el 18,2% del VAB de Quito. La administración pública también tiene un papel importante para el VAB de Quito, lo que significa que en la ciudad se brindan muchas obras públicas y subsidios, produciendo \$4.049.579 y el 16,9% del VAB.

Después de la administración pública, hay una gran brecha en el valor de la producción. El transporte, la información y la comunicación ocupan el 7,3% del VAB y la construcción asciende al 7,2% (Banco Central de Ecuador, 2020). Porque el sector informal es difícil de regular o compilar datos, no toda la producción del sector informal está incluido en el VAB de Quito. No obstante, la descomposición del VAB de Quito demuestra qué áreas son vitales para la prosperidad económica de la ciudad. Los entornos empresariales y profesionales son muy importantes para la economía de Quito, así como la producción de bienes físicos a través de fabricación. El transporte al trabajo y las necesidades en la oficina son capaces de alimentarse de los grandes sectores empresariales y manufactureros.

Los vendedores informales también pueden concentrarse en las grandes empresas, haciendo que muchos trabajadores informales dependan también del comercio empresarial. El Estado económico de Quito también se ha visto perjudicado recientemente por la inflación, especialmente bienes. El índice de precios al consumidor (IPC) de Quito usando 2014 como año base es 107.36, pero una gran parte del crecimiento en el costo de una canasta básica ha sido en los últimos años. El IPC creció un 2,82% en mayo de 2021 a mayo de 2022, lo que demuestra que la inflación se ha convertido en un mayor problema post COVID (INEC, 2022).

Utilizando 2004 como año base, en 2016 el IPC en Quito, demuestra que muchos de los bienes básicos son los que más han subido de precio. Los bienes que más incrementaron su valor fueron: alojamiento, agua, gas y electricidad, seguido de bienes y servicios diversos, y finalmente; alimentos y bebidas no alcohólicas (Banco Central del Ecuador, 2016).

Como los bienes que más incrementaron su precio son necesarios y comunes, el mayor daño de la inflación es hacia la clase media y baja. Mientras que los bienes diarios no ocupan tanto ingresos de aquellos como la clase media-alta y alta, la clase baja tienen que usar una gran cantidad de ingresos en las necesidades básicas. Por lo tanto, los productos que normalmente sólo son asequibles para aquellos con un mayores ingresos, no han crecido tanto en costo, pero los productos que son necesarios para todos los estratos medios han subido de precio.

La gasolina es otro producto que recientemente ha subido significativamente de precio. La variación del IPC de gasolinas de bajo octanaje entre mayo 2021 y mayo 2022 fue de 30,47% y 43,07% para gasolinas de alto octanaje (INEC, 2022). La rapidez del aumento del precio de la gasolina también es particularmente dañino para quienes usan vehículos para trabajar y transportarse. Los precios de la gasolina dictan el costo de operación para muchas empresas y personas. Para las poblaciones más pobres de la periferia de la ciudad, los costos de transporte aumentan, siendo importante este aumento en su economía, debido a que ocupan el transporte público para ir a sus trabajos, escuelas y colegios. El aumento de los precios de la gasolina hace que sea más difícil pagar el transporte que es necesario para el trabajo de la mayoría de las personas. Como aumentan los precios de los bienes diarios y necesarios para las personas, más quiteños luchan por pagar lo que necesitan para mantener o mejorar sus medios de vida.

En conclusión, aunque Quito es el centro económico de Ecuador, la dependencia del trabajo informal y los problemas recientes con la inflación hacen que el Estado económico de Quito sea un desafío para muchas personas. El aumento del costo de vida, especialmente hacia el centro de la ciudad, incrementa la dificultad para generar ingresos adecuados para las poblaciones más pobres. Los trabajadores informales

que tienen trabajos menos estables y menos ingresos constituyen, una gran parte de la fuerza laboral de Quito, aunque la informalidad ayuda a aliviar el desempleo, es importante centrar los esfuerzos en encontrar formas de proporcionar trabajo más estable y adecuado para combatir el aumento de los precios.

Los niños, niñas y adolescentes

Una sociedad que funciona correctamente, presta especial atención a la juventud. Para los niños el acceso a la educación, la alimentación y un hogar estable es vital para tener un correcto crecimiento, además, que los niños permiten el crecimiento y desarrollo de una sociedad en todas sus formas. Los niños de Quito representan las décadas futuras de la ciudad, asegurar su bienestar y el acceso a la educación es una forma importante de proteger el futuro de Quito. Analizar y reconocer las necesidades de los niños, debe ser una preocupación importante para los quiteños y el municipio. Es clave analizar la situación de la niñez en Quito incluyendo el trabajo infantil y programas gubernamentales de atención.

Ecuador y Quito tienen a la familia con un punto importante en su cultura. En el DMQ, el 31% de los quiteños son menores de 18 años, con un 96,8% de niños entre 5-14 en la escuela y el 83,8% de los 15-17 (Consejo de Protección de Derechas, 2020), (INEC, 2011). Con una porción tan grande de la población que depende de los padres y tutores para el cuidado, los programas que tienen como objetivo proteger, proporcionar y cuidar a los niños son especialmente importantes.

La educación es un factor importante en la crianza de los niños y el futuro de Quito, y con más del 15% de la población entre 15 y 17 años que eligen no permanecer en la escuela, la mayoría a menudo para

trabajar en empleos de salarios bajos, lo que deja a los jóvenes con menos educación para encontrar un lugar más estable y trabajo bien remunerado en el futuro. En Quito, muchos niños carecen de una vida familiar estable que sea necesaria para su crecimiento emocional y físico. El 28% de los niños menores de 2 años en Quito sufren de alguna forma de desnutrición, ya que los hogares más pobres no pueden costear una dieta adecuada (Machado, 2022). Los niños menores de 2 años son especialmente vulnerables a la desnutrición, ya que se encuentran en una etapa clave para su desarrollo, que afecta significativamente su salud en el futuro. Los hogares en el Ecuador tienen problemas de violencia hacia los niños (UNICEF, 2016). La presencia de la violencia en el hogar y la desnutrición en Quito dificultan la vida de muchos niños, especialmente en las zonas más pobres, complicando que los niños desarrollen una relación emocional y física, además, de un hogar estable, que conduce a que los infantes tengan equilibrio emocional y éxito en el futuro.

El Municipio de Quito ha tratado de combatir estos problemas a través de los GuaguaCentros. En el DMQ existen 200 GuaguaCentros, 144 urbanos y 56 rurales, que proporcionan cuidado a los niños de forma gratuita, de 8:00 a 16:30 de lunes a viernes, dirigido a menores de 5 años antes de que ingresen a la escuela (Quillupangui, 2019). Los GuaguaCentros, fueron creados para brindar cuidado de niños mientras los padres están trabajando, liberando tiempo para que los padres trabajen y mantengan a su familia, proporcionando un ambiente seguro para que los niños desarrollen habilidades sociales, y proporcionar una dieta adecuada para combatir la desnutrición. Estos centros están subvencionados por el gobierno, haciéndolos abiertos a niños de cualquier clase económica, esto es especialmente importante, porque las familias de clase baja no cuentan con los recursos suficientes para permitirse enviar a sus hijos a la guardería privada mientras trabajan.

En los estratos sociales bajos, ambos padres tienen que trabajar, especialmente en hogares de madres solteras, la madre tiene que trabajar para que la familia sobreviva. Sin guardería, los niños tienen que vivir con familiares, amigos o valerse por sí mismos durante las horas de trabajo, lo que les expone a que sean víctimas de violencia. Los niños que asisten a los GuaguaCentros reciben 4 comidas al día, lo que ha llevado al 83,6% de los niños que pertenecen a estos centros, tengan una nutrición acorde a su edad, mientras que el promedio en Quito es de 75.5% (Cevallos, 2019). En total, los GuaguaCentros son un servicio importante que ayuda a muchas familias a criar a sus niños y al mismo tiempo ser capaces de mantenerlos económicamente por sí mismos. Sin embargo, todavía hay una brecha entre el número de niños que asisten a estos centros y el número de padres que necesitan asistencia en el cuidado de sus hijos durante las horas de trabajo.

Otro problema que enfrentan los niños en Quito es el trabajo infantil. Muchas familias dependen del trabajo informal, también utilizan a los niños como un medio para ganar más dinero. El trabajo infantil desvía niños de su enfoque en la educación y la socialización, limitando sus oportunidades futuras y haciéndolos más propensos a permanecer en la pobreza. En Quito hay alrededor de 25.600 niños que trabajan en la calle (Landeta, 2020). De estos niños trabajadores, el 87,6% son trabajadores familiares no remunerados, dando el dinero que ganan a su familia. El 15,75% de estos niños trabajan y no asisten a la escuela, un aspecto particularmente preocupante, ya que es poco probable que estos niños puedan encontrar un trabajo que no sea informal en el futuro, el 70,85% de los niños trabajadores tienen entre 5 y 14 años. Además, hay muchos adolescentes quiteños que no trabajan ni estudian. A pesar de que el trabajo infantil es una fuente de ingresos para muchos quiteños de escasos recursos, hacer que los niños trabajen daña su crecimiento

educativo y social, que es importante para ser económicamente estables en el futuro.

Sin embargo, criminalizar el trabajo infantil sin abordar los problemas que llevan a las familias a exponer a sus hijos al trabajo desde tan temprana edad, sólo puede empeorar las situaciones de vida de los niños. Sin acceso a guarderías, transporte a la escuela y suficiente dinero para criar a los niños, las familias pobres luchan por mantener a sus hijos, lo que los lleva a utilizar el trabajo infantil como medio de ingresos.

Personas de Tercera Edad

A nivel nacional existen diferentes cuerpos legales que buscan dar garantía a los derechos de estas personas. Sin embargo, alrededor de 786.000 adultos mayores viven en situaciones de vulnerabilidad (Machado, 2021). Estos problemas se replican en la ciudad de Quito, especialmente en los sectores donde se encuentran localizados en mayor medida, por lo que es importante un planteamiento inicial de la problemática para dar paso a posteriores estudios y políticas en pos de resolver la situación.

En principio se debe tener clara una caracterización general sobre las personas de la tercera edad dentro del país y dentro de Quito. De esta manera, dentro de todo el país, de acuerdo con los datos del último censo poblacional, existen 104.824 personas mayores de 65 años, lo que implica un 6.5% de la población total. De este grupo, un 45% vive en contextos de pobreza y pobreza extrema, el 42% vive en sectores rurales y, el 14,9% de estas personas son víctimas de negligencia y abandono (Ministerio de Inclusión Económica y Social del Ecuador, s.f). En datos más recientes se ha evidenciado que seis de cada 10 adultos

mayores dependen económicamente de sus familiares y cuatro de cada 10 depende de ayudas estatales (Machado, 2021).

Ante estas problemáticas, en el año 2018, se aprobó la Ley del Adulto Mayor con la intención de garantizar los derechos de este grupo etario. Sin embargo, se ha mencionado que este objetivo no se ha cumplido y que el Estado no ha podido garantizar el acceso a alimentación protección social y vida digna a los adultos mayores (Machado, 2021).

Estos datos implican una realidad preocupante, y es que a pesar de que estas personas son un sector grande dentro de la población y que sus condiciones no son las mejores, no se les presta la suficiente atención ni se dirigen políticas públicas suficientes para su atención prioritaria.

Dentro de Quito el escenario es similar. Según los últimos datos poblacionales, de la población total de la ciudad, existen 80.628 adultos mayores. Dentro de este grupo existe una tasa de alfabetismo del 83,2%, además de que solo el 59,2% está afiliado y/o cubierto con algún tipo seguro de salud. De la misma forma, dentro de toda esta población, existe un 1,7% de indigencia y un 3,3% de personas en contextos de pobreza y pobreza extrema (INEC, 2010). Los datos presentados anteriormente son parte del último censo realizado en el país, por lo que es necesario actualizarlos en el próximo censo.

