www.flacsoandes.edu.ec

Quito, un caleidoscopio de percepciones

- midiendo la calidad de vida -

Instituto de la Ciudad

CORPORACIÓN INSTITUTO DE LA CIUDAD QUITO

1809 2009 LA REVOLUCIÓN QUITEÑA QUITO BICENTENARIO

Quito, 2009

Quito, un caleidoscopio de percepciones
- midiendo la calidad de vida -

Corporación Instituto de la Ciudad de Quito

Equipo de investigación:
Luis Verdesoto Custode
luisverdesoto@yahoo.com
Director

Rosa Elena Donoso G.
rosaelenadonoso@yahoo.com
Coordinación

Raúl Alberto Aldaz
alberto81aldaz@yahoo.com
Lucía Valdivieso
lvaldivieso@hotmail.com
Jennifer Marcillo
jennifermarcillo@yahoo.com
Soledad Chalco
socsole@yahoo.com
Ivonne Morochz
ivonne_morochz@hotmail.com

Equipo de apoyo
Cristina Jarrín
mcristinajarrin@gmail.com
Raquel Rojas
raquel.rojas.o@gmail.com
Miguel Flores
mflores@optime.ec

Edición y revisión de estilo
Juan Ortiz
Diego Pérez Enríquez

Diseño de portada: Gabriela Dávila, Quality Print

Fotografías portada:
Archivo fotográfico Dirección de Comunicación y Diálogo Social
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

1era. edición: Instituto de la Ciudad
Mejía 957 y Venezuela
Teléfonos: 2958-875 / 2957-352
www.institutodelaciudad.com.ec

ISBN: 978-9978-9995-0-9

Impresión: XGRAF, 2009. Quito - Ecuador

INDICE DE CONTENIDO

Presentación 9
¿Calidad de vida y/o buen vivir? Una aproximación coyuntural

Introducción 13
El estado de la calidad de vida. Una aproximación conceptual

Capítulo 1 29
¿Cómo perciben a la economía los vecinos de Quito?

Capítulo 2 53
Infraestructura y servicios básicos

Capítulo 3 85
Parques y calidad ambiental

Capítulo 4 113
Movilidad y transporte en Quito

Capítulo 5 137
Convivencia social

Capítulo 6 167
Consolidación residencial

Conclusión 193
A modo de conclusión, algunas observaciones generales

Bibliografía 205

Anexos 211

ANEXOS

Anexo 1. Cifras globales: primera lectura y análisis.

Anexo 2. Mapa división administrativa del Distrito Metropolitano de Quito

Anexo 3. Encuesta de Calidad de Vida en Quito. Detalles sobre la muestra.

Anexo 4. Tabla, Quito, 2008: Distribución por zonas de la ciudad. ¿Dónde cree Ud. que los servicios básicos son de mejor calidad?

Anexo 5. Tabla, Quito, 2008: Distribución por la calificación dada al servicio de recolección de basura.

Anexo 6. Metodología de cálculo: Índice general de satisfacción de servicios básicos.

Anexo 7. Metodología de cálculo: Índice integral de percepción de contaminación (IIPC).

Anexo 8. Gráfico, Quito, 2008: Quienes se identifican como quiteños por grupo étnico y género.

Anexo 9. Gráfico, Quito, 2008: Quienes se identifican como quiteños por sector y grupo étnico.

Anexo 10. Tabla, Quito, 2008: ¿Qué es lo que más representa a Quito?

Anexo 11. Tabla, Quito, 2008: ¿Participa usted en reuniones de barrio?

Anexo 12. Tabla, Quito, 2008: ¿Cuál es su religión?

Anexo 13. Boleta de la encuesta.

CAPÍTULO 4

Movilidad y transporte en Quito

En una ciudad, el estado del tránsito, así como el servicio y acceso a los diferentes modos de transporte son elementos que indican niveles de calidad de vida urbana. Se analiza este grupo de indicadores de la movilidad, porque se parte de un concepto de percepción de calidad de vida, que también considera los aspectos de accesibilidad y desplazamientos en la ciudad, enmarcados en el concepto de movilidad sustentable. Este concepto implica modos de transporte tecnológicamente adecuados a las condiciones ambientales y que garantiza la accesibilidad mediante el ejercicio eficiente de diferentes modos de transporte[82] para facilitar el desarrollo económico y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El concepto integral de movilidad incluye también el tratamiento de los espacios donde estas actividades de movimiento van a tener lugar, es decir las vías, calles, estaciones, estacionamientos, veredas, puentes peatonales, escalinatas. Este concepto se preocupa por la calidad y la articulación entre estos espacios, para asegurar el acceso y facilitar los desplazamientos. El tratamiento del uso del suelo se convierte en una herramienta para promover que las actividades de una ciudad estén balanceadamente distribuidas y diseñadas de acuerdo al concepto de movilidad mencionado.

[82] Una movilidad sostenible incluye los siguientes principios: sostenibilidad, equidad, accesibilidad, participación, seguridad, eficiencia, garantía de la calidad de vida, garantía del dinamismo económico. Quito Para Todos, 2007.

Este tipo de instrumentos sirve para que la población no tenga que desplazarse diariamente a través de largas distancias para desarrollar sus actividades o acceder a servicios desde su lugar de residencia. Es decir, a través de un uso ordenado y planificado del suelo se puede reducir la relación desplazamiento/tiempo con el objetivo de reducir la congestión de tránsito, emisiones de efecto invernadero y ruido.

En esta sección se analizarán los datos obtenidos en la encuesta con respecto a la movilidad. Esto implica conocer cómo la gente percibe el servicio de transporte público y privado colectivo[83] y privado individual[84], tráfico y vías, así como otros medios de transporte no motorizado e individual como la bicicleta y peatones.

Partiendo de las percepciones ciudadanas, esta sección intenta definir las principales preocupaciones sobre movilidad en la ciudad. Para ello se formularon dos grupos de preguntas sobre el tránsito y el transporte público de Quito, tomando en cuenta los vehículos motorizados y los no motorizados. El primer grupo de preguntas refieren a los problemas en el uso de transporte y movilidad en la ciudad, especialmente relacionadas al tráfico vehicular, tomando en cuenta el tipo de transporte utilizado. El segundo grupo tiene relación con la calidad de servicio mediante preguntas sobre la gestión del servicio del transporte público conformado por el sistema integrado de transporte municipal y cooperativas de buses.

Las primeras preguntas de la encuesta que abordan el tema de la movilidad permiten hacer un perfil de los usuarios y vehículos que transitan en la ciudad, y del estado de la movilidad en el Quito. Para ello, de acuerdo a la metodología de análisis, se parte de conocer el porcentaje de la población que posee vehículo propio, ante lo que se encuentra que el 32% de los encuestados cuenta con un automóvil propio, mientras el 68% no. Al analizar el uso de transporte público por tenencia de automóvil se puede observar que no todos los que poseen vehículo propio utilizan su vehículo para movilizarse todos los días.

De entre los encuestados el 72% afirma utilizar transporte público, mientras el porcentaje de los que utilizan un medio de transporte privado es 26%[85]. Se observa que al correlacionar estos datos con la tenencia de vehículo y el modo de

[83] El transporte colectivo incorpora el transporte público, furgonetas institucionales, taxis, camionetas de alquiler.

[84] Automóviles, transporte de carga, bienes y servicios.

[85] Estos datos se aproximan a los datos del Plan Maestro de Movilidad en el cual se especifica que el número de viajes realizados en transportación colectiva (TC) corresponde al 70% de los viajes y la transportación individual (TI) corresponde al 30%. PPM, 2008: 17

transporte utilizado, el 14% de usuarios de transporte público, sí tiene vehículo propio[86]. Al cruzar esta información con la pregunta: ¿Qué tipo de transporte público ha utilizado con mayor frecuencia durante la semana?, la respuesta permite conocer que el modo de transporte público elegido por este grupo son los buses en un 67%. Complementariamente un 18% utiliza el Trole, un 4% la Ecovía, en igual porcentaje el Metrobús[87], y un 7% taxis.

Al analizar estos datos frente a variables de estrato y género, para conocer sobre otras características de este grupo poblacional que decide utilizar transporte público, aunque posea vehículo propio, se pudo observar que hay un 55% de mujeres y un 45% de hombres. Se encuentra también un 78 % que pertenece a un estrato bajo, 12% a un estrato medio y 10% al estrato alto.

Una de las preocupaciones en torno al crecimiento del parque automotor es su relación con el espacio público. Se demuestra un persistente crecimiento del parque automotor en Quito[88] lo que implica que progresivamente el espacio público, en su dimensión física, es permanentemente transgredido por la ocupación de las calles por los autos privados. Además, el número de pasajeros promedio por auto en la ciudad es de 1,7[89], cifra que refleja la subutilización del espacio interior de los vehículos y del espacio vial. En consecuencia, a mayor parque automotor más espacio público ocupado.

En todas las administraciones zonales entre 60% y 78% de la población no posee vehículos, excepto en la zona Norte donde un 50% de su población cuenta con vehículo propio. En el siguiente gráfico (4.1) se observa que las zonas con mayor cantidad de gente con automóviles propios son Tumbaco (35%), Los Chillos (40%) y Norte (50%), seguidos por Calderón (32%) y Eloy Alfaro (30%). Las administraciones zonales ubicadas lejos de la centralidad Centro Histórico - Av. Naciones Unidas[90], como los valles y Calderón, demuestran una relación entre tenencia de vehículo propio y selección de un modo de transporte que facilite la movilidad. Estos datos que se observan en el gráfico 4.2,

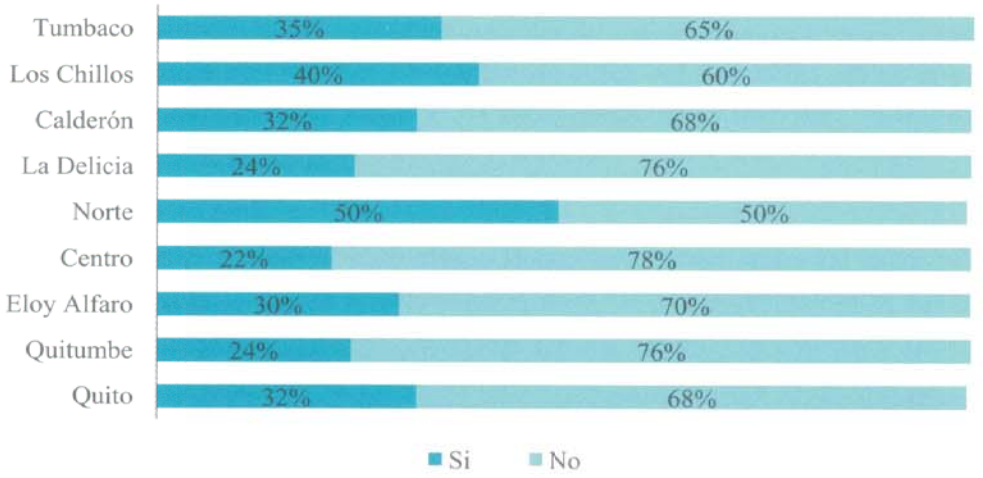
[86] Si un 73% de la muestra aseguró utilizar transporte público frecuentemente y de ellos un 14% tienen automóviles propios significa que el sistema de transporte público de la ciudad es atractivo para facilitar la movilidad de este grupo por diferentes razones que no se definen a través de esta encuesta.
[87] El Metrobús dentro de la gestión municipal es conocido como el sistema de transporte del corredor nor-occidental. Metrobús es el nombre con el que la gente de Quito conoce a esta ruta del sistema integrado. El sistema integrado de transporte del DMQ lleva el nombre de Metrobús-Q
[88] Según el Plan Maestro de Movilidad para el DMQ, hasta el año 2007 la tasa de motorización reflejaba la presencia de 145 vehículos por cada mil personas, en la actualidad esa cifra se ha incrementado y se estima que anualmente 40 000 se integran al parque automotor de la ciudad.
[89] Hurtado, 2007.
[90] Esta centralidad corresponde al territorio del Centro Histórico conjuntamente con las áreas del centro-norte de la ciudad que a través de los años se han ido consolidando como centros de comercio, banca y servicios de la ciudad metropolitana.

nuevamente demuestran la existencia del porcentaje de personas que utilizan transporte público aunque cuentan con un automóvil propio.

Este argumento es claro en el caso de Los Chillos, donde a pesar de existir un 40% de propietarios de vehículos, un 30% utiliza un transporte privado. Es decir que, si tomamos la diferencia entre los porcentajes mencionados, un 24% de los que poseen vehículos en Los Chillos utilizan generalmente transporte público.

Una tendencia similar se encuentra al observar el comportamiento de los propietarios de automóviles de la zona Eloy Alfaro, Centro y Quitumbe. En menor grado, en la zona norte, sólo un 6% de las personas que tienen vehículos escoge utilizar el transporte público para movilizarse.

Gráfico 4.1. Quito, 2008: Posesión de vehículo por administración zonal



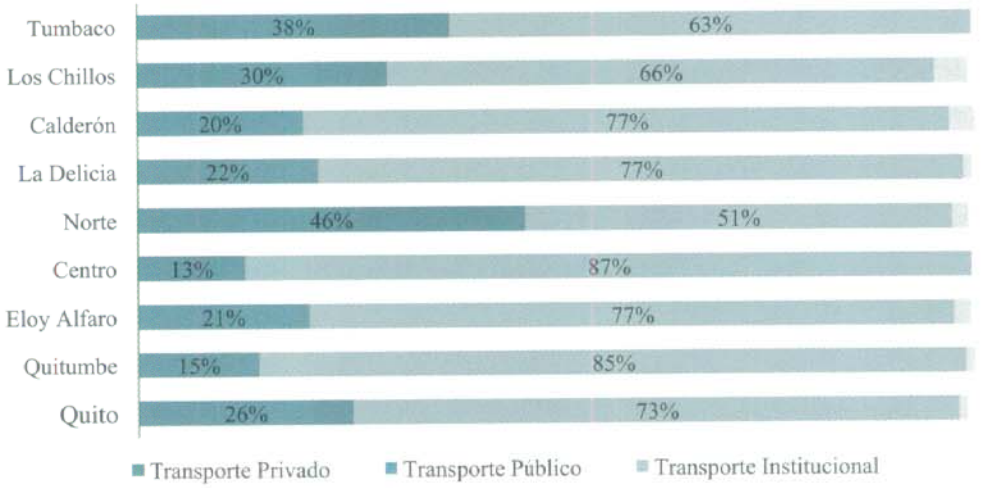
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

4.1. El transporte público

Cuando se habla de modos de transporte público, la referencia es al Sistema Integrado de Transporte (Trole, Ecovía, Metrobús-Q), buses, taxis y camionetas de alquiler[91]. En general, en todo Quito, el modo de transporte público más utilizado, son los buses (68%), el Sistema Integrado (29%) y los taxis (3%). Es decir, casi un tercio de la muestra de la encuesta aseguró utilizar al Trole, la Ecovía y Metrobús para movilizarse en la ciudad.

[91] Las camionetas de alquiler generalmente se encuentran en las parroquias rurales donde son utilizadas como un taxi. En la zona urbana se encuentran camionetas de alquiler en áreas de mercados, pues dan servicio de traslado de mercadería.

Gráfico 4.2. Quito, 2008: Modo de transporte utilizado por administración zonal



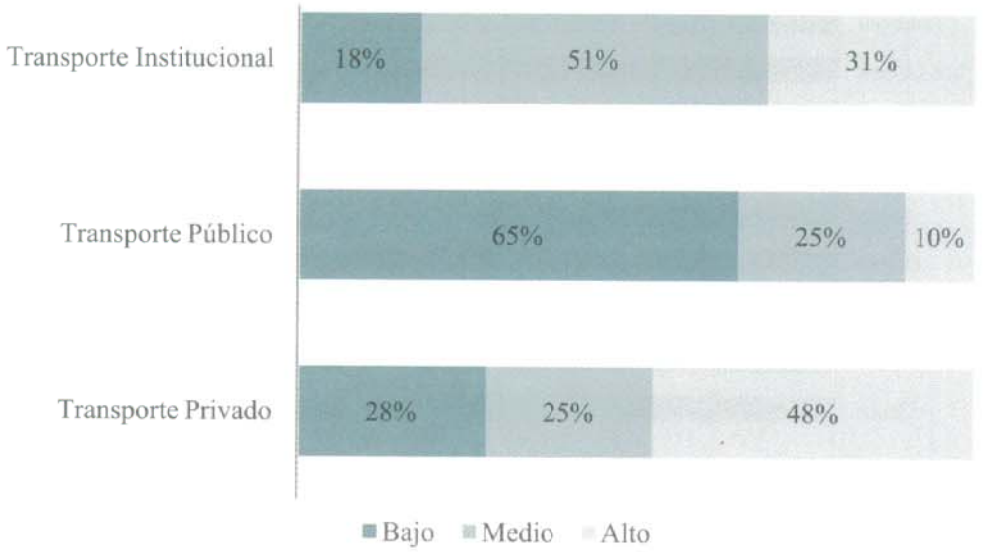
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

También se encontró que ser propietario de un automóvil es una característica existente en todos los estratos. De esta forma surgió la pregunta de ¿quiénes son las personas que en general utilizan el transporte público? En cuanto a género, se observa que de los usuarios del transporte público un 53% son mujeres y un 47% hombres. En cuanto a estrato socio económico, el 64,9% de la gente pertenece al nivel bajo, el 24,7% al medio y el 10,4% al alto (ver gráfico 4.3). En comparación, de quienes utilizan transporte privado el 48% son de estrato alto, el 25% de estrato medio y el 28% de estrato bajo.

En cada administración zonal, la tendencia de uso de transporte público se repite: mayoritariamente se utilizan los buses, luego el sistema de transporte integrado. Sin embargo, resaltan algunas diferencias debido a que cada zona accede a distintos modos de transporte público y partes del sistema integrado. Es necesario notar que estos datos no proporcionan información sobre el origen y destino de la persona que utiliza el transporte. Son datos de percepción sobre los modos de transporte desde su lugar de residencia.

Al demostrar que existen modos de transporte que no son utilizados por ciertas zonas de la ciudad se puede desarrollar la hipótesis de que este medio de transporte, en la percepción de la gente, no está adecuadamente conectado con el resto de los sistemas, o los lugares por dónde este sistema transita no son necesariamente núcleos de movimiento e interconexión entre administraciones zonales.

Gráfico 4.3. Quito, 2008: Uso de modo de transporte por estrato económico



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Por ejemplo, el uso de buses en la administración zonal La Delicia (46.2%) demuestra un porcentaje menor al total de Quito. Se puede apreciar en el gráfico 4.4 que en esta zona, existen otros modos de transporte público que son altamente utilizados como el Trole (20%) y el Metrobús (28%). En general el Trolebús es mayormente utilizado por población que vive en las administraciones La Delicia (20%) y Eloy Alfaro (25%), seguido por Quitumbe (17%). Y en menor grado por la población de las zonas Norte (13%), Tumbaco (10%) y Centro (8%). Por otro lado existe población que no utiliza Ecovía y se ubican en zonas como Los Chillos, Calderón y Quitumbe.

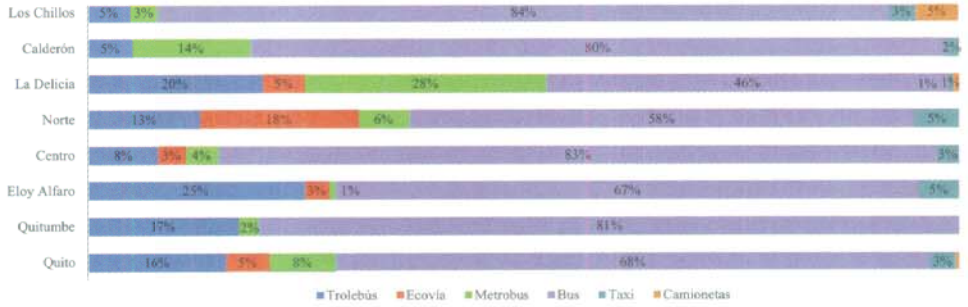
Al cruzar los datos de uso de transporte público por estrato económico se puede apreciar que, a excepción de camionetas de alquiler, los distintos modos de transporte son utilizados por diferentes estratos económicos de la ciudad. La Ecovía y los taxis demuestran un alto porcentaje de usuarios de estratos económicos de elevados ingresos. La utilización de la Ecovía se divide en un 23% de usuarios provenientes de estratos bajos, 32% de estratos medios y 45% de estratos altos. Se puede observar que este grupo diverso de estratos económicos conforman solo el 5% de la población que utiliza transporte público y escoge a la Ecovía como el modo de transporte público.

Entre los usuarios de otros medios de transporte aparecen los estratos altos en muy bajos porcentajes. Las camionetas de alquiler son utilizadas en un 60%

por sectores de estratos bajos y en un 40% por sectores de estratos medios. Los taxis son utilizados casi en su totalidad en manera proporcional entre todos los estratos: bajo (32%), medio (34%), y alto (34%). Por otro lado, la población que mencionó utilizar frecuentemente los buses como medio de transporte se compone en un 73.1% de gente de sectores económicos bajos, un 20% sectores medios y un 6,9 % sectores altos.

También se puede analizar la tendencia de utilización de modos de transporte público según la ocupación o actividades que realizan las personas encuestadas (ver gráfico 4.5). Los ejecutivos de alto nivel no utilizan el Trole, pero un 20% utiliza la Ecovía, un 40% buses y un 40% taxis. Los ejecutivos de nivel medio utilizan en un 12% al Trole, 18% Ecovía, 12% Metrobús, 55% buses. Tanto los empleados administrativos de medio y bajo nivel, como los obreros calificados y las personas que realizan trabajos ocasionales o informales utilizan el Trole como segunda opción de transporte luego de los buses.

Gráfico 4.4. Quito, 2008: Modo de transporte público utilizado, por administración zonal



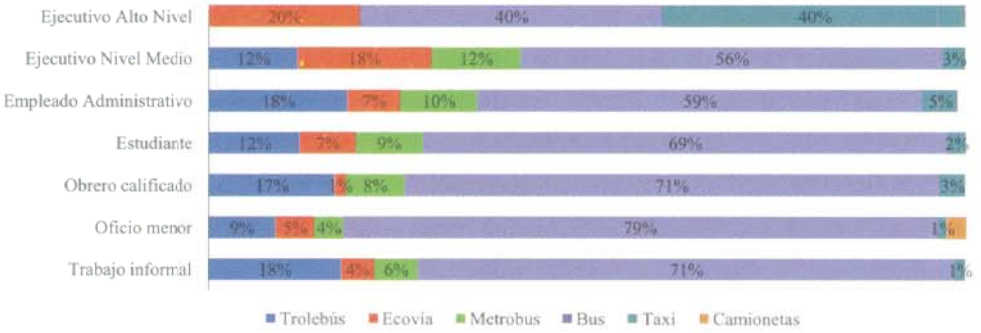
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

La construcción e implementación de otros modos de transporte, especialmente los no motorizados, como la bicicleta y peatones requieren de un proceso más largo para su incorporación en la vida cotidiana. Las ciclo rutas y la respectiva promoción del uso de la bicicleta constituyen grandes retos en una ciudad que sufre problemas de congestión y contaminación ambiental. El desarrollo de estrategias para el aprovechamiento de otros modos de transporte más saludables para los ciudadanos y las ciudades requiere tanto de políticas del gobierno local como de actitudes, disposición y percepción positiva de los ciudadanos para moverse en bicicleta o a pie.

Existen avances tanto en apropiación de espacios públicos y construcción de ciclo vías como en disolución de fronteras imaginarias (norte- sur-centro) de-

bido a los amplios recorridos de la ciclo ruta. Cada domingo en Quito se desarrolla el programa del ciclo paseo dominical[92] donde participan un promedio de 45.000 personas. Este programa es el único en la ciudad que incentiva el uso y el respeto del tránsito en bicicleta.

Gráfico 4.5. Quito, 2008: Modo de transporte público utilizado, por ocupación



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Se considera que el desarrollo de políticas para el mejoramiento de calidad de vida en las ciudades incluye estrategias para promover modos alternativos de transporte con el objetivo de "calmar"[93] el tráfico, reducir las emisiones contaminantes y el ruido, entre otros. En este sentido, los datos de la encuesta indican la opinión de la ciudadanía con respecto a modos de transporte menos contaminantes y calidad ambiental. A la pregunta: Para mejorar y preservar el estado del aire en Quito, ¿Cuáles cree Ud. que deben ser las principales acciones?[94], un 15% de Quito considera que es necesario reducir el uso del automóvil y un 4% considera que hay que promover el uso de la bicicleta. Se vuelve evidente que, dentro de la composición de respuestas en Quito, estas opciones no obtuvieron porcentajes altos, demostrando la leve conciencia sobre la relación entre el uso del automóvil y los problemas de contaminación.

[92] El Ciclo paseo se realiza desde hace cinco años todos los domingos cada quince días y recientemente cada domingo. Consiste en una ciclo ruta de 27 Km. Incluye políticas municipales para garantizar el uso exclusivo de avenidas y calles de la ciudad. Esta ruta conecta nodos de gran afluencia popular entre el norte y el sur como los parques de la Carolina, Alameda, Ejido, Centro Histórico, Tribuna del sur, parque río grande, Quitumbe.

[93] Calmar el tráfico tiene el objetivo de reducir las velocidades de los vehículos en zonas altamente transitadas por peatones, mejorar la seguridad vial y por la tanto la calidad de vida. www.trafficcalming.org

[94] La pregunta realizada fue: Para mejorar y preservar el estado del aire en Quito, ¿Cuáles cree Ud. que deben ser las principales acciones? Opciones cerradas: Sembrar árboles, promover la reducción del uso del automóvil, promover el uso de la bicicleta, cambiar el parque automotor, estricta revisión vehicular, cambiar el tipo de combustible, controlar la contaminación por fábricas, disminuir explotación de canteras, construir más parques.

Con el objetivo de contar con datos que describan el lento proceso de la conformación del derecho de los peatones y ciclistas y la efectividad de políticas que incentiven estos modos de transporte no motorizado para el mejoramiento de la salud humana y urbana, se realizaron algunas preguntas: ¿qué tanto se respeta a los ciclistas en Quito? y ¿qué tanto se respeta a los peatones en Quito?

Con respecto a los ciclistas, los resultados de la encuesta aclaran qué solo un 8,81% percibe que se respeta "mucho" a los ciclistas mientas un 50, 11% percibe que son "poco" respetados y un 37% "nada" respetados. Cuando se observan los datos en el territorio se encuentra la percepción de que se respeta "mucho" a los ciclistas en un porcentaje significativamente mayor a la media de Quito en las administraciones zonales Centro (24,6%), Eloy Alfaro (21,4%) y Norte (19%).

Vale reconocer que el "respeto a los ciclistas" no solo se da en las vías, y esta pregunta no es clara en este sentido. El respeto a los ciclistas también se evidencia en prácticas y políticas públicas donde se garantice la inclusión de este transporte no motorizado en, por ejemplo, la dotación de rutas señalizadas, espacios para parqueos de bicicletas o estaciones multimodales de transporte. En el caso de Quito, sólo en lugares puntuales de la ciudad se ha logrado incluir a estos modos de transporte gracias a colectivos ciudadanos preocupados por el tema.

Anteriormente se mencionó que existe un 68% de encuestados que no cuentan con automóvil propio, lo que significa que la ciudad cuenta con una población de peatones que a diario se enfrentan con los problemas que acarrea el transporte motorizado (gases contaminantes, ruido y agresiones).

Al preguntar ¿cuánto se respeta a los peatones en Quito? se puede asumir, de acuerdo a los resultados, que la calidad de vida en términos de movilidad no motorizada todavía tiene mucho que avanzar. Los datos dicen que sólo un 7% percibe que a los peatones se los respeta "mucho", mientras un 48% percibe que se los respeta poco, y un 44% que no se los respeta "nada". Se asume que Quito se encuentra frente a un desafío importante en términos de calidad de vida urbana relacionada con el compartir el espacio vial y espacio público en armonía.

La lógica del tránsito y la movilidad en Quito se basa en sectores de la población que al necesitar desplazarse de un lugar a otro utilizan el modo de transporte que esté a su alcance. Por ejemplo, el transporte público del Sistema Integrado de Transporte es utilizado mayoritariamente por los encuestados de las zonas por la cuales el Sistema recorre.

4.2. El sistema de transporte integrado y la gestión del tráfico

Esta sección analiza los resultados de la encuesta respecto a las preguntas sobre tráfico para conocer cuáles son los factores que, desde la percepción de la gente, afectan y congestionan el tránsito en la ciudad.[95] También se analizan los resultados sobre satisfacción con el servicio que brinda el sistema de transporte integrado de Quito[96]: ¿Cómo califica al servicio y que tan satisfecho se encuentra Quito con respecto al tránsito y al servicio de transporte público en la ciudad?

Sobre el tránsito de la ciudad, la pregunta planteaba diez opciones cerradas[97] a partir de las que se solicitó a los encuestados determinar los tres principales factores que dificultan el tránsito en la ciudad y jerarquizar la importancia de las mismas. Al sumar las tres razones importantes escogidas por los encuestados en Quito la razón más importante es el "exceso de autos" en un 26%, seguido por el "exceso de buses" con un 19%, la falta de policias de tránsito en un 12%. Por otro lado, la razón que parece la menos importante es la distancia entre el hogar y el lugar de destino, la cual recibió un 2%.

Sistema Integrado de Transporte

Actualmente Quito tiene tres sistemas de transporte tipo BRT[98] que circulan por tres de los principales ejes longitudinales norte-sur de la ciudad. El Sistema Trolebús recorre la Avenida 10 de Agosto, atravesando territorio de la administración zonal Norte, luego atraviesa el Centro Histórico hasta llegar a la Estación Morán Valverde recorriendo la Av. Maldonado cruzando el territorio de

[95] La pregunta que se realizó: ¿Según su opinión, qué es lo que dificulta el tráfico en la ciudad? 1ra razón más importante, 2da razón más importante, y 3ra razón más importante.

[96] Desde que el Estado (decretos 3304 y 3305 de 1995) ratificó la transferencia de la competencia al Municipio Metropolitano de Quito, es competencia municipal planificar, regular y coordinar todo lo relacionado al transporte público y privado. Por otro lado, el tránsito, puede ser una competencia asumida por el gobierno municipal de acuerdo a la Constitución del 2008 pero mientras tanto, el control del tráfico está a cargo de la Policía Nacional de Tránsito, y el diseño de la movilidad a cargo de la Municipalidad.

El Plan Maestro de Transporte aprobado por el Municipio de Quito en el año 2002 ha puesto en marcha diversas gestiones para promover el mejor aprovechamiento de la infraestructura ya realizada (Trolebús y Ecovía) y para ampliar la cobertura y eficiencia del transporte público de la ciudad, realizando en algunos casos, varios acuerdos con los transportistas privados para que formen parte de los Sistemas Integrados.

[97] La pregunta cerrada, ¿qué es lo que dificulta del tráfico en la ciudad? incluyó las siguientes opciones en el siguiente orden: los peatones, el exceso de autos, el exceso de buses, la falta de policías de tránsito, el estado de las vías, aumento de población que necesita más transporte, la falta de vías, la falta de señalización, la gente no sabe manejar bien, las distancias entre el hogar y el lugar de destino.

[98] Internacionalmente este tipo de sistema de transporte público se lo conoce con éste nombre: BRT (Bus Rapid Transit) cuya característica principal es tener una vía exclusiva para su recorrido.

la administración zonal Eloy Alfaro hasta llegar al borde sur del territorio de la administración zonal Quitumbe. Los alimentadores del sistema se desprenden en sus dos puntos extremos norte y sur dando servicio a zonas norte como La Delicia y Calderón y en el sur a algunas áreas de Quitumbe (Ver mapa 4.1).

El corredor principal del sistema de la Ecovía solo funciona en los territorios de las administraciones zonales Centro y Norte. Su recorrido inicia en el Centro Histórico y entra en territorio de la zona norte recorriendo por la Av. 6 de Diciembre hasta la estación final en la Río Coca. Su nivel de cobertura, con los alimentadores conecta a la Ecovía con el sistema Trolebús en la estación norte del Trole. El resto de alimentadores sirve a zonas como La Delicia y Calderón. La zona de Tumbaco está conectada a este sistema ya que la estación Río Coca esta junto a la estación de transportes inter parroquiales, además existe un alimentador del sistema Ecovía en este territorio (Ver mapa 4.1).

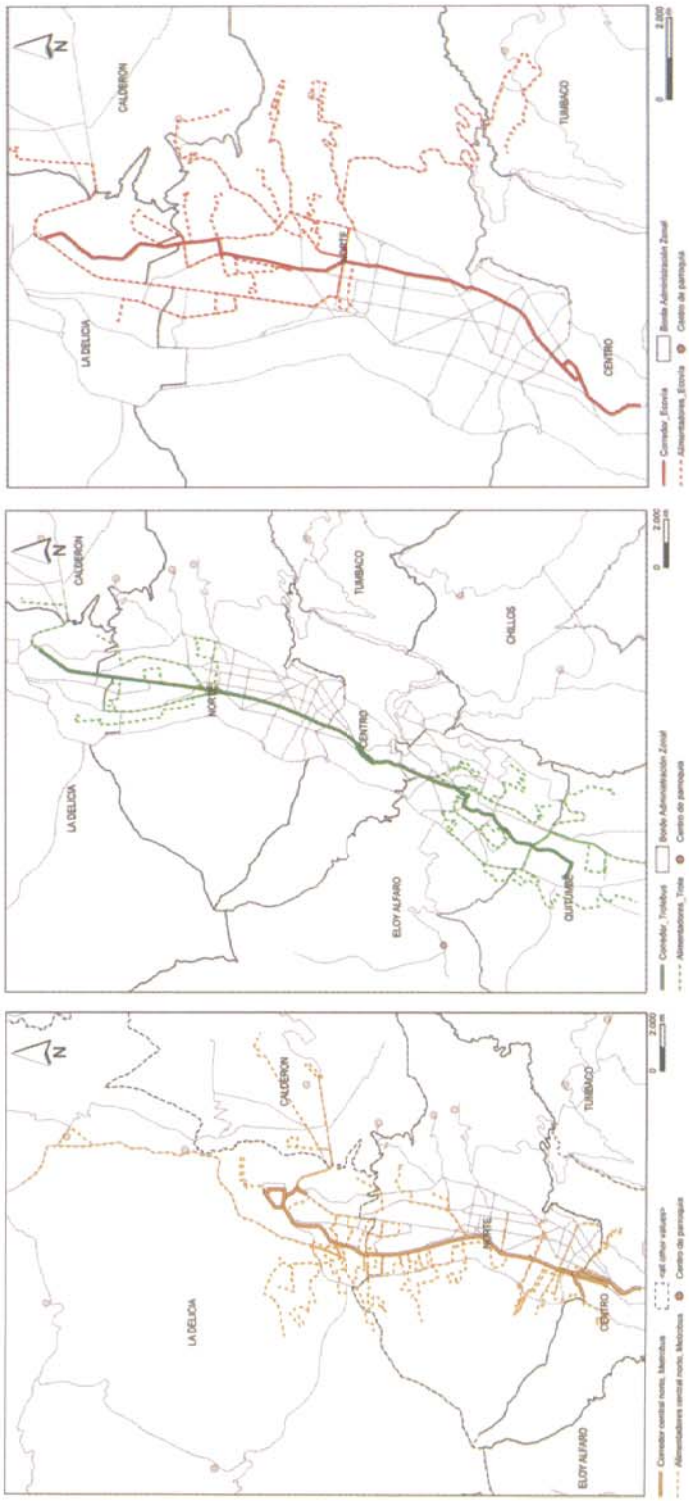
El sistema Metrobús[99] fue implementado en acuerdo con los transportistas privados que recorrían de norte a sur por la Avenida América y la Av. Prensa hasta el extremo norte ubicado en el sector de La Ofelia, y el extremo sur el sector de La Marín. El acuerdo con los transportistas privados para integrar un sistema BRT se firmó en el 2005 con el Municipio de Quito. Este sistema recorre los territorios correspondientes a las administraciones zonales Centro, Norte y La Delicia. Este sistema comparado con los otros dos mencionados, tiene servicio de alimentadores no solamente en sus puntos extremos norte y sur, sino también en varios puntos durante su todo su recorrido para facilitar la movilidad y conexiones este-oeste. (Ver mapa 4.1)

El modelo de gestión de la movilidad en Quito, en lo referente al manejo de estos tres sistemas BRT, se desarrolla con la modalidad de la concesión. Los BRT conforman la Red Integrada de Transporte Colectivo del Distrito Metropolitano de Quito "Metrobús-Q" y son manejados con operadores privados que se encargan del sistema de gestión, recaudación, registro, así como del control de las operaciones.[100]

En la encuesta de percepción de calidad de vida se realizaron preguntas de orden cualitativo para detectar opiniones de los usuarios con respecto al servicio que reciben en lo que respecta al transporte público.

[99] Este sistema que recorre principalmente por la Av. América y la Av. La Prensa se lo conoce como Metrobús. Sin embargo, dentro de la municipalidad se lo conoce como el Corredor Nor-occidental. El sistema integrado de transporte, conformado por los tres BRT de Quito lleva el nombre de Metrobús-Q.
[100] MDMQ, 2008.