Sin embargo, siguiendo las condiciones socioeconómicas del país, este conflicto probablemente esté en aumento, dado que existía la proyección de un aumento de este sector en un 32,8% (Machado, 2021). De esta manera, se requieren acciones emergentes para el mejoramiento de las condiciones de estas personas.

Dada la anterior caracterización, es importante resaltar cuáles son los problemas que se presentan en relación con esta población dentro de la ciudad de Quito. Estos problemas pueden clasificarse en dos: primero los problemas derivados de los centros de atención y, en segundo lugar, la narrativa del abandono presente en la sociedad contemporánea.

Empezando con los centros de atención, es importante exponer que dentro de Quito existen diferentes centros que atienden a personas de este grupo etario. Entre estos centros se pueden encontrar los Centros de Experiencia del Adulto Mayor CEAM, los Centros de Atención Diurna, y la Residencia para la Atención Integral del Adulto Mayor en Situación de Vulnerabilidad. La primera categoría consta de diferentes centros ubicados en 8 administraciones zonales de la ciudad y cumplen con el objetivo de servir a la población bajo los ejes recreativo, formativo, preventivo-saludable, productivo, y cultural (Unidad Patronato San José Quito, 2020). Dentro de la segunda categoría se atiende a adultos mayores en situación o en riesgo de dependencia y, según datos del Municipio, se atiende a 150 adultos (Unidad Patronato San José, 2020).

Finalmente, para la última categoría, se cuenta con una residencia para el adulto mayor donde se tiene atención permanente a adultos en situación de extrema vulnerabilidad económica y social, como la mendicidad, indigencia, pobreza extrema y abandono (Unidad Patronato San José de Quito, 2020).

Ahora, el problema está enmarcado en que estos centros parecen no ser suficientes para abarcar a la población de adultos mayores de la ciudad. Si bien estos son el grupo etario más pequeño

actualmente (Quito Como Vamos, 2020), el municipio ha intentado tomar medidas para ampliar el acceso a estos centros, pero la demanda de pacientes es mayor y requieren de atención prioritaria (Sánchez Alvarado, 2018). De esta forma, se requiere la creación de más centros los cuáles puedan dar paso a un cumplimiento mucho más efectivo de los derechos de los adultos mayores.

El segundo de los problemas es la narrativa del abandono. Sobre el cuidado de los adultos mayores existe un conflicto, y es que generalmente el cuidado se hace por parte de familiares del adulto. Estas personas, por lo general, no tienen conocimientos especializados sobre el manejo de estas personas. De esta manera, la atención a necesidades básicas del día a día se puede ver mermada y, además, puede dar paso a situaciones de maltrato, al no tener una preparación para el trato físico y psicológico al adulto mayor. Esto no solo se limita a los familiares, pues en muchas ocasiones algunos cuidadores de las instituciones prestadoras de cuidados geriátricos tampoco poseen de los conocimientos especializados para este grupo etario (Alega Figueroa, 2018).

Esta problemática puede estar dada por la falta de centros especializados, pero también porque la salida de los adultos mayores del núcleo familiar puede ser percibida como un abandono a los mismos (Alega Figueroa, 2018). Esto viene derivado de la concepción de familia ampliada que existe en algunas partes de América Latina y que puede verse en Quito. El adulto mayor es visto como una parte fundamental del entramado familiar y su interacción con el resto de la familia va tomando cada vez más importancia con el paso de los años (Alega Figueroa, 2018; Esborraz, 2015).

De esta forma, en pos del bienestar y de la garantía de derechos a este sector de la población, es importante dar paso a una visualización de los problemas que conlleva el mal manejo del cuidado, así como es importante humanizar el cuidado que se presenta en los centros para que cada vez más personas puedan acceder a estos espacios.

En conclusión, el tema de los adultos mayores en la ciudad de Quito tiene dos problemas fundamentales que no se están tomando en cuenta. Estos problemas son el de la disponibilidad y eficiencia de los centros de atención al adulto mayor, y el de la narrativa del abandono que está presente en la sociedad. Este sector de la población es uno de los más vulnerables, por lo que se requiere de su atención prioritaria. Es así, como es importante atender estos problemas para dar paso a la correcta garantía de sus derechos en esta etapa de sus vidas.

Objetivo General

Fortalecer la institucionalidad de la ciudad, a partir de las mejores prácticas de gobierno y administración, para impulsar que el desarrollo de una ciudad de derechos y cuidados; moderna e inclusiva, gestora de identidades; facilitadora de grandes procesos económicos de inversión y justicia, educación, cultura, arte y valoración de nuestros activos naturales, a partir de promover tres valores principales; la seguridad, la puntualidad y la facilidad, como respuesta a la crisis política y social de la ciudad, y de la república.

Solo en la medida en que seamos capaces de superar las condiciones excepcionales que hoy nos afectan, dotando a cada área de la ciudad de las herramientas y guías suficientes para reconfigurar la economía, potenciar el uso de los recursos a nuestro alcance y posicionar a la ciudad como referente internacional.

Objetivos Específicos

Describir el pasado colonial de Quito, las lógicas de organización que condicionan la vida de quienes ocupan la ciudad y los problemas del Quito actual: recolección y procesamiento de la basura, problema urbanístico, pérdida de identidad y movilidad.

Proponer soluciones centradas en responder a los problemas cotidianos de los quiteños, como: asfaltado de las calles, hormigonado de avenidas, colectores, cableados, iluminación, etc., (obras menores) en un periodo corto de tiempo, empezando desde el primer día de gestión.

Definir soluciones a problemas estructurales en el mediano y largo plazo (obras mayores), como la descabronización de la ciudad, la región

capital, laboratorio Urbano Social y Productivo contra el crimen organizado y la delincuencia nacida del hambre.

En lo institucional

Cumpliendo el objetivo 5 del plan nacional de desarrollo, que nos pide proteger a las familias, garantizar sus derechos y servicios, erradicar la pobreza y promover la inclusión social, además, el objetivo 14 del plan nacional del desarrollo que menciona fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía que nos menciona y el objetivo 16 del plan nacional del desarrollo, el cual manda promover la integración regional, la inserción estratégica del país en el mundo y garantizar los derechos de las personas en situación de movilidad humana.

También nos alineamos al cumplimiento de los objetivos del ODS 11 el cual se plantea ciudades y comunidades sostenibles, buscando lograr que las ciudad y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y el ODS 17 alianzas para lograr objetivos, fortaleciendo los medios de implementación y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.

En lo económico

Cumpliendo el objetivo 2 del plan nacional del desarrollo donde se plantea impulsar un sistema económico con reglas claras que fomente el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional, además, el objetivo 3 fomentando la productividad y competitividad en los sectores agrícola, industrial, acuícola y pesquero, bajo el enfoque de la economía circular. Y el

objetivo 13 que se centra en promover la gestión integral de los recursos hídricos.

También apoyamos el cumplimiento del ODS 2 hambre cero que busca poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible, además, el ODS 8 trabajo decente y crecimiento económico, que se plantea promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos y el ODS 9 industria, innovación e infraestructura, donde se quiere construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

En lo social

En este eje nos alineamos al cumplimiento del eje 5 protegiendo a la familias, garantizando sus derechos y servicios, erradicar la pobreza y promover la inclusión social, también, el objetivo 6 garantizando el derecho a la salud integral, gratuita y de calidad, el objetivo 7 potenciando las capacidades de la ciudadanía y promover una educación innovadora, inclusiva y de calidad en todos los niveles, a su vez sumado con el objetivo 9 garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgo y por último el objetivo 15, fomentando la ética pública, la transparencia y la lucha contra la corrupción.

En el eje social se impulsa al ODS 1 fin de la pobreza, donde se busca poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo, ODS 3 salud y bienestar garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades, también el ODS 4 educación y de calidad, garantizando una educación inclusiva y equitativa de calidad y promover oportunidades de aprendizaje permanente para todos, el ODS 6 agua limpia y saneamiento, garantizando la disponibilidad y la gestión

sostenible del agua y el saneamiento para todos, ODS 11 ciudades y comunidades sostenibles, logrando que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles y por último el ODS 16 paz justicia e instituciones sólidas, promovimiento sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.

En la transición ecológica

Dentro de este eje apoyamos el cumplimiento del plan nacional de desarrollo, en principio el objetivo 2, impulsar un sistema económico con reglas claras que fomenten el comercio exterior, turismo, atracción de inversiones y modernización del sistema financiero nacional, además el objetivo 6, garantizando el derecho a la salud integral, gratuita y de calidad, objetivo 9 garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos, objetivo 11, fomentando modelos de desarrollo sostenibles aplicando medidas de adaptación y mitigación al cambio climático y objetivo 13, promoviendo la gestión integral de los recursos hídricos.

A su vez al ODS 6 agua limpia y saneamiento, garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos, ODS 8 trabajo decente y crecimiento económico, promoviendo el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos, ODS 11 ciudades y comunidades sostenibles, logrando que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, ODS 13 acción por el clima, adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, y ODS 14, Vida submarina conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.

Nuestros proyectos se encuentran estructurados en temporalidad a escala de victorias rápidas y obras para la prosperidad, la mayor parte de nuestra justificación se encuentra en nuestro diagnóstico extenso de las problemáticas de Quito, aquí se plantea una identificación de proyectos claves para la ciudad, en base a los cuadernillos técnicos de cada propuesta.

Fuente: Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 de Ecuador

Fuente: La agenda 2030 y los objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe.

VICTORIAS RÁPIDAS

Las victorias rápidas parten de la metodología, de dividir a la ciudad en manzanas, lo cual permite planificación y en donde se realizará intervención integral, partiendo de la construcción de calles, veredas, alcantarillado, asfaltado, hormigonado de avenidas, soterramiento de cables, cobertura de internet, iluminación de espacios públicos, construcción de más espacios de interacción social como las Casas Somos, Guaguacentros, Tatacentros y bulevares; mediante la creación de propuestas de inversión estatal municipal y nacional, además, de la implementación de programas de inversión social originados en fondos de cooperación internacional, teniendo como objetivo, sistematizar la atención a estos problemas, en un período corto de tiempo, a partir del primer día de gestión, dando trabajo a los ciudadanos del sector donde se realice la intervención.

También constituirán victorias rápidas, el mejoramiento y optimización de uso de las casas comunales o barriales. Así mismo puede apoyar a fortalecer las organizaciones barriales y deportivas.

Muchas de estas victorias rápidas buscarán compartir la responsabilidad de la ejecución con las actuales juntas parroquiales; de modo que el resultado de las obras no solo se vean reflejadas en una implementación física de soluciones constructivas, sino además en la construcción de nuevas expectativas morales desde el territorio, para cada uno de los ciudadanos.

OBRAS PARA LA PROSPERIDAD

Buscar un mejoramiento de la infraestructura de la ciudad; entendiendo la insuficiencia de recursos de parte del Estado para poder provocar avances económicos relevantes, de manera directa, las Obras Mayores buscarán convocar al capital privado, local e internacional, a asumir los riesgos de atender servicios masivos, delegados o no por el Estado, según quepa en la caracterización constitucional, con el fin de dinamizar y multiplicar las oportunidades de desarrollo y gestión comercial de todo el aparato productivo regional.

En esta lógica, el papel del gobierno autónomo descentralizado de la ciudad, se concentrará en garantizar la calidad-oportunidad y precio de los servicios que por vía de la inversión privada se lleguen a prestar a toda la colectividad.