Mapa 4.1. Quito: Sistema de Transporte Integrado Metrobús-Q, Ecovía, Trolebús y Metrobús



Fuente: EMMOP Gerencia de Planificación del Transporte, 2009
Elaboración: Instituto de la Ciudad, 2009

En la encuesta se solicitó que se califique el servicio que brinda el sistema de transporte integrado (Trole, Ecovía, Metrobús) y luego a cada sistema por separado, la calificación ubicó porcentajes de 1 (muy malo) a 6 (muy bueno) considerando el 6 como muy bueno y 1 como muy malo. En este sentido, la calificación general para el sistema integrado de transporte de Quito es 3.74.

Los índices por administración zonal indican que el sistema de transporte integrado recibe una calificación que va de acuerdo al acceso que estas zonas tienen a él. En la tabla 4.1 y gráfico 4.6 a continuación se observa cómo la calificación del sistema integrado se diferencia de cada sistema individual dependiendo del acceso. Por ejemplo Quitumbe coloca un puntaje más alto al Trolebús, mientras califica con un peor puntaje al Metrob siendo este un sistema que no llega hasta la zona extremo sur de Quitumbe.

Tabla 4.1. Quito, 2008: Índices de satisfacción, sistemas de transporte público por administración zonal

	Quito	Quitumbe	Eloy Alfaro	Centro	Norte	La Delicia	Calderón	Los Chillos	Tumbaco
Sistema Integrado de transporte **METROBUS-Q**	3,74	3,89	3,51	4,08	3,79	3,8	4,05	3,15	3,21
Buses	3,38	3,62	2,93	3,39	3,46	3,79	3,71	3,13	3,7
Trole Bus	3,77	4,1	3,35	3,71	3,83	4,23	3,7	3,82	4,25
Ecovía	3,84	3,96	3,44	3,85	3,86	4,3	3,76	4,05	4,35
Metrobus	3,81	3,89	3,43	3,88	3,63	4,44	3,37	4,05	4,31

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

El Sistema de Transporte Integrado recibe un puntaje bajo en relación al puntaje de Quito, en Los Chillos (3.15) y Tumbaco (3,25), lo cual coincide con los datos analizados anteriormente, las personas que viven en los valles no tienen un acceso directo al Sistema, dependen de los alimentadores o de las conexiones en estaciones de transferencia con el transporte inter-parroquial.

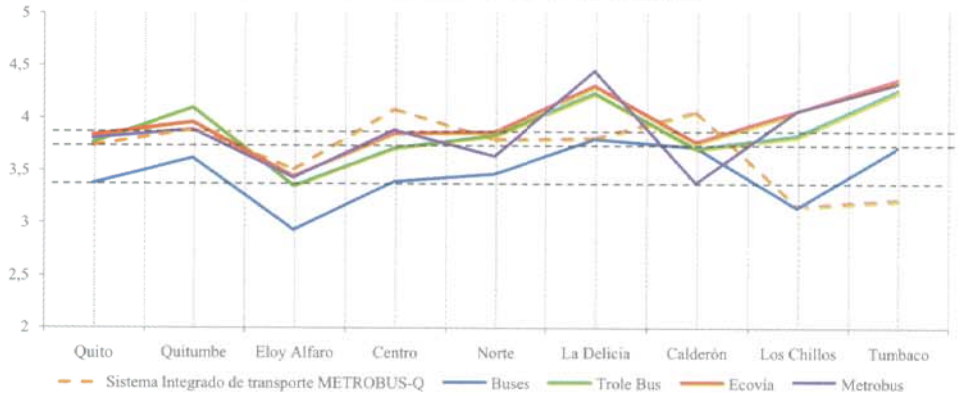
Por otro lado, los habitantes de la zona Eloy Alfaro califican al Sistema con un 3.51, es decir más bajo que el promedio ponderado de Quito (3,74). A diferencia de la situación del transporte para las zonas de los valles, Eloy Alfaro tiene varios puntos de acceso al Sistema Trolebús a través del borde oriental de su territorio.

Algo diferente ocurre con los datos de la Administración Zonal Calderón, quienes calificaron al sistema con un 4,05, una de las calificaciones más altas entre las zonas. Esta calificación demuestra que existen deficiencias en el servicio que son percibidas por los usuarios. Más adelante se analizan las razones negativas y positivas que influyen en la calificación del sistema.

Al realizar el mismo análisis por género y por administración zonal identificamos que las mujeres parecen ser más críticas con respecto al servicio brindado y en todas las zonas de Quito califican al sistema con un grado ligeramente más bajo que los hombres.

Para saber cuáles son las razones positivas y negativas que influyen en una calificación total y ponderada de Quito (3.74) se pidió a los encuestados que escojan entre las opciones cerradas y de manera jerárquica[101]; las tres razones negativas y las tres razones positivas por las cuales califica de esta manera al Sistema.

Gráfico 4.6. Quito, 2008: Índices de satisfacción con sistemas de transporte público por administraciones zonales



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Las principales razones negativas que desalientan a calificar de mejor manera al Sistema son; exceso de pasajeros (27%), faltan unidades en horas pico (21%), no existe coordinación (10%), y no hay suficientes alimentadores (10%).

Las principales razones positivas que alentaron a los encuestados a calificar de mejor manera (sobre 3 puntos) al Sistema Integral de Transporte son: suficientes unidades en las horas pico (17%), el pasaje no es caro (15%) y considera que hay suficientes rutas (15%).

Al considerar solamente las razones negativas, podemos ver que las opciones adquieren relevancia solo para ciertas zonas. Por ejemplo, la observación negativa de que el transporte es lento, es relevante para la zona de Calderón (4%) y para la

[101] En un rango del 1 al 6, ¿Cómo califica al sistema de integrado de transporte (Trole-Ecovía-Metrobús) y Por qué califica de esta manera? Primera razón más importante, segunda razón más importante, tercera razón más importante. Se incluyeron razones de orden negativo y positivas.

zona Centro (5%). Que no haya acceso para discapacitados es perceptible en la población que habita en las zonas Los Chillos en un 5% y en Quitumbe en un 7%.

La invasión de vía exclusiva generalmente afecta la velocidad de un sistema de transporte BRT. La zona que se ve más afectada por la invasión de vía es Calderón (4%), lugar al que se llega utilizando el Sistema Trole, Metrobús o Ecovía gracias al servicio de los buses alimentadores. La siguiente zona que se ve afectada por la invasión de vía del BRT es Eloy Alfaro, zona que está servida por el sistema de Trolebús.

La percepción negativa "los choferes conducen mal" es mayormente percibida por la población de la zona La Delicia (13%), seguidos por Quitumbe (8%). Por otro lado la percepción que los vehículos están en mal estado es experimentada principalmente por la población de la zona La Delicia (7%).

Experiencias en falta de coordinación en el sistema de transporte es percibida principalmente por las poblaciones de Los Chillos en un 18%, y Tumbaco en un 17%, seguido por Calderón (13%), Centro, (13%) y Quitumbe (12%). La percepción respecto al escaso número de alimentadores, es sentida principalmente en la zona La Delicia (12%) y en Quitumbe (11%).

El valor de los pasajes, en general, tiene muy poco peso dentro de los principales factores que influyen negativamente en la calificación del Sistema Integrado. Sin embargo, las dos zonas en las que resalta un cierto porcentaje son Los Chillos (5%) y Quitumbe (5%).

Como se mencionó anteriormente, en Quito las dos opciones negativas, que desde la percepción, afectan la calificación del Sistema de Transporte son el exceso de pasajeros y la falta de unidades en horas pico. Al ver los datos del factor "exceso de pasajeros" en el territorio, podemos identificar que la administración zonal de Calderón presenta el más alto porcentaje de gente que escogió este factor negativo (33%), seguido por Tumbaco (29%), Norte (28%) y Centro (28%). De igual manera la falta de unidades en horas pico es sentida nuevamente por Calderón (26%) y Tumbaco (24%).

Los datos analizados corresponden a una calificación general del sistema integrado de transporte, o Metrobús-Q, que como se explicó anteriormente está conformado por tres sistemas BRT: Ecovía, Trolebús y Metrobús. También se recalcó que estos sistemas atraviesan territorios distintos, por lo tanto es indispensable dar una mirada individual a cada uno de ellos y conocer la percepción y satisfacción que los ciudadanos presentan frente a estos servicios gestionados por el Municipio de Quito.

4. 3. Calificación al servicio y satisfación

Trolebús

Entre las personas que utilizan el sistema de transporte integrado en todo Quito, se pidió calificar a cada uno de los sistemas BRT que lo conforman. En el caso del Trolebus, un 13% califica al sistema Trolebus con 6 o muy bien, 17% con 5, un 29% califica con 4, un 23% con 3 y un 9% lo califica con 2 y una misma cantidad lo califica con 1. Esto nos da un indicador de 3.77 como calificación general en Quito al sistema Trolebus.

Esta calificación varía según el territorio, de acuerdo al acceso y facilidades de uso de este sistema desde el lugar de residencia, trabajo o estudio. Al ver la misma calificación por administraciones zonales se puede identificar que Norte (12%) y Eloy Alfaro (13%) demuestran un porcentaje significativo en la calificacion "1 o muy malo" en comparación con el resto de administraciones.

Por otro lado resalta la calificación muy buena en La Delicia (29%), tomando en cuenta que a estas zona el Sistema Trole llega sólo con sus alimentadores. Este tipo de datos son los que demuestran la relevancia de datos de percepción de los pobladores de un lugar con repecto a otros.

Utilizando un indicador calculado[102], las zonas más satisfechas con el Sistema Trolebus son Quitumbe (4,10); La Delicia (4,23); y los encuestados en Tumbaco (4,25), a pesar de no tener servicio directo del Sistema Trolebus.[103] (Ver tabla 4.1).

Con relación al nivel de satisfacción con la gestión del servicio del Trolebus, los resultados dicen que un 38,73% esta "muy" satisfecho, 42,52% esta "poco" satisfecho, 13,75% esta "nada" satisfecho y 5% "no conoce". Si se dan valores sobre seis[104] a estas categorias de satisfacción obtenemos un indicador de satisfacción 4,35 el cual es más alto que la calificación general de Quito (3.77)

[102] Este indicador se obtiene al multiplicar el porcentaje que obtuvo cada grado de calificación por cada una de las calificaciones. Al sumar los resultados se obtiene una calificación ponderada para cada zona. Para obtener la calificación total para Quito se pondera las calificaciones totales de cada zona por el peso de cada una en la población total de Quito.

[103] Solo existe una ruta de alimentador desde la terminar norte La "Y" hasta la terminal norte del sistema Ecovia "Río Coca" y junto a ella se encuentra la estación de buses inter parroquiales que van hacia el valle de Tumbaco.

[104] Para desarrollar un indicador utilizando las estadísticas de los resultados a esta pregunta, se asumió un valor 6 para "mucho", un valor 4 para "poco" un valor 2 a "nada" y un valor 1 "no conoce".

Ecovía

En el caso de la Ecovía[105], el 11.35% de los encuestados califica al Sistema con un puntaje de 6 o muy bueno, 20% con 5 , 32.02% con 4, 21% con 3, 9% con 2 y 7% lo califica de muy malo. Esto nos da un indicador de 3.84 como calificación general en Quito, al sistema Ecovía.

La calificación al servicio que brinda este sistema de transporte asi como el Trolebus varía según el territorio, asi como las facilidades de acceso e interconexión de la ecovía con otros modos de transporte, varia dependiendo la zona de la ciudad donde se encuentre. Al ver la calificacion obtenida en administraciones zonales se observa que demuestran un porcentaje representativo en la calificacion "muy malo" en comparación con el resto de adminsitraciones son nuevamente las zonas de Eloy Alfaro y Norte.

Debe notarse que en la Delicia, zona que no recibe el servicio de este sistema, 27% califica con "muy buena". Por otro lado, el porcentaje de calificación "muy buena" de 29% dado por la zona Tumbaco, representa el éxito de este sistema de transporte al conectar el sistema interparroquial de cooperativas de buses con el sistema integrado municipal.

En resumen las zonas que califican de mejor manera al sistema Ecovia son Tumbaco (4,42), La Delicia (4,30), Los Chillos (4,05). Las zonas que en menor grado calificaron al sistema fueron Eloy Alfaro (3,44), Calderón (3,76), Centro (3,85), Norte (3,88), Quitumbe (3,96), tomando en cuenta que en Quito la calificacion obtenida es de 3.84.

Con respecto a la pregunta para conocer el nivel de satisfacción[106] con la gestión del servicio de la Ecovía, los resultados dicen que un 38.80% esta "muy" satisfecho, un 40,42% esta "poco" satisfecho, un 13,27% esta "nada" y un 7,51% "no conoce". Si se dan valores sobre seis a estas categorías de satisfacción nos da un indicador de satisfacción 5,43 el cual es representativamente más alto que la calificación al servicio (3.84).

Metrobus

Las calificaciones que obtuvo el sistema Metrobus se distribuyen de la siguiente manera: un 13% califica al sistema como "muy bueno" o 6; 19% con un puntaje

[105] La calificación utilizada ubica a 6 como muy bueno y a 1 como muy malo.

[106] La pregunta planteada a los entrevistados fue ¿Qué tan satisfecho se encuentra con la gestión de las siguientes instancias Municipales? Las opciones de respuesta fueron (Mucho/Poco/Nada/No conoce)

de 5, 28% califica con 4, 21% con 3, 10% califica con 2 y 7% lo califica con 1 o muy malo. Esto nos da un indicador de 3.81 como calificación general en Quito al servicio que presta el sistema Metrobus (Sistema del corredor norte). Estos datos analizados en el territorio varian debido a la estructura misma del sistema ya que sólo da servicio a las zonas Centro, Norte y La Delicia (Ver Mapa). Aunque existen sectores de Quito que no se encuentran beneficiados por el servicio del sistema, esto no excluye que los habitantes encuestados acceden a él o perciban el servicio de alguna manera. Las administraciones que demuestran un porcentaje representativo en la calificacion "muy malo" es decir de 1 sobre 6, en comparación con el resto de administraciones y tomando en cuenta el 100% de la distribución en cada una de las zonas, vuelven a ser las administraciones Eloy Alfaro (11%) y la zona norte (12%).

Nuevamente resalta el 35% de calificación "muy buena" en administración zonal La Delicia. Con éste servicio ésta zona si es un territorio servido por la estructura del sistema de transporte BRT.

Seguidamente, se utilizó un indicador calculado desde las diferentes respuestas donde se puede concluir que las zonas que califican de mejor manera al sistema Metrobus son La Delicia (4,44), Tumbaco (4,31), Los Chillos (4,05). Igualmente, las zonas que en menor grado calificaron al sistema, ubicando el indicador debajo de 4 sobre 6, fueron Eloy Alfaro (3,43), Calderón (3,37), Centro (3,88), Quitumbe (3,89). La zona Norte obtuvo el indicador de calificación más bajo(3,64).

Con respecto a la pregunta para conocer el nivel de satisfacción con la gestión del servicio de Metrobus, los resultados dicen que un 39% esta "muy" satisfecho, 41% esta "poco" satisfecho, 14% esta "nada" y 7% "no conoce". Si se dan valores sobre seis a estas categorías de satisfacción obtenemos un indicador de 4,17 el cual es representativamente más alto que la calificación incial general de Quito es de 3,81.

Finalmente, la tabla 4.2, resume los dos índices obtenidos en general para Quito para cada uno de los sistemas de transporte. Se hace la diferencia entre la calificación al servicio, con la satisfacción de los usuarios. El servicio que presta cada uno de los sistemas de transporte que conforman el Sistema de Transporte Integrado Metrobús-Q, satisface a los usuarios en grados positivos. Sin embargo, en comparación, los puntajes de calificación al servicio no son tan altos. Esto quiere decir que aunque los usuarios están satisfechos, estos perciben que el servicio en general puede ser mejor.

Tabla 4.2. Quito, 2008: Índices sistemas BRT

Índices Quito		
Sistema BRT	Calificación Servicio	Satisfacción servicio
Trolebus	3,77	4,35
Ecovía	3,84	5,43
Metrobus	3,81	4,17

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Buses y Taxis

Para continuar con el análisis de los diferentes modos de transporte en la ciudad, se analizarán los resultados a las preguntas donde se solicitó calificar con puntajes del 1 al 6, al servicio de buses y taxis en Quito.

Los resultados de la distribución de uso de transporte público en Quito indicaron que un 67% de la población utiliza este modo de transporte. Al ver los resultados con respecto a la calificación al servicio de los buses, un 12% calificó con 6, mientras un 14% calificó con 5. Un 20% calificó con 4, y un mismo porcentaje con 3. Estos datos arrojan un total ponderado de 3,38 como indicador de percepción del sevicio de los buses en manos de cooperativas privadas.

Al ver los datos de manera territorial, las zona más insatisfecha y que califica con un puntaje menor al promedio de Quito, es la zona Eloy Alfaro (2,93). Seguidamente, se observa la calificación de 3,16 que corresponde a la zona de Los Chillos. Esta calificación, en conjunto con las otras calificaciones obtenidas (Sistema Integrado de Transporte), demuestra las falencias en el servicio de transporte que perciben los pobladores de esta zona en comparación a otras zonas administrativas de la ciudad. Las zonas que califican ligeramente con mejores puntajes al servicio que brindan los buses son Tumbaco 3,7 y Calderón 3,71.

Se realizaron preguntas cerradas para conocer las razones por las cuales el servicio de las cooperativas de buses reciben esta calificación en Quito. En general, entre los que calificaron al sistema con un 3 o menor, un 22% considera que el "exceso de pasajeros" es la razón negativa con más peso en la distribución total de la pregunta[107] (Gráfico 4.7). Esta percepción adquiere relevancia

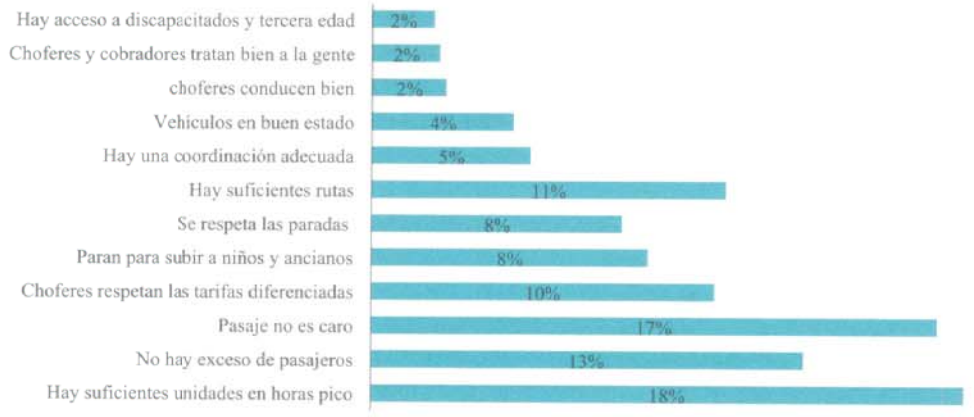
[107] La pregunta de la encuesta solicitó al encuestado mencionar las tres razones más importantes negativas y positivas y en orden jerárquico. Los resultados del cuadro demuestran las estadísticas resultado de la suma de los valores absolutos de las opciones más y menos importantes.

cuando vemos la contradicción con las respuestas de razones positivas para calificar al sistema, en donde se observa que "hay suficientes unidades en horas pico" obtuvo un porcentaje de 18% (Gráfico 4.8). Es decir, mientras un grupo de personas considera que "hay excesos de pasajeros" seguramente en horas pico, otro grupo observa que durante estas horas pico hay suficientes unidades lo que tal vez evita el "exceso de pasajeros".