Las obras para la prosperidad incluirán la reconstrucción de las obras mayores para preparación para la mitigación de impactos, respuesta y recuperación de riesgos antrópicos derivados de la falta de planificación previa de la mancha urbana; la relocalización de asentamientos irregulares hacia zonas que privilegien la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y su seguridad; la concepción de ejes viales (aquellos previamente planificados o no pero necesarios para lograr el ordenamiento de la ciudad) mediante la implementación de concesiones, delegaciones, alianzas estratégicas, público-privadas; y, otros mecanismos fiduciarios estatales y de contratación financiera que, previstos en el sistema constitucional, permitan al municipio generar la certeza de gestión que facilite las decisiones de inversión privada en la ciudad, consiguiendo más y mejores servicios públicos, espacios públicos más aptos y mejor atendidos para promover la salud social, la seguridad

ciudadana; y, sobretudo la creación de una economía local en crecimiento.

Sin perjuicio de la capacidad transformadora de la inversión privada en decenas de proyectos identificados y perfilables, hay proyectos que deberemos desarrollar y llevar a conclusión como parte de la inversión social que, como condición previa a la sostenibilidad del entorno, serán indispensables para atraer capitales privados nacionales e internacionales; como por ejemplo son la construcción de la extensión del Metro de Quito hacia La Ofelia; nuevos mercados barriales, un nuevo Sistema de Mercado Mayorista, el Proyecto Vindobona, los nuevos grandes colectores en las principales quebradas de la ciudad, los parques en el sur, norte, oriente y nor-occidente de la ciudad; boulevares; plazas deportivas, espacios de deporte y arte; y, la rehabilitación de espacios públicos para el turismo.

En esta lógica, necesitamos plantear grandes obras para facilitar la vida citadina de diario, el comercio y el desarrollo inmobiliario en la zona, hoy conocida como Parque Bicentenario que, después de la salida del Aeropuerto Mariscal Sucre hacia Tababela, se convirtió en una zona gris, indefinida, depletada de nuevas inversiones y de un sentido de seguridad y prosperidad. Estamos estudiando, mientras toma forma este plan de gobierno, la posibilidad de migrar la infraestructura burocrática de la municipalidad que, hoy ocupa importantes edificios del centro histórico, hacia otros espacios en el norte y sur de la ciudad; relocalizando la Alcaldía en los actuales predios de la antigua Base Militar, hoy parte del parque. Este perfil de proyecto, implicaría migrar la administración municipal hacia la zona de influencia del Bicentenario, proyectando como colectividad, una nueva lógica de inversiones inmobiliarias para la ciudad que, con la construcción de un lago y la estructuración de un gran parque con centros de comerciales y de convenciones, atracciones

culturales como una arena para espectáculos de escala internacional, aportará a la reconstrucción de la economía, combatiendo la actual inmovilidad.

Serán, de igual manera, obras mayores, las que de manera imprescindible puedan atender de las condiciones mínimas de operación del sistema de educación municipal. Para poder replantear la suficiencia de la capacidad instalada de las entidades educativas municipales, promoveremos una reingeniería de los activos dedicados a la operación del sistema; privilegiando que las unidades educativas municipales comparten una lógica de cercanía con los lugares de habitación de los educandos para, al mismo tiempo, mejorar la calidad de los servicios educativos, facilitar la formación continua de los educadores, la seguridad y comodidad de las familias; y, al mismo tiempo brindar el beneficio de reducir los tiempos de viaje de los usuarios y operadores del sistema, incentivando la vida de diario, cerca de donde se vive.

El compendio de Obras Mayores buscará constituirse en garantía de largo plazo para la ciudad en; abastecimiento de servicios de energía, agua, conectividad física y logística, transporte masivo, espacios públicos para el desarrollo del arte, la cultura, la educación, el comercio y la industria, dentro de un marco físico de coherencia logística, orientada a la facilidad, seguridad y puntualidad de nuestros esfuerzos individuales y colectivos.

Lograr que el capital privado se involucre en la prosperidad de la ciudad implica la necesidad de generar un marco de certeza para las inversiones. La movilidad de los ciudadanos en el entorno del transporte masivo concentrará nuestros esfuerzos de construcción de un legado cultural y político. No sólo buscaremos, en un período de transición

administrativa, unificar todos los sistemas de transporte masivo, con nuevas frecuencias y rutas; sino que, al mismo tiempo buscaremos provocar todas las inversiones privadas necesarias para descarbonizar el proceso de transporte masivo de pasajeros.

Buscaremos que el transporte en buses, troles, tranvías, góndolas de cable aéreas, y/o, cualquier otro modo de transporte que se implemente; funcione bajo un único esquema integrado en lo logístico y en lo económico; en un régimen de negocios de largo plazo que, permita dar certeza a la ciudadanía respecto de tarifas de expectativa realizables para los ciudadanos. El sistema deberá privilegiar el subsidios específicos de distinto impacto y temporalidad, para personas en estado de vulnerabilidad, estudiantes, servidores públicos activos en actividades rubros de seguridad, etc. Para garantizar la estabilidad económica de estas propuestas, los sistemas de administración financiera asociados a estos servicios deberán además, operar en tiempo real y permitir acceso para conocimiento, a cualquier ciudadano.

Para lograr el cometido de ejecutar, más allá del perfil y la planificación, en lo que se refiere a obras mayores, concentramos nuestros esfuerzos en planificar y ejecutar la adquisición de los inmuebles que hiciesen falta para dar alcance al desarrollo planificado; y, licitar hacia la inversión privada con el objeto de lograr inversiones en el marco de esa planificación.

Esta específica forma de gestionar el desarrollo planificado, nos permitirá que las iniciativas de inversión cumplan al mismo tiempo con las expectativas de vida de la ciudad.

“Descarbonización” De la Ciudad

Se busca que los concejales se vinculen con el territorio, en mesas de trabajo frecuentes, incorporando un área de asesoría especializada en las funciones legales de los ediles, para asegurar que sus cometidos institucionales son los de más alta calidad.

Será necesario reformular la institucionalidad; incluyendo pero sin limitarse al reemplazo de Quito Honesto, por mecanismos transversales de seguimiento, constituidos por instrumentos tecnológicos que permitan el seguimiento en tiempo real, por parte de un equipo de auditoría concurrente a los procesos rectores y a los procesos gestores de la municipalidad; así como, por parte de la ciudadanía, en tiempo real y al alcance de toda la población, en línea. Así como, en materia de seguridad ciudadana, buscaremos que la Inteligencia Artificial se constituya en herramienta permanente de alerta y disuasión del crimen dentro del aparato gubernamental.

Propondremos la estrategia y los mecanismos tecnológicos e institucionales necesarios para incentivar a funcionarios y usuarios de los servicios municipales, para constituirse en auto-defensores de la Ley, el orden y la convivencia en paz, mediante el ejercicio ético del servicio público.

La descabronización, propone desde el primer día de gestión, implantar mecanismos de respuesta a la denuncia ciudadana frente a servicios inapropiada o deficientemente atendidos por el sistema pero, implica especialmente comprometernos con una reforma institucional sobre el talento humano, considerando que, debemos dar claras funciones a los servidores públicos, para poder exigir de ellos la debida atención a la ciudadanía.

El seguimiento permanente de los procesos de administración en todas las entidades adscritas al municipio; incluyendo pero sin limitarse a empresas públicas como a corporaciones y entidades desconcentradas como los mercados municipales, se llevará a cabo de manera directa a través de la Secretaría de Seguridad y Protección, los cuales se incorporan a procesos específicos permitiendo que el municipio garantice los derechos de usuarios y colaboradores, en consecuencia pueda hacer frente a fenómenos sociales institucionales como pueden ser organizaciones criminales enquistadas dentro del aparato municipal. La impronta de los servicios municipales bajo nuestro gobierno, será el seguimiento y control de los procesos, internos de gestión; y, de atención a la ciudadanía especialmente para anticipar y detener procesos irregulares que busquen hacer cobros o buscar dádivas para concretar acciones de cualquier tipo. A estos efectos desarrollaremos sistemas de control de baja subjetividad, estudiando la implementación de mecanismos que privilegiando el uso de estructuras en blockchain, permitan a su vez la implementación progresiva de la inteligencia artificial para la reducción al mínimo, de la discrecionalidad y la demora humana, mientras se cumple el desempeño de las funciones propias de cada servidor al máximo de su capacidad, en el marco de una carrera municipal dignificante y productiva para la ciudad.

Modelo de Gestión (Político y regulatorio de implementación temprana)

Como se dejó señalado, el municipio de Quito fue creado para servir al propósito de ser una secretaría de la ciudad al servicio del gobierno central; es decir, para ser un ministerio de la ciudad y no el verdadero Municipio de Quito.

Dentro de las competencias del ejecutivo municipal como están las que corresponden a definir la estructura de las entidades autónomas adscritas a la alcaldía; como son las actualmente conocidas como secretarías.

El actual modelo además de los poderes ejecutivo y legislativo municipales, cuenta con varias entidades que se resumen en; 13 secretarías, 3 agencias, 12 empresas públicas, 2 corporaciones, 2 centros culturales, 2 fundaciones, 3 institutos; y, 9 administraciones zonales, además de un universo de servidores públicos, contratistas, acreedores, prestamistas, contratistas, virtualmente conocido con certeza, por muy poca gente, entre la cual no nos incluimos.

El modelo habría privilegiado en la estructura jurídica de cada uno de estos cuerpos, el concepto de autonomía; quizá con el propósito de darle un sabor a modernidad a la estructura en el momento en que se promulgó el contenido de la misma; y sin embargo, no es menos cierto que hoy el modelo habría caído, como demuestra la evidente insatisfacción de la ciudadanía con los servicios municipales, en al menos, la obsolescencia social, en la ilegitimidad política; y, por lo tanto, en el continuo debilitamiento para provocar certeza y confianza en la ciudadanía.

Nuestra propuesta política implica reducir el tamaño de la institucionalidad en los niveles jerárquicos superiores, reduciendo el número de secretarías, con el objeto de optimizar los procesos tanto retores como gestores, a través de identificar claramente las funciones, capacidades legales; y, procesos de coordinación entre las distintas instancias.

Región Capital

La recurrente inacción del Gobierno central, en el ámbito del cumplimiento del plan nacional de desarrollo; y, por lo tanto, de los compromisos asumidos por el Gobierno central al momento de ser elegido, nos permite reconocer las razones de fondo por las cuales, así como algunas parroquias de la ciudad de Quito, plantean su independencia de la ciudad, plantean la federalización del sistema constitucional, algunas provincias de la República del Ecuador.

El centralismo ha sido y seguirá siendo, mientras no asumamos acciones definitivas, fuente de divisionismo e ineficacia del sistema, dependiente del nivel real de cumplimiento y compromiso del gobierno del Estado central.

Desde hace ya casi 30 años, está publicada la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito. La Constitución Política del Ecuador está vigente desde hace 15 años; y, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), desde hace 12 años que, establecen que las ciudades 7% o más, de la población nacional pueden conformarse en distritos metropolitanos que se rigen por su propio estatuto autonómico.

Más allá de cumplir con las obligaciones constitucionales y legales de formular y aprobar nuestro estatuto autonómico; hoy es indispensable, gestionar la redacción de su contenido; y, su debida distribución entre todos los estamentos sociales de la ciudad, para garantizar que su construcción corresponde a la misma lógica que la construcción de una política pública; y, podamos proceder a su aprobación, por vía electoral, con respaldo mayoritario de la gente de Quito, tan pronto como sea posible.

Nuestro objetivo es, en la ignición de la administración, visualizar el potencial que puede tener, en términos financieros para la ciudad, mancomunar el actual cantón existente junto con los demás de la provincia de Pichincha, creando lo que denominamos la “Región Capital” que, a partir de esa mancomunidad y la aprobación del Estatuto autonómico, dará a Quito un nivel distinto de suficiencia logística, financiera, alimentaria y de seguridad, para poder constituirse en un referente económico para toda la República; es decir, nuevamente en la capital de la República del Ecuador.

La autonomía de Quito, será un factor determinante del desarrollo económico y social de todo el país; y, debe procesarse dentro de la lógica de la socialización de un proyecto que se ampara en el capital político que construiremos en las victorias rápidas que propone este plan.

Carrera Municipal

El proceso de diseño y puesta en operación de la carrera municipal, brindará a la ciudad la oportunidad de llevar a cabo un ejercicio de participación y construcción de trabajo mancomunado con las estructuras de servidores públicos dentro del aparato central municipal, y, dentro de las dependencias y empresas adscritas al sistema; incluyendo pero sin limitarse a empresas públicas municipales, corporaciones afines, entidades de derecho privado creadas para colaborar en el ámbito de la gestión de servicios municipales; y, otras articuladas dentro del ámbito de los servicios bajo responsabilidad del cabildo; o, dedicadas a la atención de servicios públicos con recursos financieros municipales.

Llevar a cabo el diseño de una carrera municipal que permita a los servidores, integrar planes de carrera personal a sus expectativas de desarrollo personal y retiro, permitirá al mismo tiempo a la institución municipal, planificar la gestión de los servicios municipales pero sobretodo, anticipar la suficiencia de los perfiles de servidores necesarios en el mediano y largo plazo para atender las necesidades de la ciudad. Buscamos que la carrera municipal se dignifique y de esta manera dignifique la presencia de los servidores públicos en la sociedad capitalina, dándole a las nuevas generaciones, una nueva perspectiva del valor del servicio público, del valor de las profesiones aplicadas al servicio público; y, de la respetabilidad que es posible erigir a partir de servir a una ciudad que se constituirá en modelo de gestión para toda la República.

La propuesta busca al mismo tiempo, lograr especialización y mejora continua de los diferentes tipos de servicios municipales que la ciudad a través de sus instituciones, presta a la ciudadanía. Por ejemplo, los

servicios de control del espacio público que, se han convertido, en la medida en que las estructuras municipales han sido permeadas por la influencia de organizaciones externas, en una amenaza concurrente con los riesgos propios del desarrollo de las actividades comerciales de miles de ciudadanos quiteños, en lugar de constituirse en la garantía mínima de seguridad y facilidad para el desempeño de esas actividades; deben replantearse para crear un cuerpo de seguridad ciudadana profesional, técnicamente preparado para cumplir al máximo con las funciones legales y para construir un entorno de protección en todos los espacios públicos, sobre los cuales se ejercerá control mediante mecanismos tecnológicos apropiados al objetivo de garantizar una capacidad de respuesta suficiente, dentro de las capacidades legales de las que están investidos nuestros funcionarios, para contribuir en la prevención y disminución de la violencia y el crimen.

Para hacer sostenible este objetivo, será indispensable garantizar la formación continua en políticas y técnicas a cada uno de los funcionarios en el servicio, por lo cual será necesario reformular los programas de formación existentes para ponerlos a tono con las necesidades y la técnica del presente.

Estrategia de Seguridad

En Quito en el 2022 existe un incremento de la criminalidad a comparación de anteriores años, siendo uno de los años con más homicidios, dándose principalmente en el área urbana, en la vía pública a plena luz del día, siendo las principales víctimas los jóvenes, entre los 20 años y 34 años, siendo víctimas principalmente de armas de fuego, y de estos crímenes se han investigado 70% pero solo el 30% han sido resueltos.

Los principales mercados ilícitos son: tráfico de drogas, tráfico de celulares, computadores, tablets y televisores robados, además, de tráfico de partes, autopartes de vehículos, motocicletas y tráfico de armas. Los principales actores criminales son: mafiosos, redes criminales, pandillas y red de crimen especializada.

Para resolver esta problemática proponemos cuatro pasos estratégicos: 1) Gobernanza, 2) Resiliencia, 3) Integralidad y 4) Medición.

El proceso de gobernanza es básicamente se plantea una sola cabeza que emita políticas de seguridad integral a seguir, articulando el sistema de seguridad metropolitano, mediante el consejo de seguridad de la ciudad de Quito con convenios marco con el ministerio del interior y la integración de la academia y la ciudadanía.

En el segundo paso (Resiliencia), buscamos mejorar la capacidad tecnológica e integración de tecnologías, infraestructura de atención a víctimas y coordinación de respuesta, creando un centro de análisis y monitoreo de seguridad, generando un ambiente de control, mejorando la respuesta en la prevención e investigación del delito.

En el tercer paso se llevará a cabo la elaboración de un plan integral de seguridad y convivencia ciudadana, buscando el Consolidar una estrategia viable de seguridad basada en el lema: "Prevención es Protección" lo que permitirá a los ciudadanos activar su estado de alerta positiva, haciendo que estén preparados ante cualquier evento, se trabajará en conjunto con la Policía Nacional, AMC, Tránsito y Tecnología, generando y trabajando con espacios sociales protegidos como: Centro multipropósito de actividades físicas, pared de escalada con instructores calificados, espacios para patinetas y parkour, estudio de producción y grabación, Centros de escucha y asesoría para padres. y Centro integral de atención ciudadana, enfocados en resolver el problema desde la prevención y rehabilitación de jóvenes. Todo esto será sumado a la integración de seguridad pública y privada.

Y como último paso se realizará un modelo de gestión para el plan que incluya indicadores de impacto, evaluación para la mejora continua.

Además, articular como eje transversal el componente social para generar una cercanía y un involucramiento con la ciudadanía, también se potenciará a los organismos existentes y dotarlos de lo necesario, capacitación, incremento de personal idóneo y dotación tecnológica.

La comunicación es una parte importante de la seguridad, se plantea una línea gruesa de Comunicación, ya que Quito no cuenta con un plan estratégico de seguridad actualizado y alineado a la realidad que enfrenta la capital, el plan que proponemos está constituido de una vocería única, con una planificación clara, sabiendo lo que hay que hacer y cómo hacerlo, contando con las personas idóneas para enfrentar el reto de la seguridad, teniendo un proceso de tecnificación, con trabajo en equipo, experiencia y transparencia, hiperconectados con líneas de claras de acción.

Ampliación de la Educación Municipal

Actualmente el distrito metropolitano de Quito cuenta con 35 unidades educativas y 22.426 estudiantes e históricamente se ha convertido en un símbolo de excelencia educativa en la ciudad, educado y formando miles de jóvenes altos en valores y conocimientos.

Es importante entender el rol que cumple la educación en nuestra sociedad siendo un pilar importante para el desarrollo de una sociedad y ayuda a cerrar las brechas sociales.

Por estos motivos proponemos la ampliación de la educación municipal, creando nuevas unidades educativas, ubicadas en diferentes sectores de la ciudad, llevando una educación de excelencia a los quiteños, estas nuevas unidades municipales estarán compuestas de no más de 1200 estudiantes, con el objetivo de obtener un aprendizaje más efectivo y de calidad, además, dentro de estas instituciones se construirá un sistema experimental que permita consolidar relaciones de promoción del sistema, con entidades de países amigos de la comunidad internacional.

Con el propósito de mantener la educación de primer nivel, se llevarán a cabo evaluación continua, por parte del promotor del sistema.

Sumado a este proyecto se considera que impulsar la educación en todos sus niveles es necesario, exponemos la necesidad que el sur de Quito al ser un polo de desarrollo, cuente con su propia universidad, una vez dentro del municipio impulsaremos este proyecto dando los incentivos suficientes para que esto se pueda llevar a cabo, brindando el espacio para que el Gobierno central lo pueda implementar.

Nuevo Centro Colonial

Dentro de la lógica de que la certeza desde el sector público puede construir la voluntad de asumir riesgos desde el sector privado; planteamos como uno de los principales proyectos de largo plazo que denominamos “Obras para la Prosperidad”; un nuevo sistema de gestión del Quito monumental, hoy conocido como centro histórico o, patrimonio cultural de la humanidad.

Cientos de ciudades alrededor del mundo que, han decidido utilizar sus espacios históricos o monumentales como atractivo turístico; en algún punto han tenido que decidir, si confinar estos sitios históricos a ser monumentos vacíos; o, convertirlos en áreas utilizadas de manera permanente; en este último supuesto, para fines de habitación y comercio; y/o, para gestores de otras actividades comerciales para fines culturales y educativos.

Esta última definición, concuerda plenamente con los usos posibles del espacio monumental dentro de las mejores perspectivas posibles de ser un patrimonio cultural de la humanidad.

Por eso, nos atrevemos a sugerir que el centro histórico de la ciudad de Quito se convierta, en el casco central, en una ciudad claustro universitario, restringido para museos, teatros, galerías, aulas magnas, espacios para convenciones y amenidades, incluidos restaurantes y locales comerciales bajo políticas públicas específicas para sostenimiento futuro de la calidad de los servicios desde la perspectiva turística; y, la recuperación de los barrios habitados como centralidades que a su vez sostienen el entorno de este plan y que le darán cabida especial a las antiguas familias, a los nuevos habitantes, a las escuelas de

artes como la Escuela Quiteña; y, a residencias de estudiantes, profesores permanentes, nómadas digitales y diplomáticos.

En este ámbito, los proyectos inmobiliarios con universidades nacionales e internacionales, promotores de servicios de educación, países amigos de la comunidad internacional e inversionistas inmobiliarios, son estratégicos y buscarán la articulación de gestión conjunta con el gobierno central y con el gobierno provincial.

Al mismo tiempo, la ciudad generará una zona de amortiguamiento del centro histórico, promoviendo proyectos inmobiliarios restringidos al leasing inmobiliario de densidad media para estudiantes, profesores permanentes y nómadas digitales que ocupan con vida un centro histórico que, como parte de esta visión, dejará poco a poco espacio abiertos para la vida, mientras promovemos la migración de la administración pública fuera de los lugares históricos de apreciación turística y cultural.

Los primeros pasos serán sin duda los más importantes. Por eso, es necesario iniciar con la reconfiguración de las condiciones de seguridad que tienen hoy los habitantes del centro histórico, los comerciantes y las personas que lo transitan, dentro y fuera de horarios comerciales. Por ejemplo, la construcción de baños públicos, la modernización de mercados y plazas públicas, la implementación de sistemas de alta seguridad y cuidado del patrimonio cultural, desde su limpieza pero, sobre todo, la construcción de políticas públicas en conjunto con los actores en el territorio; los habitantes, usuarios y visitantes del centro.

Entretenimiento

Probablemente inicios del siglo 20, se volvió indiscutible hablar, como una realidad, de la industria del entretenimiento; como un conjunto de actividades creativas y económicas, relacionados a la producción y distribución de servicios y bienes tangibles e intangibles, concebidos en el ámbito del trabajo creativo, organizados por un capital que les añade valor y los destina finalmente al consumo.

Desde nuestra visión, el entretenimiento incluye pero no se puede limitar al cine, música, baile, teatro, artes plásticas, radios, parques temáticos, discotecas, clubes, deportes y publicaciones, entre otras actividades que faciliten el uso lúdico del tiempo libre en un entorno de respeto y seguridad. Cada uno tiene distintas características de mercados objetivos y por lo tanto representan oportunidades comerciales y de creación de empleo de gran proyección para la ciudad.

Eventos como el Festival de las Luces, celebrado hace algunos años, demostró que es posible movilizar literalmente decenas de millones de dólares en horas, con una iniciativa simple y eficaz para promover entretenimiento.

Promoveremos la construcción y operación privada de una arena para espectáculos internacionales de gran escala, para la cual buscaremos todos los beneficios tributarios y logísticos a nuestro alcance para afianzar las inversiones necesarias para su construcción y puesta en operación.

En el mismo sentido, promoveremos espectáculos, ferias, convenciones y eventos que promuevan la presencia nacional e internacional de la ciudad, como destino turístico y de negocios, para potenciar la explotación de nuestros activos monumentales y naturales.