Gráfico 4.7. Quito, 2008: Razones que influyen en una calificación negativa, cooperativas de buses

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico 4.8. Quito, 2008: Razones que influyen en una calificación positiva, cooperativas de buses



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Por otro lado vale resaltar otras condiciones negativas que afectan en la percepción y calificación negativa sobre la calidad del servicio de buses. Así, tenemos que un 14% señala que los buses "no paran para subir a los niños y ancianos" y un 12% indica que "no se respetan las paradas".

Cuando se observan las estadísticas a las respuestas de razones positivas que influyen en la calificación del servicio de buses es importante notar que un 11% considera que "hay suficientes rutas", y complementariamente un 17% observa que el "pasaje no es caro".

Sobre los taxis, un servicio privado de transporte en la ciudad, se puede observar que dentro de los diferentes servicios de transporte público analizados los taxis reciben la mejor calificación con un 4,44. Esta calificación proviene del cálculo ponderado de la calificación en grado del 1 al 6 donde los resultados demuestran que un 33% de Quito califica al servicio de taxis con 4, mientras un 22% lo califica con 3.

Siguiendo la misma estrategia de análisis, se puede observar que existen ciertas zonas de la ciudad que demuestran su safisfacción con el servicio de taxis. Estas calificaciónes por lo general se ubican en un margen entre 4 y 5 con excepción de la zona de Calderón donde los taxis obtuvieron una calificación ponderada de 3,98. La zona de Tumbaco parece ser la zona más satisfecha al calificar el servicio con un 5,05.

4.4. El estado de las vías

En el inicio de esta sección se mencionó que las vías son un componente de la movilidad en la ciudad de Quito. Por esta razón contamos con resultados a las preguntas realizadas[108] para conocer la percepción existente, sobre el estado de las vías, tanto en Quito en general, como en las zonas.

Partimos de tomar en cuenta que un 64% de las vías de acceso a los barrios de Quito son pavimentadas, un 31% son de adoquín, un 3% de tierra y un 2% de piedra. Del 31% de vías adoquinadas, el 25% se ubica en el territorio de la adminstración zonal Quitumbe, 20% en la zona de La Delicia, y un 15% en la Zona Norte. Debe notarseque esta zonas son periféricas y pueden encontrarse en procesos de consolidación.[109] Por otro lado, zonas como Calderón presentan

[108] La primera pregunta realizada fue: ¿Las vías de acceso a su barrio en general son?; la siguientes preguntas abordaron el tema de satisfacción: ¿Cómo califica Ud., el estado de las calles y vías de la ciudad?, 1 muy malo, 6 muy bueno y finalmente las razones con opciones cerradas para definir algunos detalles que influyen en la calificación dada.

[109] Aunque la zona Norte es parte del núcleo consolidado, cuenta con algunas áreas especialmente ubicadas a las laderas, que se encuentran aún en ese proceso.

sólo un 6% del total de vías de adoquín de Quito, pero localmente esto corresponde a un tercio de las vías de acceso a barrios en la zona de Calderón.

Del 64% de vías de acceso a barrios que están pavimentadas, en mayor grado corresponden a la zona Eloy Alfaro (30%), lo que corresponde localmente al 81%; seguidamente, por un 26% que se encuentra en la zona Norte, lo que corresponde a un 77% de su interior. Aparentemente, en menor grado la zona de Tumbaco tiene un 3% del total de vías de acceso a barrios pavimentadas, pero este porcentaje localmente corresponde al 58% de vías en ese territorio.

Los resultados a la pregunta sobre calificación al estado de las calles y vías de la ciudad, arroja un índice de satisfacción en Quito de 3,70. Al ver estos datos en los territorios de las administraciones zonales y tomando el índice de Quito como punto de referencia, existe una zona como Los Chillos, donde se observa una calificación ponderada de 3,06, la más baja entre las administraciones zonales. Esta calificación dada por los encuestados que habitan en este territorio suma un factor más al desequilibrio que vive esta zona en terminos de movilidad y desde la percepción de sus habitantes.

Al parecer la zona más satisfecha que coloca la calificación más alta al estado de las calles y vías es Quitumbe con 3,91. Esta calificación seguramente va ligada al tiempo que la construcción en esta zona de la ciudad tiene, ya que como se analizó anteriormente un 70% de las vías de acceso a los barrios son de adoquín y se puede argumentar que son relativamente nuevas o se mantienen en buen estado.

Para conocer sobre la satisfacción de los encuestados se preguntó de manera cerrada[110] cuáles son las condiciones negativas que influyen en la calificación sobre el estado de las calles. De esta manera se puede observar que, en general, existen tres razones negativas que pesan de la misma manera sobre la percepción de la gente encuestada: "falta de mantenimiento" (20%), "Las vias tienen baches" (22%), "las vías estan en mal estado" (23%).

Conclusiones

Este capítulo ha demostrado los niveles de uso y satisfacción con respecto a los diferentes modos de transporte con los que cuenta la ciudad. También se ha podido conocer cuáles son las principales razones de insatisfacción especialmente en el uso del transporte público y la situación del tráfico en la ciudad.

[110] Las opciones cerradas fueron: "las vías no están bien conectadas entre ellas", "la señalización es mala", "repavimentación no dura", "falta de iluminación", "la mayoría de las vías son inseguras", "utilizan materiales de mala calidad", "demora en la reparación", "falta de mantenimiento", "las vías tienen muchos baches", "las vías están en mal estado".

Un gran porcentaje de la población utiliza transporte público (72%), mientras un 26% utiliza transporte privado. Los datos de este capítulo demuestran que existe un porcentaje de usuarios de transporte público que sí tienen vehículo propio (14%).[111] Al conocer que un 26% de personas de Quito son las que utilizan sus vehículos diariamente es importante recalcar que aunque parece un porcentaje relativamente bajo esto corresponde al total de casi 300,000[112] vehículos que transitan en la ciudad y que son los que congestionan el tránsito desde la percepción de los encuestados.

Quito tiene básicamente dos formas de transporte público: los buses de cooperativas particulares y los BRT (Trole, Ennovia y Metrobús) que conforman el Sistema Integrado de Transporte, Metrobús-Q. La selección del modo de transporte depende del lugar de residencia. Se encuentra que en Quito los buses son los más utilizados y luego el sistema de transporte integrado. Sin embargo, existen zonas de la ciudad donde la cercanía y facilidad de acceso al sistema de transporte integrado incrementa el porcentaje de uso, tal es el caso de las zonas La Delicia y Eloy Alfaro, donde el porcentaje de uso del Trolebús es mayor al porcentaje promedio de Quito. El sistema de transporte Ecovía es el BRT que más diversidad de estratos socioeconómicos moviliza. Un 45% por ciento de los usuarios de este sistema son de estratos altos.

Otros modos de transporte como los no motorizados (bicicletas y peatones) no son respetados en la ciudad. Si un total del 68% de la población no cuenta con un automóvil quiere decir entonces que estas personas son generalmente peatones sintiendo un irrespeto constante. Un 48% de encuestados aseguraron que se respeta "poco" a los peatones. Estos datos evidencian que en términos de calidad de vida en el aspecto movilidad, la población de Quito aun tiene procesos educativos y de sociabilidad pendientes.

Los índices de satisfacción obtenidos para cada uno de los sistemas BRT del Metrobús-Q indican que hay zonas que por estar mejor conectadas con ellos, se sienten más satisfechas. Por otro lado, zonas como la Delicia, tienen índices de satisfacción altos con respecto al sistema Metrobús, Trole y Ecovía aunque allí solamente lleguen los alimentadores. Esto indica que el servicio integrado es percibido positivamente por los usuarios de esta zona de la ciudad.

Contrariamente, Eloy Alfaro es una zona con índices de satisfacción bajos, pues consistentemente los índices con respecto al trole, Ecovía y Metrobús, y coo-

[111] Este porcentaje puede tener referencia a las familias que tienen un vehículo y lo comparten; obligando en ciertos momentos a utilizar transporte público para ciertas actividades.
[112] El Plan de movilidad calcula 145 vehículos por cada mil personas (PPM, 2008:17). Eso nos da un total aproximado de 300.000 vehículos.

perativas de buses son los más bajos en todo Quito. En otras zonas como Los Chillos, la insatisfacción se concentra en el servicio prestado por los buses y no con los sistemas BRT (Gráfico 4.6).

Para observar más de cerca la situación de los sistemas BRT, se realizaron dos tipos de índices: uno que califica netamente al servicio y otros que indica la satisfacción con el servicio prestado. El índice de calificación de servicio es más bajo que el de calificación de la satisfacción. Por ejemplo, mientras la calificación de servicio que obtuvo el Trolebús es 3,77, el de satisfacción es 4,35 (Tabla 4.2). Esto indica que de cierta manera aunque existe un nivel de satisfacción positivo, los usuarios consideran que en el general el servicio puede ser aun mejor. Las razones negativas y positivas influyen en las calificaciones de servicio que brindan los buses. Los usuarios de cooperativas de buses, en general, consideran que el exceso de pasajeros es lo que los hace ubicar el nivel de satisfacción en un 3 o menor. Por otro lado, la razón positiva que influye en los encuestados a ubicar su nivel de satisfacción sobre 4 es que "existen suficientes rutas". Finalmente se observaron los datos con respecto al estado de las vías. En este caso se pudo determinar que gran parte de la ciudad cuenta con vías pavimentadas y las zonas que cuentan con vías adoquinadas son periféricas, Quitumbe. La satisfacción general respecto al estado de las vías en Quito es 3,70 y la razón que ha pesado en este nivel de satisfacción en un 20% es "falta de mantenimiento".

El estado de la movilidad analizado desde la percepción de los ciudadanos que día a día se movilizan en la ciudad demuestra, como se ha visto en este capítulo, varias tendencias. El uso de transporte público es alto y el nivel de satisfacción varia significativamente a través de las zonas debido a condiciones de accesibilidad de transporte. Existe la percepción que los automóviles son los causantes del problema del tránsito en la ciudad lo que indica un ambiente adecuado para aplicación de políticas de mejoramiento del tránsito. Los propietarios de vehículos corresponden a un 26% lo que deja al resto de población como usuarios de transporte público.

CAPÍTULO 5

Identidad y cohesión social en Quito

La identidad está íntimamente ligada al sentido de pertenencia que cada persona reconoce como punto de referencia. Individualmente permite su inserción en el tejido social y colectivamente perfila patrones de cohesión en los territorios. Tanto la realización individual como el desarrollo de identidades colectivas, suponen la vinculación entre los integrantes de la sociedad de una manera que promueva la lealtad grupal y fomente el respeto por la diversidad y la no discriminación (Berman y Phillips, 2004).

Las identidades no están constituidas de modo natural, sino que se construyen discursivamente como producto de la demarcación entre la diferencia y la pertenencia.[113] Aunque pueden apoyarse en datos objetivos, son interpretaciones subjetivas, producto de cambios históricos que han ido creando tejidos interculturales extremadamente complejos. Por lo tanto, pensar en una sola identidad niega la relevancia de la diversidad propia de la inserción y negociación social de los individuos, sus diversas asociaciones y afiliaciones, conforme a las reglas del juego de la convivencia (Martín-Barbero, 1987).[114]

La construcción de la identidad territorial de los habitantes de Quito refleja un proceso continuo, vinculado con factores histórico-culturales, político-cultura-

[113] Hall, 2003: 18
[114] Martín Barbero, 1987: 205-206

les y socio-económicos, que se han ido desarrollando a partir de las relaciones tejidas en el corazón urbano y con las recientes áreas de expansión.

El ánimo de explorar elementos de la identidad de los quiteños se orienta a encontrar vínculos que permitan identificar valores, principios de interacción, comunicación y cooperación, necesarios para el funcionamiento de la sociedad en su conjunto. Sin embargo el análisis siguiente no agota la vastedad del tema, sino que ubica algunos elementos ligados a la identidad cultural de los quiteños referentes a principios, normas, valores y sentidos que una persona comparte la comunidad a la cual pertenece.

Así, la identidad ligada a la cohesión social se vincula con los aspectos antes señalados y la demanda de comunidad que, como señala Marramao, aún es un genuino fenómeno moderno ante la paradoja de la globalización, donde la tradición es re-inventada y la comunidad es re-imaginada conforme a los valores y principios que las conforman (Marramao, 2007).

En primer lugar, el análisis propuesto valora la percepción de identidad desde el grado de identificación con la ciudad, es decir la fuerza del vínculo ligada al análisis del material simbólico, los rasgos cívicos y sociales de dicha identidad. Se analiza también la relación de identidad con una dimensión política vinculada a la participación destacándose el principio de ciudadanía como regulador del vínculo social en la vida de la ciudad, además la participación religiosa como un rasgo de identidad simbólica. En términos de un horizonte político-cultural resulta sugerente relacionar la identidad con la participación - tanto cívica como religiosa- expresada como mecanismo de integración con cierto impacto en la vida social.

Adicionalmente, se analiza la identificación étnica donde el mestizaje aparece como un factor cultural valorado como atributo resultante de las relaciones multiculturales y como inclusión en términos de tolerancias, que dan como resultado gradaciones o matices en el trato social -en tanto realidad y discurso- y como elementos de unión o tensiones respecto de las desigualdades efectivas, marcadas por la convivencia a través de elementos como el racismo y las relaciones multiculturales. Por último se hace una lectura vinculada a las relaciones de género.

5.1. ¿Cómo perciben su identidad los quiteños?

El propósito de esta parte del análisis es identificar aquellas variables que constituyen el "modo de ser" de los quiteños, a través de las cuales se buscará un acercamiento a la percepción de la identidad y elementos que explican el sen-

tido de pertenencia e identificación con la ciudad.[115]
Las preguntas utilizadas son las siguientes:

- ¿Qué es para usted ser quiteño?
- ¿Se identifica como quiteño?
- ¿Qué tan orgulloso se siente de la ciudad?
- ¿Qué es lo que más representa a Quito?

Con el fin de conocer el conjunto de personas identificadas como quiteños se utilizó la pregunta: ¿Se identifica Ud. como quiteño?, con lo que se obtuvo los siguientes resultados: El 73% de los encuestados afirmaron sentirse identificados como quiteños, mientras un 27% respondió no hacerlo.[116]

Dichas cifras hacen posible establecer que hay un alto grado de identificación con la ciudad, lo cual permite anticipar que la mayoría de encuestados refiere un alto sentido de pertenencia y que a pesar de las diferencias y heterogeneidad, han internalizado vínculos con la ciudad.[117]

Los resultados dan cuenta de particularidades territoriales en relación a la identidad. Es decir, a pesar de una mayoritaria identificación, ésta no es simétrica en el conjunto de la ciudad, reflejando heterogeneidad y distancia en la manera como los diversos sectores integran el sentido de pertenencia.

Los principales hallazgos evidencian que, por sectores, el centro presenta el mayor porcentaje de identificación con la ciudad (81%), mientras que el sector de los valles el más bajo (65% o 16 puntos porcentuales por debajo del promedio ciudad), y el sur y el norte reflejan la tendencia ciudad.

Si se interrelaciona las administraciones zonales y sectores se observan asimetrías por ejemplo en los sectores norte y sur, se destacan variaciones; así, la administración zonal Norte presenta el más alto nivel de identificación (76%) mientras que la administración Quitumbe, en el sur, el más bajo (60%).[118] Mientras que el sector Centro y la administración zonal "Centro" presentan los porcentajes de identificación más altos con la ciudad (81%)

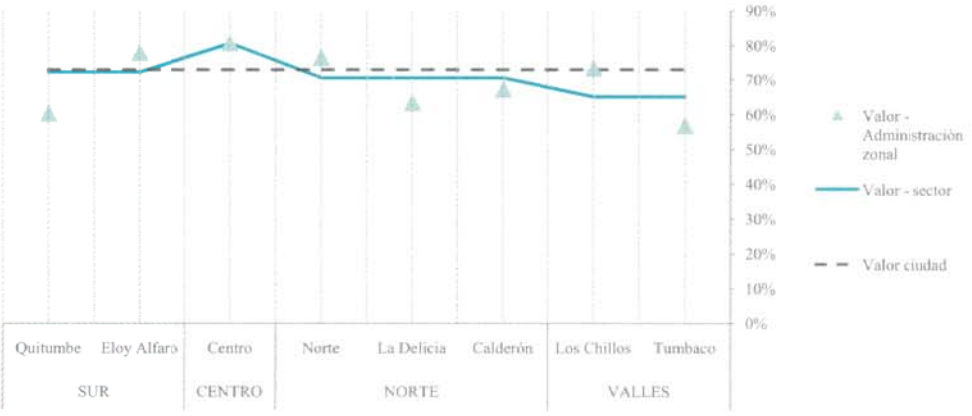
[115] De acuerdo al tipo de instrumento utilizado, los elementos considerados corresponden a aspectos que configurarían la identidad en las personas y fueron fijados previamente por los objetivos de la investigación.

[116] De este 27%, existe un porcentaje de encuestados (16%) que pese a haber nacido en Quito no se identifica como quiteño.

[117] No es posible establecer si este rasgo se ha intensificado o modificado en la actualidad ya que no se dispone de datos históricos que permitan su comparación.

[118] En este caso, el análisis se presenta a nivel de administraciones zonales (Norte: La Delicia, Calderón y Norte; Sur: Quitumbe y Eloy Alfaro; Valles: Tumbaco y Los Chillos y Centro) debido a que las diferencias encontradas entre éstas son significativas.

Gráfico 5.1.1. Quito, 2008: Los que se identifican como quiteños, por sector y zona administrativa



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

La lectura de la ciudad muestra cierta uniformidad en cuanto a la percepción de identidad con algunas diferencias entre sectores; sin embargo, se complejiza en la relación de identidad con otras variables que vale la pena considerar.

En el indicador de estrato socio-económico, se observa que el estrato alto es el que más se identifica como quiteño, ubicándose a diez puntos porcentuales sobre el valor ciudad y distanciándose quince puntos porcentuales del estrato bajo. Esta relación podría ser resultante de mejores oportunidades y posibilidades de acceso a educación, ocupación, infraestructura habitacional, servicios, etc.

Respecto a los grupos étnicos, son los indígenas quienes menos se identifican con la ciudad (62%), especialmente aquellos que residen en el sector norte. Esta cifra es mucho menor al analizar la variable por género, ya que cuatro de cada diez mujeres indígenas no se identifican como quiteñas (46%) (Ver Anexo 8).

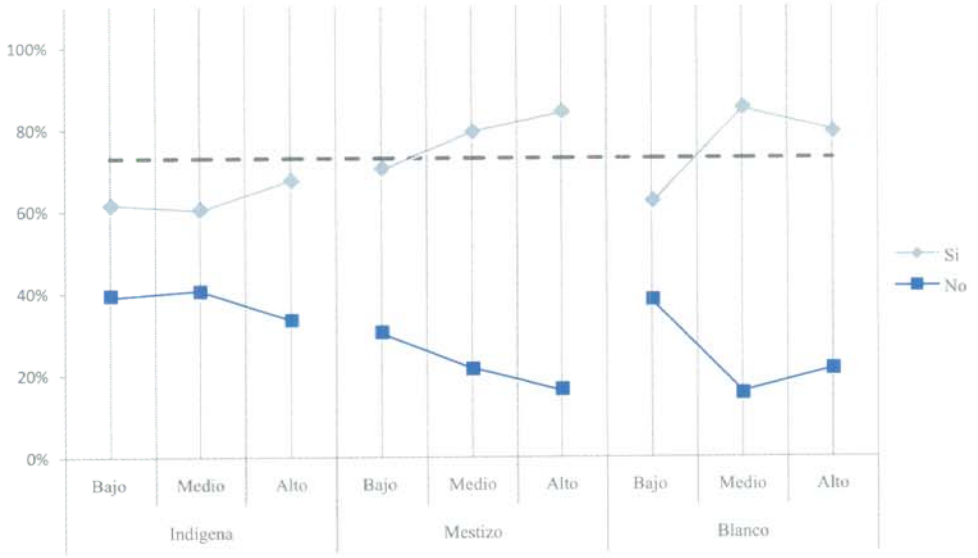
Los datos resultan muy reveladores y podrían sugerir factores que condicionan la interiorización de la ciudad en ciertos grupos étnicos. Estos factores pueden estar ligados al carácter transitorio que la ciudad representa para algunas de las mujeres indígenas, ya que actúa como un polo de atracción, mas no constituye necesariamente el espacio de reproducción familiar.

Al parecer, el centro es el sector de mayor identificación con la ciudad y quienes más lo perciben corresponden al grupo mestizo e indígena, no así el grupo étnico blanco que muestra mayor identificación en el norte y en menor medida en los valles. (Ver Anexo 9)

Variables de edad, ocupación y niveles de escolaridad no muestran diferencias significativas en relación a la tendencia de identificación como quiteños. Sin embargo, se encuentran matices entre los distintos sectores y grupos (variable socio-económica y étnica) como se puede observar en el gráfico 5.1.2, que sugieren una mayor problematización que enriquece el sentido de las relaciones identitarias.

Dicha diversidad puede ser portadora de niveles de exclusión, dificultando la integración social, evitando el fortalecimiento de redes sociales (capital social) y limitando las posibilidades de cohesión. Todos estos factores ponen en desventaja el mejoramiento conjunto de la calidad de vida de los quiteños, aunque la complejidad de este tema no pueda ser resuelta con suficiente profundidad con los insumos que la encuesta proporciona.

Gráfico 5.1.2. Quito, 2008: Los que se identifican como quiteños, por estrato socioeconómico y grupo étnico



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

5.2. Caracterización de los quiteños por nacimiento o por orgullo de la ciudad

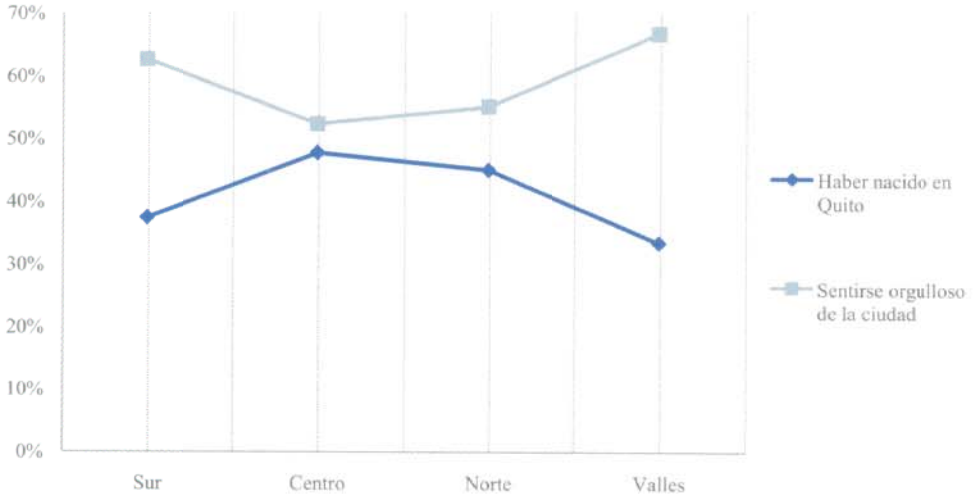
El hecho de que la gran mayoría de habitantes se identifique como quiteños tiene una altísima importancia, en el propósito de valorar el material simbólico donde se asienta la cohesión social. Para ello interesa destacar cómo y dónde se afirma este vínculo de identificación y pertenencia y en qué aspectos o ele-

mentos se expresa. Se tomó como referencia la pregunta ¿Qué es para Ud. ser quiteño?[119]

Los resultados establecen que el "orgullo por la ciudad" es una consideración que está por encima del nacimiento, ya que representa el 59% (el haber nacido en Quito corresponde al 41%). El factor orgullo es un fuerte marcador identitario de vínculo hacia el territorio, señalando un valor simbólico que va mucho más allá del rasgo de nacimiento.

Como se observa en el gráfico 5.2.1, el "orgullo por la ciudad" aparece en mayor proporción en los valles y en el sur, mientras que en el norte y en el centro la consideración del nacimiento y el orgullo por la ciudad demuestran mucha cercanía Los atributos señalados constituyen aspectos muy importantes en cuanto a elementos integradores porque contribuyen en la misma medida a crear condiciones de capital social y fortalecer el tejido social.

Gráfico 5.2.1. Quito, 2008: ¿Qué es para Ud. ser quiteño?



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

5.2.1. El orgullo por la ciudad

La reflexión de lo que representa el "orgullo por la ciudad" contiene dos variables claves: una encierra elementos representativos de Quito (lugares, espacios,

[119] La secuencia y lógica de las preguntas sobre identidad en la encuesta parten del reconocimiento de lo que es "ser quiteño" valorado en el nacimiento u orgullo para posteriormente saber si se identifica o no como tal.

símbolos, etc.) y la otra se relaciona con obras realizadas por la municipalidad con las que más se identifican los quiteños.

El análisis del orgullo se desarrolla a partir de la pregunta ¿Qué es lo que más representa a Quito?[120] Los resultados muestran que es el Centro Histórico (34%), seguido de la "tradición, arte y cultura" (19%) y "su gente" (9%) (Ver Anexo 10).

Los elementos integrados a la noción de orgullo de la ciudad son trasversales a todos los sectores, destacándose el centro y el norte por su sentido de orgullo ligado al "Centro Histórico" (42%), expresados en la valoración de monumentos, plazas y calles. Esto permite afirmar que este sector de la ciudad cumple la función de mantener los depósitos del espacio simbólico-histórico, a la vez que reafirma una imagen tradicional alrededor de los cuales se construye o reconstruye la identidad.

El Centro Histórico de Quito es un sector que expresa una serie de valores y símbolos de la sociedad quiteña vinculados al orgullo y es, sin lugar a dudas, un espacio emblemático que al parecer da una forma y característica a la ciudad en su conjunto.

Si hablamos de capital social como una dimensión vinculada con el sentido de identidad y pertenencia, llama la atención la baja estimación de "su gente" en todos los sectores especialmente en los valles (Tumbaco 5%) anticipando la ausencia de esta dimensión como un pilar de orgullo de la ciudad. Su poca visibilidad puede ser síntoma de que los niveles de confianza, cooperación y valores de reciprocidad e intercambio no están siendo considerados como parte del conjunto de aspectos que hay que cuidar y valorar y de los cuales se puede enorgullecer un colectivo.

También es posible considerar que al ser los actores los que construyen información acerca de sus percepciones sobre la ciudad, su identidad y su desarrollo, también lo hacen acerca de sí mismos y de sus relaciones. Así, la determinación de elementos comunes fijados en el orgullo de lo patrimonial-histórico resuelve tensiones, unifica e integra una visión de ciudad. La dimensión de "su gente" podría ser reveladora de diversos intereses y conflictos latentes con los cuales se enfrentan la transformación de la ciudad en el día de hoy.

[120] La pregunta ¿Qué es lo que más representa a Quito? Ha sido tomada de la encuesta de Junio de 2008 realizada por el Municipio de Quito.

Además de la relación "nacimiento" y "orgullo por la ciudad", el definirse como quiteño atañe a una diversidad de elementos que dan lugar a la idea de compartir unos valores, un tipo de obligaciones y una relación de compromiso con la ciudad. La distinción entre el orgullo y este juego de elementos identitarios radica en que éstos involucran una gama más amplia de aspectos cualitativos que aquellos que podrían definir el orgullo.

Por lo tanto, existen otros rasgos que caracterizarían a los quiteños y para tratar de identificarlos, se ha optado por utilizar como complemento al análisis, información referida de la encuesta levantada por el Municipio de Quito en Junio de 2008,[121] en la cual además de las variables "haber nacido en Quito" y "sentirse orgulloso de la ciudad", se expresan otras que manifiestan rasgos vinculados con el comportamiento cívico de los quiteños respecto a la ciudad.

Los resultados a la pregunta establecen que el "haber nacido en Quito" y el "orgullo de la ciudad" fueron las opciones más mencionadas, lo cual confirma lo expuesto anteriormente. Las demás respuestas se desagregan en un conjunto de variables diversas como: respetar a la ciudad y ser responsable, tener identidad, amar a la ciudad, colaborar con la ciudad y cuidarla, ser amable, ser buen ciudadano, cooperar con la ciudad, vivir en armonía, etc.

Por motivos conceptuales y de análisis, los mencionados rasgos fueron agrupados en dos conjuntos de variables: rasgos de sociabilidad (28%) y rasgos de compromiso cívico (23%), ya que por sí solas cada una de estas opciones no responden a marcadores identitarios fuertes como es el caso del orgullo y el nacimiento (ver gráfico 5.2.1.1).

Entre los rasgos de compromiso cívico aparecen como más destacados el "respetar la ciudad y ser responsable" (9%) y "colaborar con la ciudad y quererla" (3%). Algunos de los aspectos señalados aparecen como elementos de identificación y obligaciones en una relación de ida y vuelta, es decir, coopero con la ciudad y ésta me devuelve la idea de vínculo, de participación y pertenencia. Sin embargo, se observa que los rasgos vinculados a las prácticas cívicas son muy débiles, ya que aparecen mencionados sólo dos aspectos de un conjunto de ocho.[122]

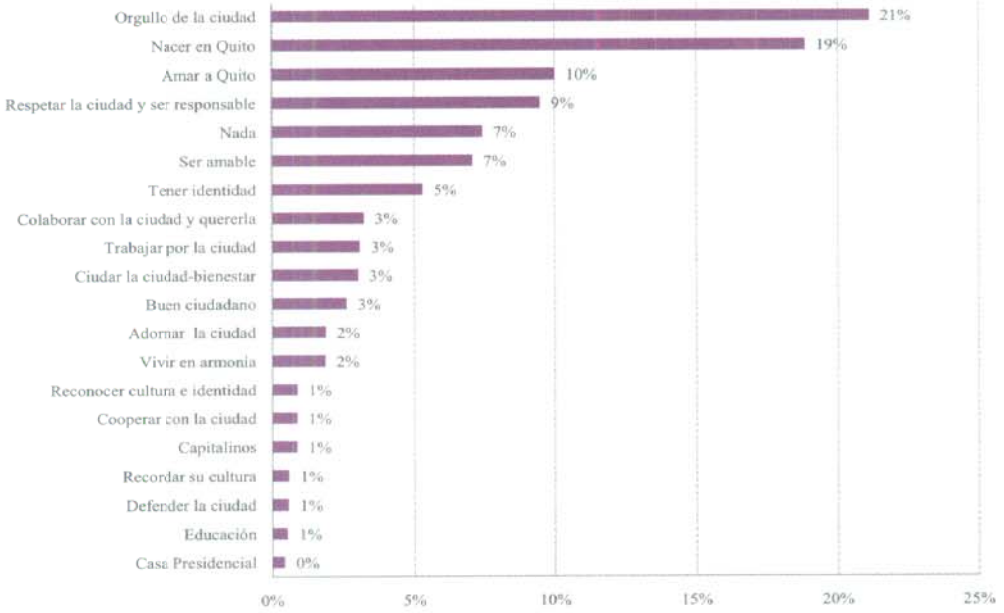
Por su parte, como rasgos de sociabilidad sobresalen "amar a Quito" (10%), "ser amable" (7%) y "tener identidad" (5%); que al igual que los rasgos cívicos, muestran un andamiaje frágil y etéreo respecto a las cualidades que destacan la relación entre las personas y la ciudad.

[121] Para este apartado se tomará la pregunta de la encuesta de Junio 2008 ¿Qué es lo que más representa a Quito?

[122] Por lo tanto, no se puede hablar de una tendencia, puesto que una de cada diez personas encuestadas refieren los rasgos señalados como características propias de los quiteños; y por el contrario, se observan porcentajes muy bajos en los otros indicadores, evidenciándose una idea muy vaga de las características del compromiso cívico quiteño.

Es importante preguntarse si esta débil expresión puede ser reflejo de una igualmente débil percepción de la construcción de ciudad y ciudadanía o de cultura cívica,[123] donde la convivencia en términos de cooperación, colaboración y relación con el "otro" en la ciudad también como generación de puentes y fortalecimiento de la calidad del tejido social[124] se presentan con niveles preocupantes.

Gráfico 5.2.1.1. Quito, 2008: ¿Qué es para usted ser quiteño?



Fuente: Encuesta MDMQ, junio 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

5.3. Obras y orgullo de la ciudad

A partir de la pregunta ¿Con qué obras realizadas recientemente por el Municipio se siente más identificado? Se parte del supuesto de que algunas de las obras realizadas en la ciudad podrían haber generado sentimientos de integración o pertenencia, asumiendo que hay espacios donde la ciudad converge, usa y reproduce y por ende, fija valoraciones que van más allá de la simple disponibilidad de la infraestructura o espacio público.

[123] La ciudadanía se alcanza en la relación dialéctica entre el ser humano y la ciudad: mientras ésta lo ciudadaniza, éste la humaniza En esta relación, la ciudad adquiere unas características especiales que la hacen ser más o menos humana, más o menos habitable. (Borja, 2003)

[124] La importancia de estos elementos es que al ser construcciones sociales deben ser reactualizados permanentemente con la finalidad de seguir vigentes a través de distintos agentes o actores sociales: familia, colegios, instituciones públicas, etc.

En relación a las obras que valoran los habitantes de la ciudad se observa que el 24% lo hace respecto al ciclopaseo, un 22% no se identifica con ninguna obra, un 17% lo hace con la Av. Amazonas y finalmente algo más bajo el Parque Metropolitano con el 12%.

A partir de los datos de la encuesta no es posible establecer los elementos o atributos de identificación que el ciclopaseo estaría generando o si esta obra está significando un referente de integración y conexión entre diversos sectores de la ciudad. Sin embargo, se puede establecer que quienes se identifican en mayor medida son los habitantes del norte (39%) y del sur (33%). Al relacionarlo con la variable edad, son los jóvenes de entre 18-25 años los más identificados (35%), al contrario de los adultos de entre 45-55 años, que son quienes menos se identifican (14%).

La Av. Amazonas es la tercera más destacada.[125] Se puede suponer que esta obra es muy valorada ya que constituye un punto de convergencia del tránsito y además porque está dentro de una zona donde confluyen actividades comerciales, turísticas y de esparcimiento, constituyéndose en una conexión hacia una nueva centralidad, tomando en consideración que la ciudad ya no se organiza en relación al centro.

Finalmente, otra de las obras con que más se identifican los quiteños es el Parque Metropolitano que junto a otros parques de la ciudad constituye un nuevo espacio de valoración. El sector que más lo destaca es el norte (55%), lo que puede deberse a aspectos como mayor cercanía y un punto de referencia importante en términos de calidad de vida para el sector.

La importancia del análisis de la identidad ligada a estas obras guarda relación con nuevos referentes en la ciudad, que en la actualidad se suman a aquellos de carácter monumental tradicionalmente referidos. Esta incorporación refleja modos de identificación diversos, donde aquellos tradicionales guardan mayor relación con una perspectiva patrimonial e histórica, mientras que los nuevos referentes se vinculan con componentes de integración, interconexión, flujos y consumo, tanto de carácter recreativo como funcional.

5.4 La participación y la identidad ciudadana

Esta sección aborda la dimensión político-cívico-cultural de la identidad que se complementa con los rasgos de cultura cívica, sociabilidad y "orgullo de su

[125] Al momento de aplicación de la encuesta, la ave. Amazonas era una de las obras que estaba en proceso de rehabilitación, por lo que es posible que esta condición haya influido en su valoración.

gente" antes descritos. El principio de ciudadanía como regulador del vínculo social en la vida pública, que encuentra un modo de expresión en la participación en grupos y redes sociales, es un camino hacia una mayor posibilidad de integración, pertenencia y por lo tanto cohesión.

Ubicar aspectos relacionados con la vinculación de los individuos a ciertas actividades de participación en organizaciones y comités vecinales se complementa con las características de compromiso cívico. Estos podrían reforzar elementos generadores de capital vínculo e identidad dados por la participación en intereses compartidos y el encuentro en espacios comunes, además del cumplimiento de normas sociales y obligaciones hacia la ciudad, que pueden ser leídas como nociones de corresponsabilidad.

En este sentido, la pertenencia, participación y corresponsabilidad se valoran como bases de un ejercicio político-cultural,[126] que actúan como agentes cohesionadores de la ciudad, en los que el individuo asume cierto compromiso, no únicamente con "lo que a él le corresponde o beneficia individualmente", sino con "aquello que beneficia a otros" y donde la consideración de baja estimación de "su gente",[127] "ser amable", "respetar la ciudad y cuidarla" han de tomarse en cuenta.[128]

5.4.1. Pertenencia a asociaciones, grupos y organizaciones sociales

Una de las manifestaciones de participación social es la pertenencia a organizaciones, por lo que se busca identificar en qué medida la población de Quito forma parte en alguna de ellas.[129]

Para el análisis, se tomó en consideración la pregunta ¿Pertenece Ud. a algún tipo de organización? El tipo de organizaciones contempladas fueron: Organizaciones comunales o vecinales, religiosas, deportivas o recreativas, culturales, estudiantiles/académicas, ciudadanas, políticas o gremiales.