Al mismo tiempo, concentramos esfuerzos en dotar de seguridad a las zonas de gestión del entretenimiento como zonas rosa de horario extendido 6 días a la semana que, promoviendo la instalación y operación continua de equipos de seguridad de alta tecnología, nos permitan elevar la “farra quiteña” a marca de origen de un modo de hacer entretenimiento con altos estándares de calidad y seguridad.

Mercados

La estructura administrativa municipal para mercados, ha derivado en que, de manera espontánea, se ha generado un modo de “participación público privada accidental”. En este modo de gestión es un secreto a voces que, la administración nominada por el municipio, propietario de los mercados, es compartida de facto, con las asociaciones de usuarios que son quienes, en términos materiales, llevan adelante el gobierno y gestión de los mercados. En términos realistas, el sistema, como ha sido planificado, es letra muerta; y, la presencia del estado, una farsa.

Es necesario establecer nuevas condiciones logísticas para el abastecimiento de la ciudad, incluyendo un nuevo sistema de mercado mayorista con mejores condiciones logísticas y sanitarias, con más control y mejores facilidades para los usuarios de las instalaciones, con mejor control y seguridad.

El sistema de mercados deberá además incluir la administración, itinerante o no, de ferias libres en espacios adecuados para su gestión; y, la facilitación de plazas públicas para lugares que estratégicamente apoyen la formalización de los comerciantes hoy considerados informales.

Será necesario mantener y reforzar los procesos de capacitación para los usuarios de los mercados y fortalecer todos los proyectos que faciliten el acceso directo de productores de la región a los mercados locales, con el menor impacto de intermediación comercial. La administración de mercados, históricamente considerada factor político, será un estamento técnico y de facilitación de la transparencia en los procesos municipales.

ZEDE

Siendo un hecho que, la ciudad de Quito cuenta con una zona especial de desarrollo económico (ZEDE) desde el mismo tiempo en el cual se concesionó la construcción y operación del aeropuerto Mariscal Sucre, no es menos evidente que esta ZEDE es simplemente un conjunto de terrenos cerca del aeropuerto, sin ningún uso ni perspectiva de uso, ni fiscalización demostrable de parte del cabildo respecto de esta inacción. Es responsabilidad del Gobierno de la ciudad, asegurar el buen uso de estos espacios destinados para el fomento de actividades económicas, industriales y comerciales que, debieron estar activas desde hace más de una década.

Sin perjuicio de las acciones que en lo administrativo se logre impulsar con relación a los concesionarios de la ZEDE existente (concesionada), la ciudad necesitará asegurar el establecimiento de otras zonas similares, con el propósito de promover para la gestión privada, la construcción de, al menos un puerto seco para la ciudad; y, de un parque industrial con beneficios tributarios, para bienes quiteños de exportación, exclusivamente.

Helipuertos

La ampliación de facilidades logísticas como las que se plantea la debida implementación de una ZEDE, sumadas a las nuevas condiciones de expansión de la mancha urbana; y, a la generación de grandes centralidades como será el parque bicentenario; implica además la necesidad de diversificar los métodos y vías de transporte de personas y carga. En este sentido, se promoverá la concesión de helipuertos; en al menos cuatro sectores de la ciudad; a ser promovidos como inversión privada.

Polos Inmobiliarios

Más allá de la necesidad y además visión que tenemos de la necesidad de facilitar todos los procesos de trámite a los que el sistema legal expone a los ciudadanos frente a la municipalidad; es nuestra responsabilidad comunicar y promover, expectativas de desarrollo urbanístico hacia el sector privado, incluyendo las facilidades que para el efecto, puede promover la municipalidad. Nuestra visión de desarrollo, en lo urbano, no permite visualizar al menos cuatro nuevos polos inmobiliarios urbanos que, en modo licitación, definirán a los empresarios, asumiendo las certezas y riesgos de adelantar estas iniciativas en proyectos.

El interés planificado y públicamente divulgado por la alcaldía buscará que, empresarios privados definan su capacidad garantizada de desarrollar la visión propuesta por la alcaldía. Estos desarrollos que, van más allá de contemplar una sola obra, proponen un perfil de desarrollo de infraestructura asociada al entorno de esa obra, se licitará de manera abierta, en bolsas de valores y depósitos centralizados para evitar la interacción subjetiva de factores políticos en esos procesos comerciales.

De la misma manera buscaremos adelantar, por definición del Uso del Suelo para Expansión Urbana, grandes proyectos de desarrollo urbano

hacia las parroquias, preservando los planes de desarrollo en zonas agrícolas; y, las visiones de desarrollo de cada parroquia rural.

Prepararemos grandes campañas de reconocimiento de derechos legales (regularización en condiciones seguras) y de relocalización de personas en sitios de riesgo; al mismo tiempo que proyectaremos vivienda digna de interés social y la generación de nuevas líneas base de conservación de cuencas hídricas, quebradas y zanjas.

Salud Social

Establecer un Sistema Metropolitano Único de Salud mediante resolución de la Alcaldía Metropolitana para la creación de la Secretaría Metropolitana de Salud Social. Para el fortalecimiento del Sistema Metropolitano Desconcentrado de Salud mediante un sistema informático, manual de puestos y estatuto orgánico con la propuesta de Atención Médica y Salud Comunitaria como un Modelo Integrado en el Tejido Social.

Para la promoción de Derechos y Asistencia Social mediante la creación de un Banco de Alimentos para establecer Comedores Comunitarios y Casas de Acogida, integradas a Centros de Estimulación Temprana y Desarrollo Infantil. La Seguridad Alimentaria estará integrada por Huertos Comunitarios con Banco de Alimentos en un Modelo Sostenible y Sustentable en conjunto con los Mercados de Quito.

Para la Promoción de la Salud y Prevención de Enfermedades, atendiendo la Salud Mental, Prevención del Suicidio y Adicciones. En Salud Sexual para la prevención de embarazo y Salud Reproductiva para el control de embarazo y maternidad. Vigilancia de la Salud e Investigación Científica estableciendo un Centro de Salud Pública, implementando Laboratorios de Vigilancia con Tecnología de Punta para prevenir SARS, Viruela del Mono y otras zoonosis. Laboratorio de Alimentos para garantizar inocuidad de alimentos y Laboratorio de Salud Ambiental para monitoreo de agua, suelo y aire.

Área de Medicina Basada en Evidencia (MBE).- Enfocada en el Bienestar Animal, con el establecimiento de Centros Veterinarios y fortalecimiento de Centros Veterinarios Existentes, atención veterinaria gratuita para quienes no tienen recursos, formular convenios para establecer una Red

de Clínicas Veterinarias Privadas y conformar una Unidad de Bienestar Animal para ejecutar un control oportuna además, se impulsarán campañas de esterilización para la fauna urbana, a su vez dentro de los barrios y sector se llevarán a cabo campañas de adaptación, donde los vecinos de manera particular o en conjunto como comunidad adopten a los animales del sector, brindándoles un hogar y los cuidados adecuados.

Para la Salud Ambiental, incorporando Laboratorios Móviles Ambientales para el monitoreo de la Calidad de Agua Rural y Calidad del Aire Urbano en el territorio del Distrito Metropolitano, el uso controlado y el tratamiento de residuos de las actividades que generan las diferentes industrias.

Riesgos

Una de las áreas de mayor responsabilidad directa del aparato municipal es la gestión de riesgos. Tanto la empresa de obras públicas, como la empresa de agua potable de la ciudad, tienen a este momento, bajo su responsabilidad, la generación y cuidado de infraestructuras que están asociadas directamente al manejo de quebradas, ríos y accidentes naturales en zonas urbanas y rurales, incluyendo el manejo de cuencas hidrográficas, la custodia de fuentes de agua y el cuidado de bosques.

Indistintamente de la bibliografía encontrada en los archivos de la corporación municipal, es necesario actualizar estudios para actualizar y determinar los riesgos asociados a la pérdida de estabilidad en las cuencas altas de quebradas, zanjas y bosques. El aumento de la incidencia de fenómenos que, han derivado incluso en accidentes sobre zonas pobladas, nos obligan a considerar lo indispensable de actualizar y de mantener actualizada y monitoreada esta data, permanentemente.

Asimismo, será indispensable actualizar estudios sobre prevención de incendios forestales; y, configurar, capacitar y equipar un cuerpo de guardias forestales para la prevención de incendios, como complemento a una continua capacitación, y mantenimiento de la capacidad operativa de bomberos.

Consideramos al mismo tiempo inversión social; y, una apuesta de largo plazo, lograr la debida actualización de la infraestructura de riesgos existente; y, la debida planificación y contratación de infraestructura de manejo de riesgos adicional, como grandes colectores, túneles de desvío en zonas pobladas, la construcción de facilidades de tratamiento de aguas dentro del perímetro urbano; y, la recuperación de riberas de los ríos que cruzan la ciudad.

Sin perjuicio de lo anterior. La atención de riesgos antrópicos, generados por el establecimiento de viviendas y otras construcciones en zonas de riesgo, nos plantea la necesidad de estudiar los mecanismos necesarios para promover la construcción de planes de vivienda social que, al mismo tiempo, atiendan la mejora de calidad de vida de la gente, disminuyendo la exposición de la ciudadanía. Nuestra administración privilegiará la seguridad, tomando su construcción como una ventaja para construir nuevos polos de desarrollo; y, recuperar los activos naturales de la ciudad al mismo tiempo.

Relocalización de Personas en situación de Riesgo

Se plantea la relocalización planificada de personas en riesgo, dando preferencia a mujeres, niños, ancianos, personas con discapacidad y en personas expuestas a riesgo de desastres naturales tomando en cuenta la situación de las quebradas que en algunos casos se habilitarán como reservas y parques para mitigar riesgos ambientales y evitar en lo posterior que la tierra desocupada se vuelva a ocupar en lo posterior. Se llevarán acciones a nivel individual y familiar, brindando seguridad y propender el desarrollo y vida digna de los quiteños afectados, sin perjuicio de las poblaciones receptoras.

Personas en Situación de Calle

Dentro de la ciudad de Quito según el MIES existen 193.401 personas en situación de calle, en su mayoría se encuentran en el área urbana y son principalmente mujeres, de ellos solo el 6.1% es escolarizado, tomando como referencia el año 2018 se ha aumentado un 300% las personas en situación de calle.

Quienes carecen de residencia fija y están en la necesidad de pasar las noches en lugares públicos, como en los umbrales de edificios, parques, estacionamientos u otros que no tienen las condiciones mínimas de una vivienda aunque emulan esa función, son personas en condición de calle. Probablemente nadie en esta condición, la escogió libre y voluntariamente, por lo cual no plantea sólo un problema social, sino además una coyuntura de dificultad personal que, puede ser permanente o no, dependiendo de varios factores individuales.

Las personas en condición de calle, necesitan como cualquier persona, comida, ropa, abrigo, productos de higiene pero, lo que más necesitan es compañía.

Buscaremos conseguir coyunturas de rehabilitación para las personas en condición de calle, llevándolas a comunas agrícolas patrocinadas por la alcaldía, dentro del perímetro del distrito metropolitano, en el área rural, para participar de actividades comunitarias de recuperación del suelo, reforestación; y, de labores agrícolas, obras de mantenimiento y sostenimiento de infraestructura, labores comunitarias temporales, mientras reciben atención médica mínima, entrenamiento para su inserción en la sociedad; y, capacitación.

En la capital de la república, no abandonaremos, mientras caminamos al progreso, a quienes están más débiles, más vulnerables, más solos. ¡En Quito, nadie se queda atrás!

Quito sin minería

Entendiendo las actuales limitaciones tecnológicas que nos constriñen a asumir que las actividades de minería en cualquier escala, deben limitarse a las concesionadas y fiscalizadas por el Estado central.