El 86% de la población en Quito manifiesta no pertenecer a ningún grupo u organización, mientras que un 14% sí lo hace. Estos patrones se mantienen en todos los sectores de la ciudad, hallándose en el sur la gente que menos participa, especialmente en la administración zonal Quitumbe.

---

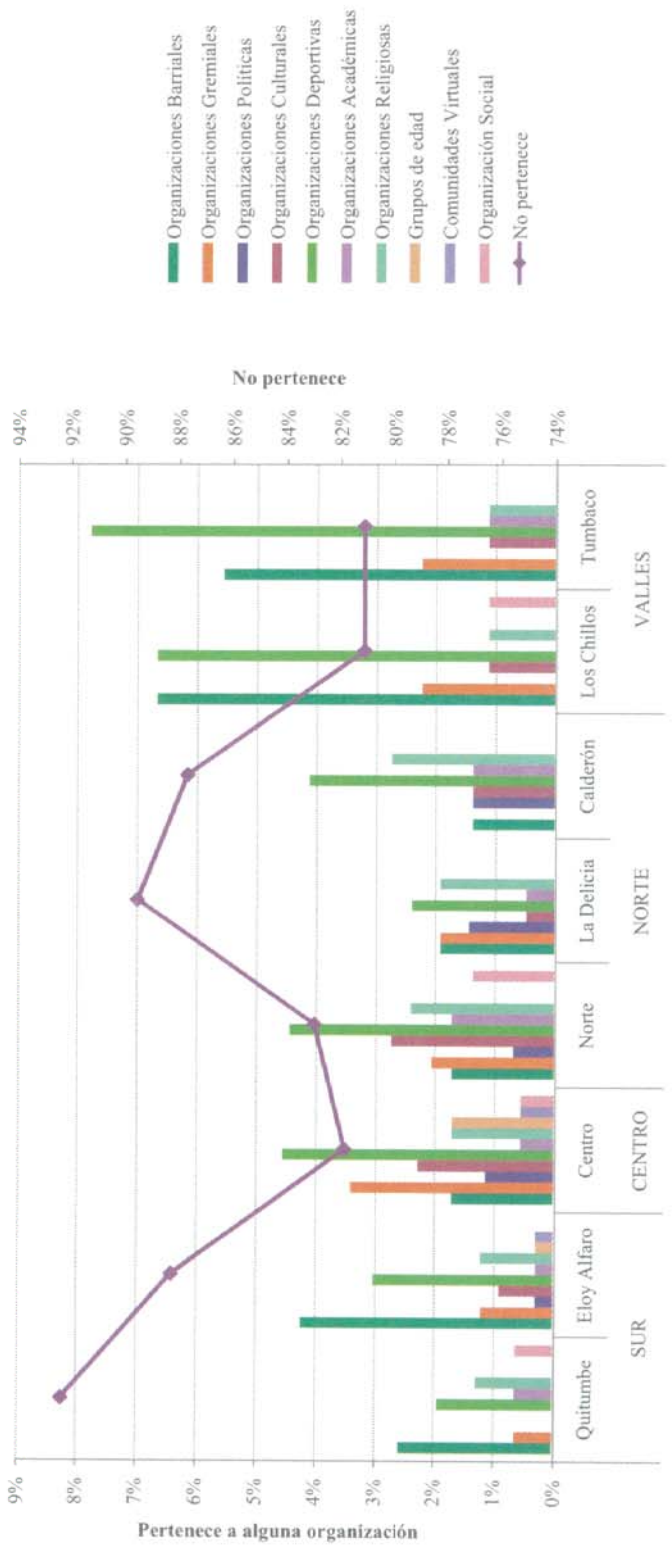
[126] Barómetro de las Américas, 2008

[127] "su gente" corresponde a la pregunta ¿Qué es lo que más representa a Quito?

[128] "Ser amable" y respetar la ciudad y cuidarla" corresponden al conjunto de rasgos que caracterizan al compromiso público y son parte de la batería de preguntas sobre identidad realizada en la encuesta de Junio 2008.

[129] Pertenencia y participación en organizaciones o asociaciones se valoran aquí como sinónimas ya que el pertenecer implica participar.

Gráfico 5.4.1.1. Quito, 2008: Tipo de organización a la que pertenecen los vecinos de Quito



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Como se observa en el gráfico 5.4.1.1 la participación es baja en todo tipo de organización. No obstante, sobresalen tipos de organizaciones o agrupaciones por sector. Así, las agrupaciones deportivas son las que más adeptos registran en todos los sectores, especialmente en la administración Calderón. El sector de los valles revela participación especialmente en organizaciones barriales, en el norte se destaca la participación en agrupaciones religiosas y en el centro principalmente las organizaciones gremiales.

Los más jóvenes pertenecen preferentemente a organizaciones deportivas, a diferencia de los mayores (36-55 años), que expresan participar en organizaciones barriales. Estos dos tipos de organizaciones son también mencionadas por el estrato alto. Aquellos con formación de postgrado expresan las cifras más altas respecto a la pertenencia a organizaciones políticas y académicas. Por su parte, en el grupo indígena destaca la participación en organizaciones culturales, sin embargo, esta condición no se cumple de la misma manera con el grupo afro.[130]

El sentido de cooperación, colaboración e intercambio al lugar donde se habita, se expresa en los resultados a la pregunta ¿Participa usted en reuniones del barrio, edificio o conjunto residencial? La mayoría de encuestados manifiesta no participar en este tipo de reuniones (76%) siendo el sector de los Valles el de mayor participación, especialmente en la administración zonal "Los Chillos" (40%); a diferencia del sector norte, sobre todo en la administración La Delicia y el sector centro donde los porcentajes están bajo el promedio ciudad.[131]

Las personas entre 46-55 años son quienes más participan[132] a diferencia de la franja entre 18 a 36 años. Esta realidad podría estar relacionada -tal como se lo desarrollará más adelante en el capítulo de consolidación residencial- al ciclo vital de las personas, como un factor que predispone a los habitantes a consolidarse residencialmente y por lo tanto también a participar en los espacios de vecindad.

5.4.2. Corresponsabilidad ciudadana en la gestión de la ciudad

El análisis de esta sección se realizó a partir de la pregunta: A continuación le mencionaremos aspectos relacionados con la corresponsabilidad de la ciudadanía para la gestión de la ciudad. ¿Podría Ud. mencionar de entre ellos los que

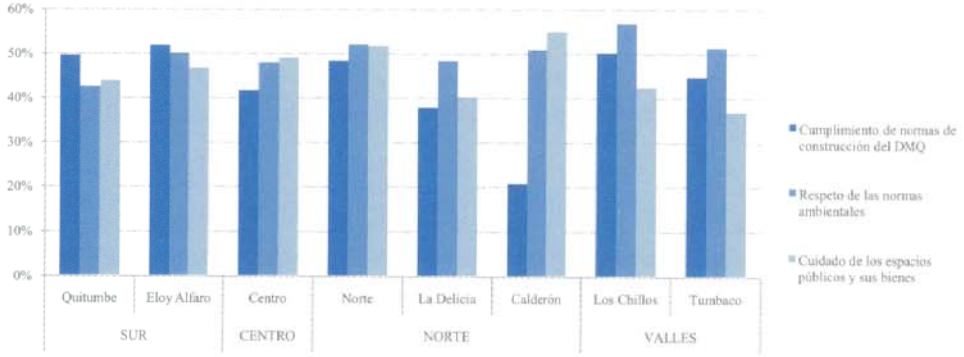
[130] En la muestra de la encuesta existen un total de 17 afro descendientes.

[131] Ver tabla de participación en anexo 11.

[132] Once puntos porcentuales sobre la tendencia ciudad.

considere más importantes? La pregunta tenía el propósito de recoger las prioridades en un contexto de once opciones, entre las que se encuentran: el cumplimiento de normas de construcción en el Distrito, respeto de las normas ambientales, cuidado de los servicios de transporte, cuidado de los espacios públicos y sus bienes, respetar las horas y días fijados para sacar la basura, respeto de las normas de tránsito, solidaridad con el vecino, responsabilidad en el pago de impuestos, responsabilidad como peatón y participación en reuniones del barrio.

Gráfico 5.4.2.1. Quito, 2008: Opinión de los entrevistados en referencia a aspectos relacionados con la corresponsabilidad ciudadana



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Las opciones apuntaban a recoger las percepciones de los encuestados respecto a lo que implica la corresponsabilidad ciudadana en tanto responsabilidades individuales y colectivas ligadas tanto a mecanismos institucionalizados de participación y gestión en la ciudad, como a actividades de carácter voluntario y no institucionalizado vinculadas con el bienestar común.

Las tres primeras opciones valoradas por los encuestados fueron aquellas relacionadas con la normativa pública de la ciudad tal como se observa en el gráfico 5.4.2.1. Estas son: el respeto por las normas ambientales (50%), seguida del cuidado de los espacios públicos y sus bienes (46%), y el cumplimiento de las normas de la construcción (45%).[133]

Cabe enfatizar la poca valoración dada a aspectos como el cuidado de los servicios de transporte, respeto de las normas de tránsito, solidaridad con el vecino, responsabilidad en el pago de impuestos, responsabilidad como peatón, etc. re-

[133] Los encuestados tuvieron que priorizar tres alternativas valoradas desde la más importante a la menos importante; sin embargo estos porcentajes reflejan las opciones más votadas.

lacionados con una disposición personal y voluntaria y no normada del hacer "ciudad".

La percepción de corresponsabilidad de las personas puede ser medida en aspectos como los señalados anteriormente, donde sobresalen el compromiso institucionalizado en la norma y el cumplimiento de la ley. Sin embargo, si mediante el conocimiento y la práctica de la ciudad, como dice Rodríguez Cobos, logramos despertar en nosotros y en quienes nos rodean la conciencia de que la ciudad es nuestra y de todos.[134] Esto es, que el goce y respeto por nuestros ámbitos de acción (respeto de las normas de tránsito, solidaridad con el vecino, solidaridad con el peatón, la vivienda, las infraestructuras y espacios públicos, el cuidado por el otro) y su cuidado, valoración y funcionamiento son aspectos que se orientan con un plano ético-cívico de la vida de la ciudad. De este modo, es posible organizar un marco educador tanto en deberes y derechos que constituyen elementos básicos de la fuerza del tejido social.

5.4.3. Participación religiosa

Los sistemas religiosos tienen un valor sociológico, en cuanto son cuerpos organizados en instituciones que representan principios y valores que tienen efectos prácticos en la vida de las personas y las sociedades. Según Weber (2004), la religión constituye un factor esencial para la constitución del carácter individual y/o colectivo, lo que a la vez posibilita descubrir qué rasgos de las prácticas generadas conforman características particulares y permanentes en las sociedades. De la misma manera, como la participación en organizaciones y redes sociales permite la interacción y fomenta la integración, pertenencia y cohesión social.

La participación religiosa -aunque su naturaleza pueda ser objeto de debate-, es considerada para el presente análisis como un mecanismo de integración, ya que constituye un vínculo social y una forma más de participación en la vida pública de las personas. Este elemento puede ser apreciado como un importante activo que contribuye a la formación de capital simbólico y cohesión social.

Se asume que la práctica religiosa es una construcción social ligada a la cultura y sus valores, la identidad étnica y sus prácticas, por lo cual también forma parte de los aspectos relacionados con la identidad colectiva en la ciudad. Es así que el propósito de esta unidad es explorar la intensidad del fenómeno religioso en la sociedad quiteña, para lo cual, por motivos metodológicos, se reclasificó a las distintas respuestas en cuatro grandes grupos: católicos practicantes, católicos no practicantes, cristianos no católicos y otros.

[134] Cobos, 1985

Para el análisis de la intensidad de la práctica religiosa entre los habitantes de Quito, se ha tomado en consideración la pregunta ¿Me podría decir si Ud. practica alguna religión? Las cifras arrojan los siguientes resultados ciudad: El 71% de los encuestados refieren practicar alguna religión; esto quiere decir que siete de cada diez quiteños profesan alguna religión.

La distribución del fenómeno religioso por grupo étnico, observa una menor tendencia de práctica religiosa entre el grupo étnico de blancos, afrodescendientes e indígenas.[135] De la misma manera, en el estrato medio que responde en menor proporción que el valor ciudad (Ver Tabla 5.4.3.1).

Se aprecia también una relación directa entre prácticas religiosas y las variables edad y estado civil, así las personas solteras o en unión libre de 18-25 años responden en porcentajes proporcionalmente menores, en comparación a los casados y separados de 36-55 años, que muestran cifras de más de diez puntos por encima de la tendencia ciudad.

Para ahondar un poco más en la composición de los grupos religiosos se utilizó la pregunta ¿Cuál es su religión?, siendo la religión católica la de mayor número de practicantes, observándose la siguiente relación: siete de cada diez personas en Quito profesan algún culto religioso y de ese conjunto, la religión católica está presente en ocho de cada diez personas con una mayor representatividad en el estrato socioeconómico alto donde se encuentra una tendencia sobre el promedio ciudad.[136]

No se cuenta con antecedentes, ni datos comparativos que permitan establecer cambios en la práctica de la religión católica, sin embargo, como se observa en la tabla 5.4.3.2., es posible señalar dos cosas:

La primera es que una mayoría de encuestados que expresa profesar alguna religión, se reconoce como "católico" ligado a un sentido de compartir unos ritos, prácticas, lo cual implica una base simbólico-cultural de identificación importante en la ciudad.

¿Qué significa en términos de formación de capital social y cohesión que una mayoría de los habitantes de la ciudad se autodefinan como católicos? Se puede suponer que en buena parte los elementos simbólicos religiosos tradicionales

[135] Al no contar con información histórica respecto al comportamiento religioso entre los distintos grupos étnicos, no es posible fundamentar cambios en dicha composición. En la muestra para la encuesta, el peso estadístico de los indígenas es de 60 encuestados, blancos 41, mientras que los mestizos tienen un peso estadístico de 728.
[136] Ver anexo 12

han influido en la conformación de la identidad religiosa de la sociedad (dimensión histórica-cultural), que continúa manifestándose en algunos grupos y sectores de la población a partir del encuentro social a través de rituales compartidos. Sin embargo, esta hipótesis contrasta cuando se observan los resultados por sectores, ya que es precisamente el centro -sector donde converge la más alta concentración de la representación arquitectónica de la religión católica de la ciudad- donde las respuestas de los encuestados expresan porcentajes inferiores.

Tabla 5.4.3.1. Quito, 2008: ¿Practica alguna religión?

		Si (%)	No (%)
Quito	Quito	71	29
Grupo étnico	Indígena	66	34
	Mestizo	73	27
	Afrodescendientes	58	42
	Blanco	61	39
Edad	18-25 años	60	40
	26-35 años	69	31
	36-45 años	80	20
	46-55 años	81	19
Estado Civil	Soltero-a	64	36
	Casado-a	77	23
	Unión Libre	64	36
	Divorciado-a	75	25
	Viudo-a	73	27
	Separado-a	85	15

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Tabla 5.4.3.2. Quito, 2008: ¿Cuál es su religión?

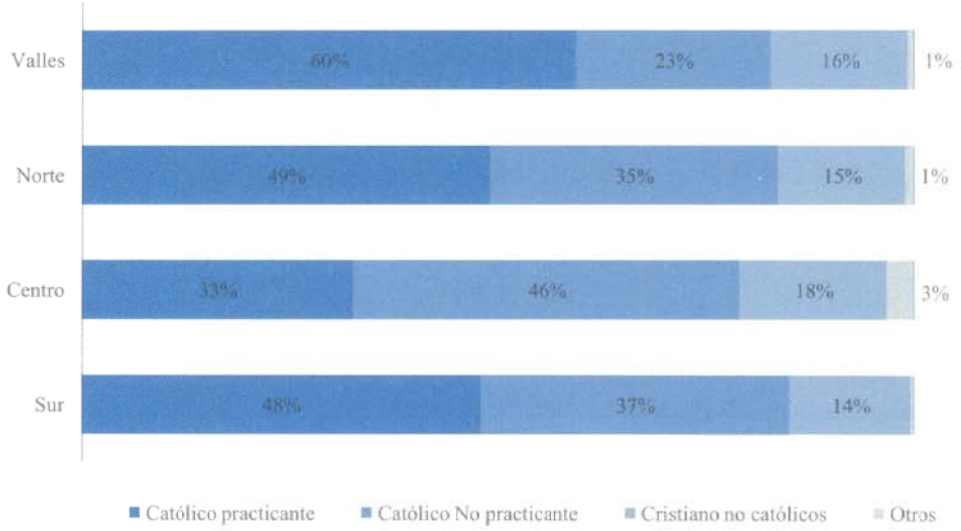
		Católicos (%)		Cristiano no católicos (%)	Otros (%)
		Practicante	No practicante		
Quito	Quito	48	35	16	1
Sur	Quitumbe	50	39	11	0
	Eloy Alfaro	47	36	16	1
	Total Sur	48	37	14	1
Centro	Centro	33	46	18	3
Norte	Norte	51	33	16	1
	La Delicia	50	33	15	2
	Calderón	40	44	16	0
	Total Norte	49	35	15	1
Valles	Los Chillos	54	33	13	0
	Tumbaco	66	13	20	1
	Total Valles	60	23	16	1

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

La segunda observación importante es una fuerte distinción en el universo de católicos entre aquellos que se consideran "católicos practicantes" 48% y "católicos no practicantes" reflejando una tendencia manifiesta.

¿Qué implicaciones en términos de construcción identitaria podría tener la distinción entre estas dos variantes? Es posible considerar que el católico practicante liga su creencia a ciertos valores tradicionales vinculados a dogmas de la iglesia que en cierto modo guiarían su accionar, mientras que el católico no practicante podría haberse desplazado en alguna medida fuera de la norma y la tradición de la iglesia.

Gráfico 5.4.3.1. Quito, 2008: ¿Cuál es su religión?



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

La composición del fenómeno por sectores, evidencia que es el sector de los valles, especialmente en la administración Los Chillos, donde se muestra una mayor intensidad respecto a las prácticas religiosas católicas, mientras que los demás sectores se mantienen cercanos al promedio ciudad. Sin embargo, este sector se muestra muy heterogéneo -especialmente en la administración Tumbaco- ya que presenta tanto una mayoría de católicos practicantes en una relación de dieciocho puntos por sobre el promedio ciudad, a la vez que uno de los más altos porcentajes respecto a la práctica de cultos no católicos. Calderón y el Centro presentan las cifras más bajas respecto a la práctica del catolicismo, y en esta última zona también se evidencia un alto porcentaje de cultos religiosos no católicos.

A partir de la interrelación de las preguntas con distintas variables se observan que la distribución del fenómeno religioso se expresa en menor medida en los grupos étnicos no mestizos, pero aquellos indígenas y blancos que sí expresan profesar una religión, muestran una tendencia más alta como católicos practicantes (58% y 54% respectivamente), en contraposición con el grupo afrodescendiente, que refleja la cifra más baja (40%).[137]

Por su parte, los casados y viudos pertenecientes al rango de 46-55 años señalan una tendencia mayor como católicos practicantes, lo que podría suponer que a mayor edad el factor religioso es más significativo.[138] Este vínculo con la edad y el estado civil (ciclo de vida), podría ser el reflejo de una tradicional tendencia a institucionalizar la relación de pareja a través del matrimonio eclesiástico, ya que no existe una diferencia significativa entre géneros.

El grupo de no creyentes y católicos no practicantes se ubica mayoritariamente en la franja de edad correspondiente a los 18 a 35 años, entre los divorciados, solteros y en unión libre. Los católicos no practicantes en estas categorías, sumados a la variable edad, es donde se evidencia un mayor alejamiento de una tradición católica y la derivación a otros espacios de ritualidad o espacios de identidad.

En relación a la variable étnica, los datos revelan que son los afrodescendientes y blancos quienes presentan las cifras más altas respecto a prácticas cristianas no católicas.[139] La variable de edad por su parte, ubica en el rango de 26-35 años la tendencia más alta para estos cultos.

5.5. Mestizaje, identidad cultural y racismo

Hasta el momento, el análisis de la identidad en la ciudad se ha venido desarrollando a través de algunos aspectos. Primero se expuso la identidad valorada desde el grado de afinidad de los habitantes de la ciudad con ésta; posteriormente la percepción de características que denotan la naturaleza de esta relación ligada a aspectos simbólicos como el nacimiento, el orgullo, rasgos de compromiso cívico o sociabilidad; y finalmente, se abordaron la participación e identidad ciudadana como elementos de una dimensión política vinculada a la participación en organizaciones sociales y la corresponsabilidad con la ciudad, sumado a la participación religiosa que se concibe como portadora de mecanismos culturales de integración con cierto impacto en la vida social.

---

[137] Al no contar con información histórica respecto al comportamiento religioso entre los distintos grupos étnicos, no es posible fundamentar cambios en dicha composición. En la muestra para la encuesta, el peso estadístico de los indígenas es de 60 encuestados, blancos 41, mientras que los mestizos tienen un peso estadístico de 728.

[138] Los divorciados tienen un valor absoluto en la muestra de 16

[139] El número de afrodedescendientes encuestados es 26, de los cuales 15 profesan alguna religión; cuya mayoría son cristianos no católicos.

A continuación se analiza el estado de estas relaciones basadas en una descripción étnica de la ciudad que comparte rasgos culturales comunes y su adaptación a partir del estado de convivencia y tolerancia interétnica.

El conjunto de relaciones sociales cercanas llevan a compartir sentimientos de grupo por razones de etnia, raza o religión que conforman el "capital social" de una sociedad. Este capital puede ser positivo, si añade valor al conjunto social, aumentando por ejemplo la tolerancia, solidaridad o negativo si conlleva a situaciones de ruptura. La identidad étnica puede ser valorada como un patrimonio simbólico de la sociedad en términos de manejo de normas, redes y lazos sociales de confianza que permiten reforzar la acción colectiva, el capital social, así entendido, se convierte así en la más tangible expresión de la cohesión social.[140]

Sin embargo como se señaló al inicio de este capítulo, las identidades son construidas discursivamente sobre la demarcación entre la diferencia y la pertenencia de manera que la dimensión étnica contribuye a la formación del tejido intercultural complejo, pero no como "la negación del otro" sino del encuentro de comunes denominadores dentro de una fragua étnica, donde se han mezclado y confundido distintas manifestaciones étnicas y culturales a través de hibridaciones sucesivas que van produciendo nuevas identidades.[141]

5.5.1. La identidad étnica de la ciudad

Para el análisis de esta sección se ha tomado en consideración la pregunta ¿Cómo se considera Ud.: indígena, mestizo/a, negro/a, blanco/a, mulato/a u otro?[142] Como se observa en el siguiente gráfico 5.5.1.1. las cifras refieren que la mayoría de la población quiteña se identifica como mestiza (81%), un 7% como indígena, 6% como blanca, 3% mulata y 2% como negra.[143] No existe una lectura étnica de la ciudad por sectores o lo que equivale a decir que la presencia de diversidad étnica es una característica de todos los sectores.

No se puede determinar a partir de los datos que provee la presente encuesta, en qué medida la auto-identificación como mestizos aumentó, se transformó o se profundizó en el tiempo, ya que no se cuenta con indicadores de compara-

[140] Ibañez, 2002: 48

[141] Gracía Canclini, 2006.

[142] La distribución de la muestra por grupos étnicos en los distintos sectores, tuvieron los siguientes pesos en la ciudad: 41% en el norte, 34% en el sur, 12% en el centro y 13% en los valles.

[143] Por razones metodológicas se realizó una reclasificación de los grupos étnicos, integrándose al grupo de los mestizos los mulatos; presentándose el análisis en cuatro grupos principales: mestizos, blancos, indígenas y afrodescendientes.

ción que midan estos cambios. Tampoco es posible reconocer los elementos que incorporan las personas a partir de este auto-reconocimiento que pudieran reforzar sus rasgos identitarios, por lo que a pesar de que la variable "mestizo" es significativa de autodefinición étnica en la sociedad, no es posible afirmar que ésta sea una categoría de identificación étnico-cultural.[144]

En este contexto cabe preguntarse: ¿si la autodefinición étnica de una mayoría como mestiza, aporta elementos constitutivos de capital social y cohesión entre los habitantes de Quito?

En términos generales podría pensarse que si una sociedad que ha sido históricamente jerarquizada en términos étnico-raciales, su autodefinición como mestiza podría generar elementos de intercambio que ayudarían a despolarizar las relaciones. A partir de los datos, solamente es posible suponer que "lo mestizo" se presenta como un intercambio entre elementos diversos que están interactuando permanentemente y que a pesar de generar dinámicas, en cierta medida homogenizantes, lo que desde otra óptica puede generar tensiones con el reconocimiento de la diversidad. Dichas tensiones pueden ser portadoras de niveles de exclusión, dificultando la integración social, lo que a la larga pone en desventaja el mejoramiento de la calidad de vida de mayorías y minorías.

No se puede establecer cuánto pesa el marcador de identidad étnica en las condiciones de bienestar y oportunidad en la ciudad. Sin embargo, cuando se repara en la distribución de estratos socioeconómicos por grupos étnicos se observa que la mayoría de indígenas y afrodescendientes pertenecen al estrato bajo y presentan los mayores porcentajes de nivel de escolaridad básico. El estrato medio y alto está conformado en su mayoría por mestizos y blancos, siendo estos últimos el único grupo que está por sobre el promedio ciudad en relación al nivel de postgrado.

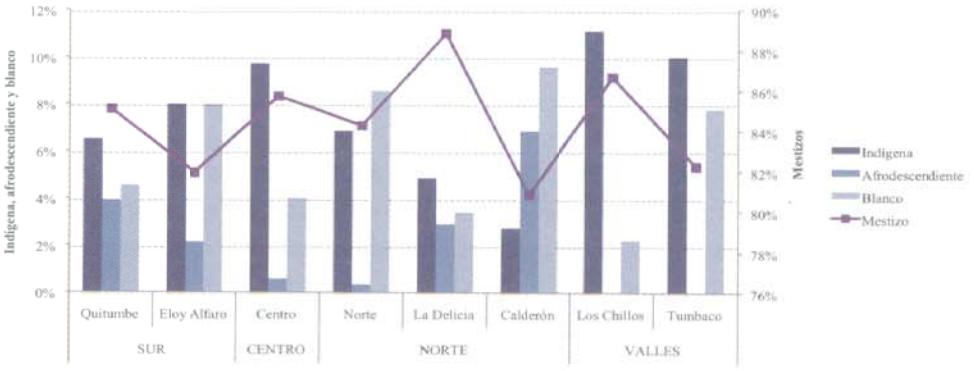
Al relacionar estas cifras con la variable de identificación con la ciudad, se observa una correspondencia directa, ya que son precisamente estos grupos –y estratos- quienes expresan mayor identificación. Esta relación permite pensar que las posibilidades de bienestar y percepción de integración, expresadas en mejores oportunidades y posibilidades de acceso (educación, ocupación, infraestructura habitacional, servicios, etc.), se traducen en un mayor sentido de pertenencia, y por lo mismo, como se mencionó anteriormente, es el grupo indígena (especialmente las mujeres), el que menos identificación con la ciudad percibe.

[144] Se puede entender como un cierto "modo de "ser" o de "percibirse" desde la dimensión de un conjunto de elementos comunes (carácter, costumbres, territorio, que se recrean en la cultura de lo "quiteño mestizo")

5.5.2. Las tolerancias

Esta sección analiza la fragua étnica en términos de manejo de normas, reconocimiento e intercambio que permiten -o no- reforzar la acción colectiva como base del funcionamiento del conjunto social, aumentando por ejemplo, la tolerancia y la solidaridad o llevando a situaciones de ruptura. El análisis se realiza a partir de las siguientes variables: a) Posición ante matrimonios inter-étnicos en la familia; b) racismo/criminalización.

Gráfico 5.5.1.1. Quito, 2008: ¿Cómo se considera Ud. Indígena, mestizo, afrodescendiente, blanco, mulato u otro?



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Se intentará vincular todos estos elementos a un conjunto de aspectos simbólico-culturales de "lo mestizo" para identificar si a través de ellos se estaría construyendo capital social y por ende mayores niveles de cohesión.

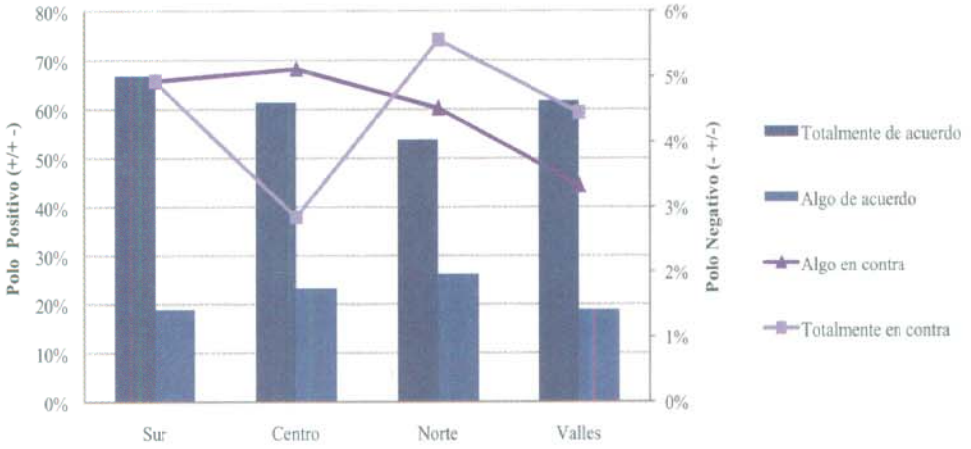
a) Criterios ante matrimonios interétnicos

La pregunta que se utilizó como símbolo para inducir al análisis de la tolerancia fue sobre intercambio étnico en la sociedad quiteña: Si su hijo/a desea casarse con una persona de raza distinta a la suya, ¿Qué pensaría Ud.? Debido a que es una pregunta que permite posiciones intermedias, que podrían significar ciertas reservas al momento de responder, se ha optado por clasificar las respuestas por criterios polarizados, así: en los polos positivos se ubican las respuestas "totalmente a favor (+/+)" y "algo a favor (+/-)"; mientras que a los polos negativos corresponden las respuestas "algo en contra (-/+)" y "totalmente en contra (-/-)" (ver gráfico 5.5.2.1.).

A partir de las pautas de lectura y análisis señalados, los resultados muestran que

en la sociedad quiteña existe una predisposición positiva ante la posibilidad de aceptar un matrimonio interétnico en la familia, ya que la mayoría de encuestados (82%) manifiesta estar "totalmente a favor" o "algo a favor", es decir ubicándose en el polo positivo (+/+) y (+/-); mientras que una minoría expresa estar "algo en contra" o "totalmente en contra" ubicándose en el polo negativo (-/+) y (-/-). Existe un grupo de personas que al parecer prefiere no pronunciarse respecto a este tema.[145]

Gráfico 5.5.2.1. Quito, 2008: Nivel de apertura frente a matrimonios inter-étnicos por sector



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Los sectores con mayor predisposición ante esta posibilidad se ubican en el sur y centro de la ciudad, mientras que el norte observa una tendencia más baja (69%). Al hablar de grupos étnicos, son indígenas y afrodescendientes quienes mayor apertura muestran, mientras que el grupo que se autodefine como blanco es el que mayor tensión refleja. El porcentaje de encuestados que no asume una posición definida, es decir responde "algo a favor" o "algo en contra" es del 8%, y es en el sector norte y en los valles donde más se evidencia esta reserva.

Debido a que una mayoría se muestra marcadamente abierta ante esta pregunta, se presume que la sociedad quiteña, con el tiempo, ha incorporado principios pluralistas que han favorecido el desarrollo de individuos con valores interculturales y una mentalidad más abierta. A partir de los datos no se expresan prejuicios raciales con una fuerza que permitan pensar que éstos debiliten

[145] El promedio ciudad para las diferentes opciones de respuestas presentadas son las siguientes: Totalmente de acuerdo 60%, algo de acuerdo 22%, algo en contra 5% y totalmente en contra5%. Los demás no se pronuncian.

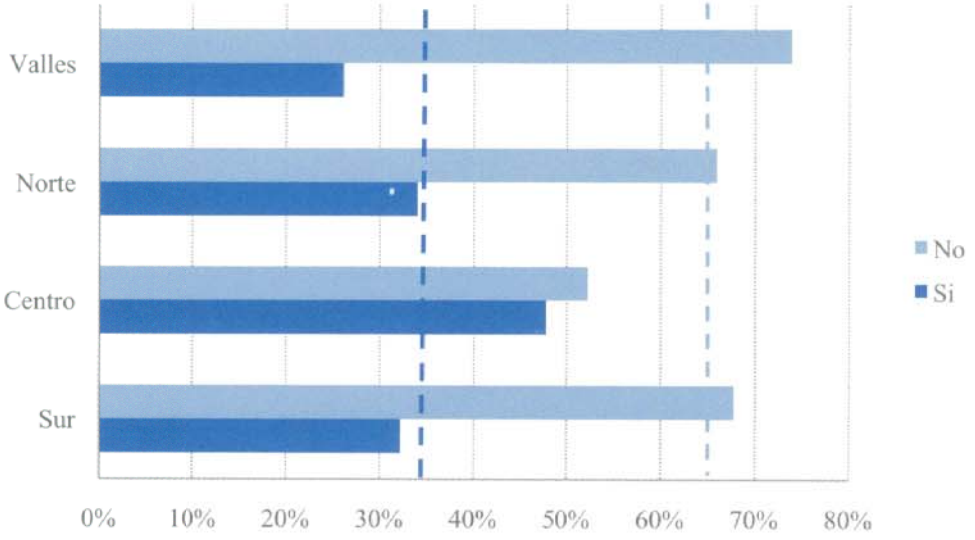
fuertemente el tejido social; sino que al contrario, dicha apertura a posibilidades puede interpretarse como un aspecto que ha venido promoviendo nuevas y variadas formas de capital social.

b) Racismo-criminalización

Partiendo de la pregunta ¿Cree Ud. que la mayoría de asaltos y crímenes son cometidos por gente de raza negra? se intentó identificar entre los encuestados la relación existente entre la percepción de criminalización sobre el grupo étnico negro, ya que ello expresaría rasgos de racismo en la población.

Tal como se observa en el gráfico 5.5.2.2 las cifras arrojan los siguientes resultados. La mayoría de encuestados (66%) responde no encontrar relación entre los crímenes y asaltos y la responsabilidad de personas de raza negra. El centro de la ciudad es el sector que expresa mayor criminalización sobre el grupo negro (48%) y La Delicia es la zona administrativa que menos lo hace (29%); mientras que los demás sectores mantienen la tendencia ciudad.

Gráfico 5.5.2.2. Quito, 2008: ¿Cree Ud. Que la mayoría de asaltos y crímenes son cometidos es por gente de raza negra? Distribución por sector *



(*) Las lineas representan el valor ciudad de cada opción, si y no.
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Al analizar los resultados por estratos socioeconómicos y niveles de ocupación, se encontró que existe una asociación entre el estrato alto y ejecutivos de alto

nivel con predisposición a criminalizar al grupo negro, ya que cuatro de cada diez encuestados pertenecientes a estas categorías encuentran una relación.

5.6. La ciudad en el prisma de los pluralismos y la convivencia[146] ¿Hay más igualdad entre hombres y mujeres?

Un primer paso de reflexión acerca de las posibilidades de tolerancia étnica en la sociedad quiteña ha sido la valoración de las tendencias de criminalización de ciertos grupos étnicos y matrimonios inter-étnicos. Con el mismo objetivo pero en la necesidad de valorar la apertura del espacio público hacia la convivencia entre géneros, se hará una aproximación a criterios sobre roles de género y su expresión en "lo público".

De modo similar que en la valoración de matrimonios interétnicos, estas preguntas establecen una escala de cuatro opciones: polos positivos "Totalmente de acuerdo" y "algo a favor; y polos negativos: "totalmente en contra" y "algo en contra".

La primera pregunta analizada fue: Algunas personas creen que la mujer siempre debe estar en casa para atender a sus hijos y obedecer a su marido. ¿Qué piensa Ud. al respecto? El propósito del análisis fue indagar sobre las percepciones respecto al desempeño de un único rol femenino tradicional en el ámbito de lo privado, ante lo cual, la mayoría de encuestados se expresa "totalmente en contra" y "algo en contra".