La minería dentro de Quito tiene más perjuicios que beneficios, entre los que encontramos: Pérdida de la biodiversidad en áreas donde habitualmente se llevan a cabo, alto consumo de agua, no existe la tecnología suficiente para garantizar una minería sin consecuencias graves para el medio ambiente, el ingreso obtenido por parte de la minería es poco significativo siendo el 0.8%, incluso es dependiente del mercado internacional y dentro de la minera se produce un empleo poco adecuado.

Desde el Municipio impulsar el mantenimiento del medio ambiente y su biodiversidad, entiendo en el caso concreto que la minería dentro de Quito trae más perjuicios que beneficios. Se busca escuchar a la voz de los ciudadanos, empujando propuestas como la consulta popular, para cambiar las dinámicas de minería dentro del distrito metropolitano de Quito, donde se consultará la prohibición de la minería metálica a escala artesanal, escala pequeña, mediana escala y gran escala.

Este proyecto va de la mano con procesos de difusión y aprendizaje destinados a la ciudadanía, con el propósito de clarificar cuales son los costos que trae conservar la minería en Quito, el peligro hacia el futuro de los quiteños y sus áreas verdes. Desde el municipio no se apoyará dentro del marco legal el otorgamiento de concesiones ni permisos a nuevos proyectos de minería metálica dentro de la capital.

Buscamos garantizar un futuro sustentable para los quiteños, aire puro y espacios verdes llenos de biodiversidad, impulsando nuevas fuentes de negocios e ingresos para Quito no enfocados en proyectos o líneas de negocios no rentables y poco sustentables para la capital, además, de formar ciudadanos más participativos en temas que tienen impacto a futuro

Barrido, Recolección y Disposición Final de Basura

Se busca establecer nuevas lógicas, más allá de los horarios de recolección, perfiladas según las necesidades de cada sector geográfico, estableciendo variables como: número de habitantes, ritmo de generación de residuos, zonificación, tipo de residuos y otra data que permita procesos de actualización continua de la planificación de servicios de la ciudad.

Estructuramos el sistema, provocando un cambio de la actual ineficiencia a la eficiencia, por una organización lógica del territorio por sectores de administración desconcentrados, independientes y complementarios que, nos permita al mismo tiempo, facilitar las condiciones de gestión de la recolección de residuos sobre el tráfico urbano; e, implementar cadenas de procesamiento de residuos, hasta la disposición final, a partir de facilitar y fomentar la inversión privada y pública, faciliten a la ciudad, superar en el mediano plazo, las actuales ineficiencias y problemas derivados de los actuales procesos de limpieza urbana, recolección y disposición final.

El sistema nos permitirá además controlar parámetros de calidad de servicio y atención oportuna de necesidades emergentes.

Como todo proceso innovador, nuestra propuesta pasará primero por un proceso de transición que, optimizará primero el estado de situación administrativo y logístico de las empresas públicas municipales existentes, transformándose en la plataforma de partida de nuevas estructuras de participación de riesgo, tecnología y capital, para garantizando la continuidad de la fuerza de trabajo actualmente al frente de la atención de los servicios, incluyendo la limpieza de los espacios públicos, la recolección y la disposición final de residuos, la transformación y el

aprovechamiento en mayor escala, de todos los recursos que hoy desecha la ciudad sin consideración de tratados internacionales, políticas públicas y objetivos generales de la nación en materia de protección del medio ambiente, lucha contra el cambio climático; y, generación de oportunidades de empleo en el entorno está la economía circular y la energía.

Para poder proyectar resultados , como una ciudad que aporta desde la disminución y el uso racional de sus desechos a la disminución de los efectos invernadero, buscaremos tecnologías de punta que dentro de un marco de confianza y calidad de servicios permita que capitales locales e internacionales se integren en las propuestas que en el desarrollo del sistema se abrirán para beneficio de los ciudadanos y del país.

Proyectamos así, que la ciudad que logre comprometerse con las condiciones mínimas para reducir nuestro aporte de emisiones de fuentes de gases de efecto invernadero a la atmósfera, desde la disminución de los efectos que hoy implica el modo de disposición de residuos que emplea la ciudad, reemplazándolo por uno nuevo que privilegie menores volúmenes de entierro de residuos, por uno que logre mayor transformación energética y economía circular, de manera descentralizada, buscando siempre poner en el centro de los servicios estatales al ser humano.

Descarbonización de la Ciudad (Movilidad Fácil, Segura y Puntual)

“En lo referente a la movilidad: El constante crecimiento del parque automotor tiene su efecto negativo, ya que el vehículo liviano demanda mayor capacidad vial por ser el principal ocupante del espacio público en cuanto a superficie, al mismo tiempo que transporta únicamente al 23% de la población, ocasiona congestión y emite grandes cantidades de dióxido de carbono, siendo la gasolina el principal emisor de CO₂, seguida por el diésel, lo que incide directamente en el incremento en tiempo de desplazamiento.

A pesar de la predominancia de los desplazamientos por transporte público, el 70% del espacio vial está destinado al transporte privado.

Existe una inconsistencia jurídica sobre la operación del servicio de transporte masivo, en lugar de existir tan solo 23 propietarios de las unidades, porque esas son la cantidad de operadoras, existen 1929 propietarios, evidenciando que no se han consolidado las operadoras como empresas reales. Tampoco se indica nada sobre la infraestructura vial: carriles exclusivos, ciclovías, terminales multimodales; mucho menos las condiciones de veredas, intersecciones.

El Distrito Metropolitano de Quito contará con la infraestructura necesaria para atender las necesidades de traslado e interconexión de sus habitantes, de una manera digna, accesible, confiable, segura e integral.

La movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito priorizará la accesibilidad, dando el respeto que se merecen los grupos vulnerables, a través de medios sostenibles, ambientalmente favorables con la mayor integración multimodal.

Estableciendo las condiciones de movilidad segura, inclusiva, urbanísticamente atractiva, eficientes, con el menor impacto ambiental. Desarrollando la infraestructura necesaria enfocados en la preferencia dictada por la pirámide de la movilidad, en la que está primero el ser humano a pie, para posteriormente jerarquizar al ciclista, motociclista, el transporte masivo, la carga y el auto particular.

La prioridad siempre la tendrán los más vulnerables, que dentro del segmento de peatones se priorizará al adulto mayor, las personas con discapacidad, las mujeres embarazadas, los niños, fortaleciendo el transporte masivo, a través de la interconexión de los diversos tipos medios de transporte, para que sean integrales, multimodales, sostenibles, cómodos, confiables, y accesibles.

Para los ciclistas entendiéndose que su uso aumentando en la ciudad para el 2020 en casi un 600% y la venta de bicicletas en un 300%, es importante impulsar este tipo de movilidad que no tiene un impacto nocivo hacia el ambiente, por esto se busca completar las ciclovías planificadas para los próximos meses, además, de seguir creando nuevas ciclovías en las calles principales, logrando que estas rutas se interconecte mejorando la circulación de las bicicletas, además, se les brindará el servicio gratuito de instalación de chips de rastreo para las bicicletas, en el cual serán registrados los datos e información del propietario, sumado a esto se construirán espacios seguros para el parqueo de bicicletas.

Descarbonizar El Transporte

Más de 8MM de TON de CO₂ (incluye zona agrícola, residuos sólidos e industriales) 70% causado por fuentes móviles En la construcción del Metro, cambió al 60%, por la cantidad de material pétreo desplazado.

IMPACTO HUELLA DE CARBONO DEL PROYECTO	
221.793	reducción electrificación del transporte
875.910	reducción por cambio a transporte público
1.097.703	total
32 %	reducción de las emisiones vehiculares

Como otros beneficios ambientales se busca que más de 2971 buses dejarán de circular, para ser remplazados por transporte eléctrico, eliminando el uso de motores diésel para buses urbanos, a su vez dando cobertura del 95% de la población con servicio público, teniendo co Gestión integral de los subsistemas, eliminación de sobreposición de competidores en rutas Incremento de 170.000 pasajeros, que dejarán de usar auto particular, aumentando los usuarios en el transporte publico.

Taxis Carbono Cero; Otro Reto En la Descarbonización.

El “taxismo” como industria, será la cara de la hospitalidad; de la facilidad; y, de la seguridad de la ciudad; convirtiéndose en un sistema de movilidad eléctrico y profesionalizado, independiente, con privilegios de gestión comercial y entrenamiento continuo, bajo un sistema de licenciamiento que proyectará el servicio hacia el futuro de la ciudad, como uno de los más eficientes socios estratégicos de nuestra comunidad. No habrá diferencias entre negros, rojos y verdes, como

poco a poco se han constuido diferencias insistanciales. Todos los taxis serán un servicio diferenciado por calidad; libre de presiones corruptas desde la municipalidad; y, garantizado por sistemas de certificación continua para la calidad y la seguridad.

Continuar con la regularización del servicio de taxis, dentro del mismo sistema actual en operación, sin revisar las condiciones para asegurar que el servicio se preste en condiciones de equidad, eficiencia y seguridad, no es responsable con el taxismo, ni con la ciudadanía. Las historias de terror originadas en el entorno del otorgamiento de permisos al taxismo, han escandalizado a la ciudad y al país, desde hace más de una década.

La lógica de otorgamiento de permisos a entidades societarias; o, a estructuras asociativas que, ha favorecido el aparecimiento de gestores comerciales y políticos en el entorno del cabildo metropolitano, en nada han mejorado las condiciones de calidad o seguridad hacia los ciudadanos; y, más bien han pauperizado el servicio, facilitando que la presencia de servicios informales, prolifere. En poco o nada ha favorecido el sistema, la presencia de un taxismo formal; ese que tiene el poder de reflejar las buenas costumbres comerciales de la ciudad; la historia y sobre todo la hospitalidad de la capital.

Por otro lado, la competencia con aplicaciones informáticas que, buscan aprovechar las condiciones precarias en las que surge la informalidad en este negocio, han hecho sentir al taxismo, poco menos que un sector económico dentro de la ciudad; y, más bien, una actividad que se debate entre desaparecer y la informalidad.

Entre otras medidas necesarias e inmediatas; considerando la naturaleza de servicio público delegado que cumple el taxismo, se exonera a todos

los taxis, de la necesidad de someterse a cualquier forma de restricción vehicular de circulación, mientras se establecen nuevas condiciones mínimas para el servicio que, otorgará mayores beneficios al taxismo eléctrico que denominaremos “Taxi Carbono Cero”.

Nuestra propuesta de acción específica para descarbonizar desde el taxismo, implica una enorme oportunidad de negocios tanto para la industria del taxismo, como para la industria automotriz. El cambio en la fuente de energía, de combustible fósil a electricidad; implicará a la vez, una renovación masiva del parque automotriz que, bajo la figura de leasing comercial, permitirá al mismo tiempo, la actualización y renovación tecnológica y apalancamiento financiero del nuevo modelo; permitiendo que cada taxista sea sustentable en el largo plazo, mientras facilita a la ciudad el otorgamiento de un servicio seguro, puntual y ambientalmente responsable.

En nuestra administración, no estarán prohibidas las prestaciones de servicios de transporte vía aplicaciones; sólo que, las aplicaciones no tendrán los beneficios que la ciudad le dará al taxismo; su embajador natural frente al turismo, la logística y la seguridad.

Centros de Revisión Vehicular

La revisión técnica vehicular, en adelante simplemente “RTV”, es una necesidad para la seguridad vial y la continua reducción de emisiones contaminantes que afectan a la salud; es decir, es parte relevante de nuestros objetivos de descarbonización.

En el Ecuador en el 2000 eliminó la gasolina trcon plomo, el Distrito Metropolitano generó la ordenanza de calidad de Diésel, obligando a la petrolera nacional a entregar el más alto estándar de calidad. En ese

mismo año entra en vigencia la primera norma de emisiones contaminantes a nivel nacional, que además se incluye una resolución ministerial para importar solo motores a gasolina con catalizador; siendo el inicio de la masificación de los autos a inyección electrónica.

Desde 2003 Quito lleva a cabo operaciones de revisión técnica vehicular (RTV), haciendo un control integral de los vehículos. Han sido muchas las divergencias que, han surgido en la opinión pública a partir del modo de contratación de los servicios y gestión derivada para RTV que, bajo calendarización pública, ha tenido épocas buenas y pésimas de servicio, siempre bajo un modelo central o centralizado de revisión que, finalmente no constituye garantía de servicio para los usuarios.

El sistema es incómodo para los usuarios, es eventualmente promotor de la corrupción y promueve incluso el desorden en la movilidad de la ciudad; ya que, los poquísimos sitios designados para realizar la RTV, ocasionan colas y molestias; más allá de lo desprolija que logra proyectar la imagen del municipio.

Como está concebido a nivel legal, normativo y regulatorio, el emplear centros de inspección acreditados bajo la norma iso 17020, propende a tener seguridad en los procedimientos de revisión, confiabilidad e imparcialidad de sus resultados, evitando fraudes y prácticas engañosas al usuario y a la comunidad en general.

El permiso de circulación anual es solo válido con un “sticker de aprobación”, mientras que el mismo sistema informático de la RTV podría cambiar el estado de vigencia, en la base de datos nacional. El pago de los tributos se hace a la par de la anualidad del control técnico. La matrícula es la especie de identificación vehicular que tiene una duración de 5 años, por lo que está mal dicho que matriculamos

anualmente. El proceso de renovación de la especie de la matrícula, una vez caducada se la debería entregar inmediatamente aprobada la RTV y no debe ser un proceso extra.

Nuestra propuesta es trabajar hacia la concesión abierta de Centro de Revisión Técnica Vehicular (CRTV), para que cualquier compañía nacional con domicilio en Quito, que cumpla con la acreditación bajo las normas ISO17020, dentro del alcance del reglamento Nacional de RTV y la norma INEN 2349; y, cumpla, con los requisitos específicos definidos por la alcaldía para esta actividad, pueda proveer servicios de CRTV. La propuesta implica la necesidad de un sistema de integración de datos y la generación de un modelo de responsabilidad legal hacia los CRTV que nos garantice a los ciudadanos, total confiabilidad en el nuevo sistema.

Muchos al servicio del sistema en operación actual, dirán que hay limitaciones tecnológicas y que no existe normativa para implementar esta propuesta, como muchas de las que ponemos sobre la mesa e implican progreso. Sin miedo y con esperanza, romperemos el sistema en estos campos en los que, mejores servicios a los ciudadanos implican descabronizar la ciudad.

Para el 2022, el Estado central decidió cambiar la calendarización nacional, para llevarla a cabo desde el mes de julio, con fallas percibidas como evidentes por la ciudadanía, como equipos sin certificación y calibración; y, hasta dudas sobre la transparencia de los procesos utilizados para activar a los proveedores de servicios contratados.

Mecanismos de Rendición de Cuentas, Públicos y Periódicos

Se pondrá en funcionamiento, sistemas de evaluación por resultados y para dar seguimiento y transparencia al cumplimiento de objetivos

respecto de la pertinencia, eficacia, eficiencia y resultados de las políticas y proyecto implementados; así como, se mantendrá una Unidad de Evaluación de Políticas Públicas y Proyectos que, reportará a la ciudadanía en línea, tanto el estado de cumplimiento de proyectos, como de aplicación de políticas públicas y regulados de gestión.

Realizar Asambleas Ciudadanas de Rendición de Cuentas anuales, en diversos barrios y sectores de la ciudad, en base a los reportes de la Unidad de Evaluación de Proyectos y Políticas Públicas así como a indicadores e información objetiva y cuantificable, que permitan de manera técnica evidenciar la evolución y logros obtenidos, consolidando el modelo de gestión por resultados.

Cumplir con la normativa nacional de transparencia y acceso a la información; así como, informar de la gestión municipal a través medios de comunicación tradicionales y no tradicionales.

Bibliografía

2'400.000 de Viajes persona en el Sistema de Transporte Al Día. Quito Informa. (2017, August 16). Retrieved June 14, 2022, Recupero de <http://www.quitoinforma.gob.ec/2017/08/16/2400-000-de-personas-se-movilizan-el-sistema-de-transporte-al-dia/#:~:text=2%27400.000%20de%20viajes%20persona,Transporte%20al%20d%C3%ADa%20-%20Quito%20Informa>

247 News Agency. (2022, May 1). Eight million people have some kind of job in Ecuador, for more than 424,000 the search continues. 247 News Agency. Retrieved June 26, 2022, from <https://247newsagency.com/economy/118363.html>

Aleaga Figueroa, A. C. (2018). Análisis de la situación del adulto mayor en Quito. Caso: Hogar de Ancianos Santa Catalina Labouré, período 2017 (Master's thesis, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador).

Amadeo, K. (2022, March 16). Why the US dollar is the global currency. The Balance. Retrieved, June 4, 2022, from <https://www.thebalance.com/world-currency-3305931>

Arroyo Morocho, F. R., Bravo Donoso, D. N., & Rivera Valenzuela, M. A. (2018).

Banco Central de Quito, Cuentas Cantonales 2020 (2020). Quito.

Banco Central del Ecuador, Índice de Precios al Consumidor- IPC- Variación Porcentual Anual de Quito (2022). Quito.

Banco Central Del Ecuador, Índice de Precios al Consumidor, Productor y Mercado Laboral (2016). Quito.

Beltrán Verdezoto, B. G. (2021). *Diseño de una aplicación móvil*

para difusión de la presencia del recolector de basura en ciertos sectores de la ciudad de Quito, mediante GPS (Bachelor's thesis).

Brusil Quincha, C. E. (2021). *El derecho humano a la reparación integral de las comunidades afectadas por el relleno sanitario de El Inga: Quito 2011-2020* (Master's thesis, Quito, EC: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador).

Carranza, C., & Gómez, H. (2014). ESTIMACIÓN DE COSTOS DE OPERACIÓN DE TAXIS CONVENCIONALES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO. Pontific Universidad Católica Del Ecuador.

Carrillo, P. E., Malik, A. S., & Yoo, Y. (2013). Driving restrictions that work? Quito's Pico y Placa program. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2240327>

Carrillo, P., López, A., & Malik, A. (2016). Pollution or crime: The effect of driving restrictions on criminal activity. <https://doi.org/10.18235/0000495>

Carrión, A. (2007). *Management of Suburban Growth: Changes in Land Use and the Real Estate, Market in the Area of Influence of the New International Airport of Quito, Ecuador*. Lincoln Institute.

Castro, D. (2014). *MODELO DE REGISTRO DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LA CIUDAD DE QUITO*. Pontific Universidad Católica Del Ecuador.

Cazamajor Philippe, (1988), *La red de mercados y ferias de Quito*, Editorial Abya-Ayala.

Centre, U.N.E.S.C.O. (n.d.). City of Quito. UNESCO World Heritage Centre. Retrieved June 4, 2022, from <https://whc.unesco.org/en/list/2/>

CEPAL, (2018,). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una Oportunidad para América Latina y el Caribe*.

Cevallos, D. (2019). Servicios de Desarrollo Infantil: Guagua Centros. Cuidado Infantil.

Chisaguano Silverio, (2006), Análisis de estadísticas análisis de estadísticas sociodemográficas, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Consultoría y Asesoría Socioambiental NOVUM (s.f). Plan de Intervención Ambiental Integral en las Quebradas de Quito.

críticas de varios frentes. www.expreso.ec.
<https://www.expreso.ec/actualidad/pruebas-compro-municipio-quito-acumulan-criticas-frentes-87073.html>

Cuenin, F., & Silva, M. (2020). Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas: El Caso de Quito. Inter-American Development Bank.

Cueva Agustín (1980). El proceso de acumulación originaria. En *El desarrollo del capitalismo en América Latina* (pp. 65-78). México, Siglo XXI Editores.

Cueva Agustín (1980). El Estado oligárquico. En *El desarrollo del capitalismo en América Latina* (pp. 127-143). México, Siglo XXI Editores.

Cueva Agustín, (1980), La problemática conformación del Estado-Nacional. En *El desarrollo del capitalismo en América Latina* (pp. 31-47), México, Siglo XXI Editores.

Cueva, Agustín (1980). Las estructuras precapitalistas, antesala del subdesarrollo. En *El desarrollo del capitalismo en América Latina*.

(pp.11-30), México, Siglo XXI Editores.

Danchuk, V., Ameen, T., Bakulich, O., & Svatko, V. (2020). Simulation processes of construction of optimal routes for the delivery of goods by road transport on urban road Traffic in Quito 11 network in mountainous cities. *TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology*, 112–121. https://doi.org/10.1007/978-3-030-38666-5_12

Demoraes, F. (2006). *Movilidad, Elementos Esenciales y Riesgos en el Distrito Metropolitanode Quito*. Institut Francais d'Etudes Andines.

desplazamiento: Una Aproximación Cuantitativa a la gentrificación en Quito. *Revista*

Deutsche Welle. (2022, 4 febrero). Aluvión que azotó a la capital de Ecuador dejó 27 muertos. DW.COM. <https://www.dw.com/es/aluvi%C3%B3n-que-azot%C3%B3-a-la-capital-de-ecuador-dej%C3%B3-27-muertos/a-60667598>

Diagnóstico Situacional del Trabajo Infantil en el Distrito Metropolitano de Quito. (2020). Consejo De Protección De Derechos Del Distrito Metropolitano De Quito.

Diario La Hora. (2022, 22 febrero). Quebradas descuidadas son un peligro constante en Quito – Diario La Hora. <https://www.lahora.com.ec/pais/quebradas-descuidadas-son-un-peligro-constante-en-quito/>

Díaz, V. (2022, 15 febrero). Quebradas de Quito son vulnerables y tienen daños de diferente magnitud. El Comercio. <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/quebradas-vulnerables-danos-aluvion-lluvias.html>

Economía circular: un camino hacia un Quito más sostenible.

Ecuador | Noticias | El Universo. Retrieved June 14, 2022, Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/ecuador/el-64-de-las-unidades-no-brindan-serviciode-transporte-en-quito-desde-el-lunes-los-usuarios-siguen-con-problemas-para-llegar-a-sus-destinos-nota/>

Ekos Negocios. (2019, December 9). Los mayores ingresos de quito vienen del comercio. Ekos Negocios. Retrieved June 26, 2022, from <https://www.ekosnegocios.com/articulo/los-mayores-ingresos-de-quito-vienen-del-comercio>

El Comercio. Retrieved July 4, 2022, from <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-guagua-centros-cuidado-ninos.html>

EMASEO. (s. f.). *Emaseo EP - Empresa Pública Metropolitana de Aseo de Quito*. Emaseo EP. <http://www.emaseo.gob.ec/>

EMGIRS. (s. f.). *Emgirs EP - Empresa Pública Metropolitana de Gestión Integral de Residuos Sólidos*. Emgirs EP. <https://www.emgirs.gob.ec/>

Environmental Protection Agency. (2006, January 3). Altitude as a factor in Air Pollution. EPA. Retrieved June 14, 2022, Recuerdo de: <https://cfpub.epa.gov/ncea/risk/recordisplay.cfm?deid=47804#:~:text=The%20most%20significant%20effect%20of,hypoxia%20and%20elevated%20carboxyhemoglobin%20levels>

Esborraz, D. F. (2015). El concepto constitucional de familia en América

Latina.

Espin María, (2012), Los indígenas y el espacio ciudadano. Los lugares de vivienda, Flacso Ecuador.

Espinosa, B. (2021, 21 julio). Opiniones divididas en el Municipio de Quito por nuevos nombramientos de Santiago Guarderas. Pichincha Comunicaciones

EP. <https://www.pichinchacomunicaciones.com.ec/opiniones-divididas-en-el-municipio-de-quito-por-nuevos-nombramientos-de-santiago-guarderas/>

Estadísticas. Empresa Pública Metropolitana de Gestión de Destino Turístico. (2022, April 25). Retrieved June 4, 2022, from <https://www.quito-turismo.gob.ec/estadisticas/>

Gonzalez-Rodriguez, M. S., Clairand, J.-M., Soto-Espinosa, K., Jaramillo-Fuelantala, J., & Escrivá-Escrivá, G. (2020). Urban traffic flow mapping of an Andean capital: Quito, Ecuador. IEEE Access, 8, 195459–195471. <https://doi.org/10.1109/access.2020.3033518>

Hao, L., Wang, C., Yin, H., Hao, C., Wang, H., Tan, J., Wang, X., & Ge, Y. (2019). Model-based estimation of light-duty vehicle fuel economy at high altitude. Advances in Mechanical Engineering, 11 (11), 168781401988625. <https://doi.org/10.1177/1687814019886252>

HERRERO OLARTE, S. (2021). Identifying patterns of labor exclusion by residencial causes in South America: The case of Quito. Journal of Urban and Regional Analysis, 13(2). <https://doi.org/10.37043/jura.2021.13.2.11>

Herrero Olarte, S. (2021). Identifying patterns of labor exclusion by residencial causes in South America: The case of Quito. Journal of Urban

and Regional Analysis, 13(2). <https://doi.org/10.37043/jura.2021.13.2.11>

<http://www.katzeditores.com/fichaAutor.asp?IDA=76>

Hugo, G. R. J. (2015). Factores que Generan Inseguridad en Medios de Transporte Urbano (Buses), en el Distrito Metropolitano de Quito en el Año 2014. INSTITUTO TECNOLÓGICO SUPERIOR.

INEC, Boletín Técnico N°04-2022-IPC (2022). Quito.

Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC (2010). La población adulto mayor en la ciudad de Quito. Estudio de la situación sociodemográfica y socioeconómica.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2021, April). Tecnologías de la Información y comunicación-tic. Instituto Nacional de Estadística y Censos. Retrieved June 4, 2022, from <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/tecnologias-de-la-informacion-y-comunicacion-tic/>

Inter-American Development Bank. (2019, November 19). Ciudades y Género: Quito promueve herramientas para reportar El Acoso sexual en el transporte público. Retrieved June 14, 2022, Recupero de: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/quito-promueve-herramientas-para-reportar-el-acoso-sexual-en-el-transporte-publico/>

INVI, 31 (88), 131–160. <https://doi.org/10.4067/s0718-83582016000300005>

Izquierdo Condoy, M. M. (2021). *Análisis de la gestión de los desechos peligrosos y especiales domiciliarios en el Distrito Metropolitano de Quito* (Master's thesis, Quito, EC: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador).

Jaramillo, F. (2020, 9 junio). *La basura puede sumir a Quito en otra emergencia.* Revista Gestión.

<https://www.revistagestion.ec/sociedad-analisis/la-basura-puede-sumir-quito-en-otra-emergencia>

Katzeditores, 2017, Saskia Sassen, Recuperado de:
Kingman Eduardo, (2012), Ciudad, seguridad y racismo. Flacso Ecuador.

Kingman, Eduardo, (2006), La ciudad y los otros Quito 1860-1940 Higienismo, ornato y policía, Capítulo II, Quito en siglo XIX, Flacso.

Lanas Elisa, (2013), Evolución del concepto de trabajo en las comunidades de la sierra norte de Ecuador. Aportes para un enfoque amplio, Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

Landeta, D. (2020, July 11). En Quito hay 25 600 Niños, niñas y adolescentes que trabajan en la calle. El Comercio. Retrieved July 4, 2022, from <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/quito-infantil-pandemia-menores.html#:~:text=El%20estudio%20revel%C3%B3%20que%20en,25%200600%2C%20realiza%20trabajo%20infantil>

Lucer, K. (2020, October 15). Mientras el Transporte público sea deficiente, El Parque Automotor Seguirá Engordando. Inicio. Retrieved June 14, 2022, Recupero de: <https://www.revistagestion.ec/sociedad-analisis/mientras-el-transporte-publico-sea-deficiente-el-parque-automotor-seguira>

Machado, J. (2021, 19 septiembre). Un 60% de adultos mayores vive en situación de vulnerabilidad en Ecuador. Primicias.

<https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/adultos-mayores-pobreza-violencia-vulnerabilidad/>

Machado, J. (2021, December 23). Quiteños Gastan en promedio USD 41 mensuales en transporte. Primicias. Retrieved June 14, 2022, Recupero de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/quito-pasajes-movilizacion-metro-buses/>

Machado, J. (2022, April 21). El Metro de Quito aún no tiene claro cómo será el cobro de pasajes. Primicias. Retrieved June 14, 2022, Recupero de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/metro-quito-pasaje-tarjeta-internet/>

Machado, J. (2022, January 30). 28 de cada 100 niños menores de dos años sufre desnutrición en Quito. Primicias. Retrieved July 4, 2022, from <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/ninos-menos-dos-anos-desnutricion-quito/>

Machado, J. (2022, May 10). Los Jóvenes Son Las Principales víctimas de accidentes de tránsito en Quito. Primicias. Retrieved June 14, 2022, Recuperado de: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/jovenes-principales-victimas-accidentes-transito-quito/>

Maldonado Nelson, (2007), Sobre la colonialidad del ser: contribuciones al desarrollo de un concepto.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas,(2022),Manual de ciclo-infraestructura y micromovilidad para Ecuador.

Manuel Chiriboga, (2009), Quito, identidad, innovación y competitividad, Instituto de la Ciudad.

Martinez, A. (2017, June 15). Semáforos adaptativos Han disminuido tiempos de traslado en Quito. Metro Ecuador. Retrieved June 14, 2022, Recuperado de Trafico en Quito 13 <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2017/06/05/semaforos-adaptativos-disminuido-tiempos-traslado-quito.html>

Mauricio Alarcón Salvador - Quito como vamos. (n.d.). Retrieved June 14, 2022, Recupero de: https://quitocomovamos.org/wp-content/uploads/2020/12/INFORME-DE-CALIDAD-DE-VIDA-QUITO-COMO-VAMOS_compressed-3.pdf

Ministerio de Educación, (2021), Informe Narrativo de Rendición de Cuentas Subsecretaría de Educación del Distrito Metropolitano de Quito. Ministerio de Inclusión Económica y Social del Ecuador. (s. f.). Ministerio de Inclusión Económica y Social del Ecuador. <https://www.inclusion.gob.ec/>

Montenegro, J. (2020, 1 agosto). Las pruebas que compró el Municipio de Quito acumulan

Municipio de Quito. (s.f). Municipio de Quito. <https://www.quito.gob.ec/> Observatorio de Gasto Público. (2021, 30 julio). Sueldos municipales: Quito tiene el Municipio más caro del país. <https://www.gastopublico.org/informes-del-observatorio/sueldos-municipales-quito-tiene-el-municipio-mas-carro-del-pais>

Niñez y Adolescencia Desde La Intergeneracionalidad. UNICEF. (2016, March 29). Retrieved July 4, 2022.

Nuñez, M. A., & Alvarado, A. G. (2019). Políticas económicas que fomenten la transformación de basura orgánica e inorgánica en material de uso, como medidas del impacto ambiental. *RECIMUNDO*, 3, 333-367.

Olarte, S. H. (2020). Territorial Exclusion as a Limit to Urban Development: The Case of Quito, Ecuador. Universidad De Las Américas.

Ponce Pilar, (1996), Élite local y cabildo de Quito, Siglo XVII, Universidad Complutense de Madrid.

Primicias. (2021, 16 septiembre). Yunda separa al secretario de Salud por presunto caso de corrupción. <https://www.primicias.ec/noticias/lo-ultimo/fiscalia-allana-oficinas-municipio-quito/>

Primicias. (2022, 4 febrero). Quito vive en riesgo constante por el mal manejo de sus quebradas. <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/quito-riesgo-mal-manejo-quebradas/>

Quevedo Teresa, Moya Manuel, Unda Mario, (1994), El balcón quiteño: una historia de San Juan, Centro de Investigaciones CIUDAD.

Quillupangui, S. (2019, March 13). 200 Guagua Centros ya prestan servicio en Quito.

Quito Cómo Vamos (2020). Información sobre demografía.

Reguera Antonio, (2005), Un mundo de ciudades, ¿un mundo más civilizado?, Departamento de Geografía. Universidad de León

Resultados del Censo 2010 Pichincha. (2011). INEC

Retrieved July 4, 2022, from <https://danielaecevallos.wixsite.com/cuidado-infantil/guagua-centros>

Saint-Geours, Yves, (1994), "La Sierra Centro y Norte (1830-1925)". En

Historia y región en el Ecuador: 1830-1930, editado por Juan Maiguashca, 143-188. Quito: Corporación Editora Nacional.

Salazar, A. (2021, May 12). El 64% de las Unidades no Brindan Servicio de Transporte en Quito desde El Lunes; Los usuarios siguen con problemas para Llegar a sus destinos.

Sánchez Alvarado, D. M. (2018). "Diseño de una guía de cuidados generales y actividades prácticas que aporten a los procesos de atención domiciliaria que reciben los adultos mayores residentes en el sector del Centro Histórico del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). Caso de estudio: Centro de Experiencia del Adulto Mayor (CEAM) Centro Manuela Sáenz" (Bachelor's thesis, PUCE-Quito).

Sassen, Saskia, 2007, Una sociología de la globalización, Cats editores.
Secretaría Nacional de Planificación, (2021), Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025.

Suárez, C. A. S. (2015). Metodología y recomendaciones para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Quito. Universidad Internacional SEK.

Suárez, E., & Torres, C. (2020). Una Mirada al Empleo Informal en Quito. Grupo Faro.

Tendencias y proyecciones. Revista de Derecho Privado, (29), 15-55.

Tivan Caiza, A. N. (2019). *La cadena productiva en el sistema de recolección y reciclaje de desechos sólidos en la ciudad de Quito* (Bachelor's thesis).

Unidad Patronato Municipal San José - Quito. (2020, 2 diciembre). Sistema

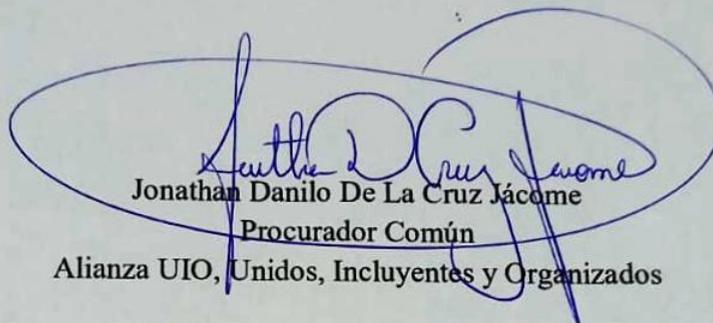
Integral de Atención al Adulto Mayor. Patronato San José Quito.
<https://www.patronato.quito.gob.ec/2015/09/02/sistema-integral-de-atencion-al-adulto-mayor/>

Vimos Víctor, (2013), El Mercado San Francisco El Primer Mercado de Quito, Matapalo Cartonera.

Certificación.

En mi calidad de Procurador Común de la Alianza UIO, Unidos, Incluyentes y Organizados, certifico que, el presente documento representa el Plan de Trabajo presentado por el candidato a la digindida de Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, para las Elecciones Seccionales 2023 y fue elaborado de acuerdo a la normativa vigente y debidamente socializado.

Quito, 16 de septiembre de 2022.



Jonathan Danilo De La Cruz Jácome
Procurador Común
Alianza UIO, Unidos, Incluyentes y Organizados