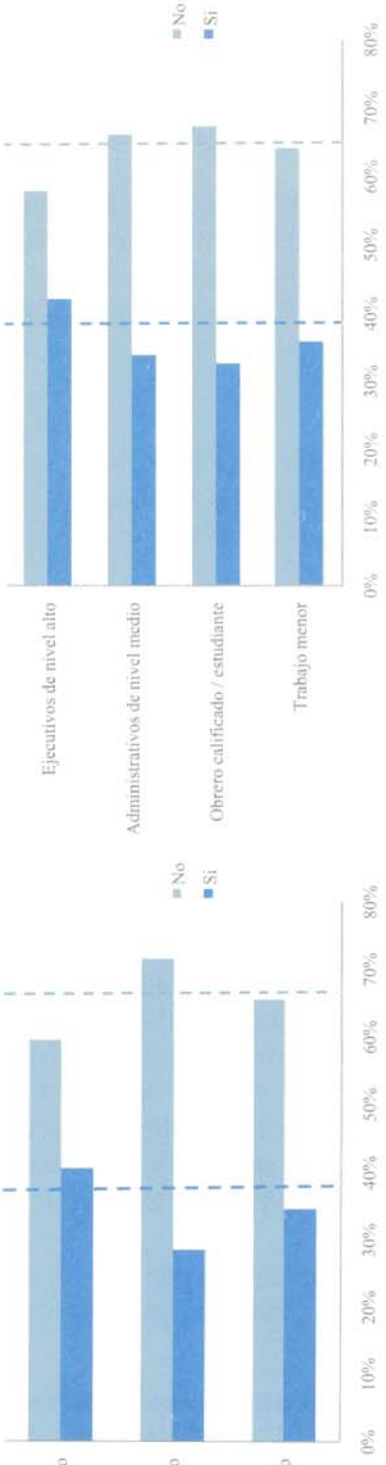
Las mujeres de estrato alto son las que responden por encima del valor ciudad al contrario de hombres y mujeres de nivel básico de educación. Los separados es la categoría de estado civil que se expresa mayoritariamente en contra de la afirmación planteada. Se observa la misma tendencia en todos los sectores con algunos matices al analizar los datos por administraciones zonales, siendo La Delicia y Tumbaco las que muestran criterios más tradicionales.[147] Al parecer, esta es una variable que genera posiciones más claras que la de matrimonios interétnicos, ya que los porcentajes correspondientes a respuestas reservadas (no sabe/no conoce), reflejan valores bajos.

En la segunda pregunta abordada: Algunas personas creen que las mujeres deben trabajar fuera del hogar, aportar al ingreso familiar y recibir un pago igual

[146] *Pluralismo* es un concepto con una doble acepción: por una parte la existencia dentro de la sociedad de diversos intereses, organizaciones, estructuras sociales, valores y comportamientos.....por otra parte, recoge una visión normativa y tolerante de esa realidad social que le otorga un carácter democrático.

[147] Al analizar esta variable por grupo étnico no se encuentran matices significativos.

Gráfico 5.5.2.3. Quito, 2008: ¿Cree Ud. Que la mayoría de asaltos y crímenes son cometidos por gente de raza negra? Distribución por estrato socio económico y ocupación*



(*) Las líneas representan el valor ciudad de cada opción, si y no.
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

al que los hombres reciben en el caso de que hagan las mismas tareas ¿Qué piensa Ud. al respecto?, la mayoría de encuestados manifiesta estar "totalmente de acuerdo" o "algo de acuerdo" (94%) especialmente en Los Chillos y Tumbaco, y al igual que en la pregunta anterior, son las mujeres de estrato alto quienes se expresan mayoritariamente a favor de esta afirmación. Las variables de edad, ocupación, estado civil y niveles de escolaridad no muestran diferencias significativas en relación a la tendencia ciudad.

Tabla 5.6.1. Quito, 2008: En contra de la afirmación: "Algunas personas creen que la mujer siempre debe estar en casa para atender a sus hijos y obedecer a su marido"[148]

		%
Quito	Quito	76
Zona administrativa	Quitumbe	↓ 71
	Eloy Alfaro	↑ 80
	Centro	● 76
	Norte	↑ 77
	La Delicia	↓ 69
	Calderón	↑ 79
	Los Chillos	↑ 83
	Tumbaco	↓ 69
Género	Masculino	↓ 72
	Femenino	↑ 80
Estado Civil	Soltero-a	↓ 75
	Casado-a	↑ 77
	Unión Libre	↓ 70
	Divorciado-a	↑ 79
	Viudo-a	↓ 67
	Separado-a	↑ 85
Estrato	Bajo	↓ 75
	Medio	● 76
	Alto	↑ 80

Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

[148] La lectura de las tablas 5.6.1. y 5.6.2. señala la las tendencias de cada una de las variables con respecto al promedio ciudad. Las flechas ascendentes explican que estas variables se encuentran por encima del valor ciudad y las descendentes por debajo.

¿En qué medida esta incorporación y aceptación de nuevos roles estaría fortaleciendo el tejido social? Es difícil responder con los insumos que la encuesta proporciona, ya que estos son elementos ligados a dinámicas de transformación paulatina en la sociedad y con ello modelos mentales. Sin embargo, se puede hablar de un cambio en una sociedad marcada históricamente por una fuerte cultura conservadora y jerarquizada que tradicionalmente ha vinculado a las mujeres al ámbito doméstico-privado.

Tabla 5.6.2. Quito, 2008: A favor de la afirmación: "Algunas personas creen que las mujeres deben trabajar fuera del hogar, aportar al ingreso familiar y recibir un pago igual al que los hombres reciben en el caso de que hagan las mismas tareas"

		%
Quito	Quito	94
Zona administrativa	Quitumbe	● 94
	Eloy Alfaro	● 94
	Centro	↓ 93
	Norte	● 94
	La Delicia	● 94
	Calderón	↓ 92
	Los Chillos	↑ 96
	Tumbaco	↑ 97
Género	Masculino	↓ 92
	Femenino	↑ 96
Estado Civil	Soltero-a	↓ 93
	Casado-a	● 94
	Unión Libre	↓ 92
	Divorciado-a	↑ 97
	Viudo-a	↑ 100
	Separado-a	↓ 92
Estrato	Bajo	● 94
	Medio	↓ 93
	Alto	↑ 96

Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Aunque la dinámica de poder entre lo público-privado como construcción social, tiene ahora nuevos referentes de organización entre las personas y propone una condición más igualitaria en cuestiones de género, aún podría estar generando tensiones a otras escalas, por ejemplo, en igualdad de oportunidades laborales o ingresos o la falta de cooperación hacia las mujeres en el espacio privado que debe duplicar roles pero las demandas a nivel del hogar es la misma.

Conclusiones

La ciudad es un fenómeno que se abre en muchas dimensiones y que actúa en múltiples interacciones tejidas por la realidad social e histórica. Ella debe ser pensada desde la perspectiva de la complejidad; es un tejido de eventos, acciones, interacciones, que constituyen el corazón de la identidad urbana.

Este capítulo, sobre identidad territorial de los habitantes de Quito y su relación con la cohesión social como factores que promueven un mejoramiento de la calidad de vida, fue abordado a partir del vínculo de la pertenencia de las personas con la ciudad desde distintas perspectivas y dimensiones: así, una dimensión histórico-cultural, una político-cultural junto al análisis de indicadores y variables socio-económicas, étnicas, educativas, edad, estado civil, etc. En este sentido, el objetivo fundamental de este trabajo se centra, en mostrar una imagen de la ciudad a partir de un examen de sus componentes identitarios actuales, vinculados con elementos históricos, sociales, políticos para acercarnos al conocimiento del estado actual del tejido social y de los mecanismos institucionalizados o no de capital social.

De tal manera que la identidad territorial de los habitantes de Quito, aunque se construye intersubjetivamente, es el reflejo de relaciones en el seno de su realidad urbana donde la percepción de pertenencia de las personas da paso a su inserción e integración en el tejido social.

La ciudad no es sólo un fenómeno urbanístico, está constituida por las sinergias que se producen entre las instituciones, los espacios públicos-privados, los sentidos culturales, las relaciones e interacciones, que brindan la posibilidad de reaprender la ciudad; entre la producción de mensajes y significados de su pasado y su presente, muchas veces desconocido.

La identificación y análisis de la existencia de valores, principios de interacción, cooperación, participación que el conjunto de personas que conviven en la ciudad mantiene, ha sido indispensable para entender la calidad y fuerza del vínculo de pertenencia ligado al análisis del material simbólico, los rasgos cívicos y sociales de dicha identidad.

Los resultados dan cuenta de una muy fuerte identidad con la ciudad en medio de algunas particularidades territoriales en el modo de asimilación de ésta. Se refleja heterogeneidad y distancia en la manera como los diversos sectores integran el sentido de pertenencia. Al parecer la identidad del quiteño con la ciudad se asienta muy fuertemente sobre el "orgullo de la ciudad" y en un sector específico, el Centro Histórico, que cumple con la función de mantener los depósitos del espacio simbólico-histórico. Sin embargo la ciudad tiene nuevas dinámicas urbanas relacionadas con obras recientes, que pueden estar generando sentimientos de integración o pertenencia, y otros referentes en la ciudad, que se suman a aquellos de carácter monumental tradicionalmente referidos y que en conjunto componen el sentido de orgullo por la ciudad.

Sin embargo, la ciudad es también un marco y un agente educador en su relación con lo ético-cívico, que permite formar personas sensibles tanto a sus deberes como a sus derechos. La relación de identidad con la dimensión política vinculada a la participación y corresponsabilidad, presenta una baja cooperación y colaboración. Se puede interpretar como una baja percepción de la relación de las personas (relación con el "otro") en la construcción de ciudad, ciudadanía o de cultura cívica y, por ende, de la calidad del tejido social.

Se destaca la participación religiosa como un rasgo de identidad simbólica mediatizado en las prácticas del catolicismo, donde se evidencia una mayoría católica con una fuerte tendencia de separación entre el catolicismo tradicional practicante y el no practicante.

La diversidad étnica es una característica de la ciudad, en que la consideración de lo mestizo es una condición de la diversidad cultural. La ciudad que asume el pluralismo, deberá cultivar la tolerancia como uno de sus más significativos valores, con una significativa predisposición a oponerse a la criminalización sobre un grupo étnico específico o una mayor apertura frente a un matrimonio interétnico.

También se destaca la aceptación del espacio público hacia la igualdad entre géneros. Se puede afirmar que existe un cambio en la sociedad marcada históricamente conservadora y tradicional, que parece haber incorporado principios pluralistas.

CAPÍTULO 6

La consolidación residencial en Quito

A cada proceso de urbanización le acompañan construcciones sociales, en las cuales intervienen colectividades e individuos con contextos socioeconómicos y culturales diversos. El desarrollo de Quito debe entenderse como un proceso integral, con interrelaciones sociales, económicas y culturales, cuyas expresiones espaciales responden a coyunturas específicas y a una historicidad en el marco del crecimiento urbano.[149]

Previo al análisis de las tendencias de movilidad resultantes de la Encuesta de Percepción de la Calidad de Vida en Quito, se realizará una caracterización histórica sobre los patrones residenciales en la ciudad y las dinámicas de crecimiento urbano; para posteriormente analizar cifras de la encuesta como la percepción de la propiedad de la vivienda y preferencias de residencia, elementos que van perfilando la calidad de vida en la ciudad.

6.1. Patrones de ocupación del territorio

6.1.1. Primer período: cincuentas-ochentas

En términos de dinámicas urbanas, la condición actual de Quito obedece a un proceso histórico,[150] que por motivos metodológicos se lo abordará a partir de

[149] Munford,1956.
[150] MDMQ,1992:48

la década del 50 del siglo XX. Este corte obedece al primer Censo de Población y Vivienda. Las cifras revelan que entre 1950 y 2001, la población urbana de Quito aumentó de tamaño casi siete veces y el área urbana en más de trece veces, mientras que el promedio de la tasa de crecimiento anual y la densidad poblacional disminuyeron.

Tabla 6.1.1.1. Quito, 2008: Población y superficie de Quito: período 1950-2001

Indicadores/Años	1950	1962	1974	1982	1990	2001
Población Total Quito	319.221	510.286	782.671	1'116.035	1'409.845	1'839.853
Población Quito Urbano	209.932	354.746	599.828	866.472	1'100.847	1'399.378
Superficie Urbana (Ha)	1.355	2.525	8.819	13.093	19.064	19.136
Promedio de Tasa de Crecimiento poblacional anual		5,75%	5,76%	3,70%	2,25%	2,26%
Densidad Poblacional Urbana (Población/Ha)	154,93	140,49	68,02	67,7	57,74	73,12

Fuente: INEC. Censos de Población y Vivienda. Años 1950, 1962, 1974, 1982, 1990, 2001
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Desde una dimensión político-económica, el período 1950-1980 correspondió a un escenario de crisis del modelo agro-exportador, sumado a un proceso de reforma agraria que se sucede entre 1964 y 1973; la conformación de una estructura industrial temprana con diversificación de actividades secundarias y terciarias, además del boom del petróleo que contribuyó a generar procesos migratorios del campo a las ciudades, especialmente Quito y Guayaquil (Achig, 1983; Carrión, 2000; Deler, et al, 1983). El resultado de esos procesos se reflejó en las más altas tasas de crecimiento poblacional para ese período.

El crecimiento tiene expresión también en el ordenamiento del uso del suelo y en la residencia de los distintos sectores que conforman la ciudad, por lo que éstos fueron evolucionando desde una forma "radial-concéntrica" con un núcleo en el sector centro, hacia un comportamiento longitudinal (eje centro-sur-norte) y luego una expansión peri-urbana.[151]

Los antecedentes del crecimiento urbano de Quito para este período se ven reflejados en el Plan Jones de Odriozola (1942),[152] que fue el primer documento formal de planificación de la ciudad de Quito, y que propone una división funcional basándose en tres principales usos del suelo: residencial, laboral y de esparcimiento. De esta manera, la ciudad se iría perfilando en tres grandes zonas residenciales con características socioeconómicas propias: el centro con una

[151] MDMQ, 1992.
[152] FAO, www.fao.org/docrep/W7445S/w7445s07.htm. Acceso 20 de mayo, 2009

mayoría de clase media, el sur donde se asentaba mucha de los sectores de menores ingresos y el norte donde se ubicaron los sectores acomodados.

Tabla 6.1.1.2. Quito, 2008: Parroquias urbanas de Quito: período 1917-1973

Parroquias Urbanas de Quito	Año de creación
Eloy Alfaro	1908
La Magdalena	1910
Santa Prisca	1910
Benalcázar	1913
González Suárez	1917
Chaupicruz	1940
La Floresta	1947
La Libertad	1951
Cotocollao	1957
El Inca	1959
Vicentina	1966
Villaflora	1966
Guápulo	1971
Chillogallo	1973

Fuente: IMQ-DP. 1992
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Las dinámicas de asentamiento y residencia fueron las siguientes:[153]

- Sector centro: En esta época se inicia un cambio en el patrón de asentamiento tradicional de este sector. Se mantiene su importancia administrativa y política, pero pierde centralidad residencial, la cual se desplaza progresivamente hacia el norte; los espacios dejados por los antiguos habitantes fueron ocupados por migrantes de otras provincias. Este fenómeno dio lugar al aparecimiento de casas de renta temporales y proliferación del inquilinato.

[153] Asentamientos se refiere a los flujos de población hacia la ciudad; mientras la residencia se vincula con la idea de permanencia y consolidación dentro de un sector como en la ciudad.

- Sector sur: En este sector se asienta mucha población migrante atraída por un desarrollo industrial moderno, conformando sectores de clase media y baja. El uso residencial del sur se estableció alrededor de La Villaflora, que se consolida en la década de los 50-60, transformándose en el punto de referencia urbana del sur.

- Sector norte: Surgen barrios residenciales dentro del esquema de "ciudad jardín", en la mayor parte habitados por gente de clase media y alta, además de nuevos referentes alrededor de zonas financieras, usos y consumos en centros comerciales.

A lo señalado, se añade la expansión urbana informal en laderas o colinas situadas en los alrededores del norte, centro y sur de la ciudad. Así, por ejemplo, crecen los sectores altos de Pambachupa, San Juan, Toctiuco, El Placer, El Aguarico, La Colmena, La Bahía, Marcopamba, Chilibulo, Ferroviaria Alta, Chaguarquingo y Las Tres Luces -entre otros- que coinciden con la expansión urbana desde el centro hacia sectores norte y sur.

Producto de esta vertiginosa transformación y crecimiento urbano, se expandieron nuevos centros como La Mariscal y La Villaflora que se consolidaron bajo dinámicas distintas. La Mariscal se constituye en un nuevo centro de comercio y negocios donde se ubicaron instituciones financieras, de administración privada y aquellas relacionadas con el sector terciario.

La Villaflora se convirtió en un punto de partida del asentamiento de carácter popular desde el sector de La Magdalena hacia la entrada sur de la ciudad.[154] Es decir, a la par se produjeron dos fenómenos, por un lado, la potenciación de la zona de La Mariscal; y, por otro, un proceso de descentralización funcional del Centro Histórico.

6.1.2. Segundo período: ochentas

Hasta la década de los ochenta, el espacio urbano de Quito había identificado centralidades urbanas sectorizadas en el centro, norte y sur, resultantes de un conjunto de procesos urbanos y niveles de diferenciación social-espacial surgidos desde inicios y mediados del siglo XX.

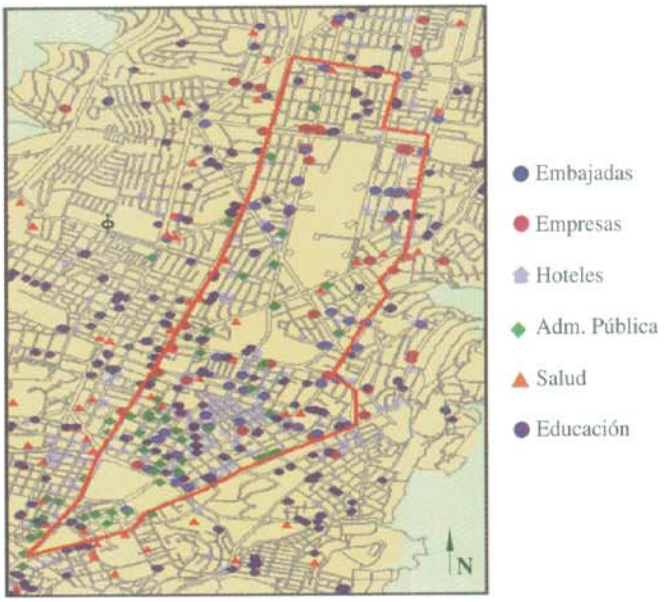
A partir de los ochenta, la tasa anual de crecimiento poblacional disminuye a menos del 3% y la migración se reorienta hacia ciudades intermedias, especialmente desde el sector norte hacia la periferia de los valles, que incrementa

[154] Los contextos y factores que influyen en la construcción de dinámicas propias en cada uno de los sectores señalados hacen relación con las características de uso residencial y uso del suelo.

significativamente su población (2,4 veces) y la peri-urbanización consolida importantes conglomerados como: Sangolquí, Conocoto, Calderón, San Antonio y Tumbaco (MDMQ, 1995).[155]

En esta década, a través de la implementación del Plan Quito, se extendió el área funcional antes concentrada en La Mariscal hacia el sector de La Carolina y el Aeropuerto, al norte de la ciudad.[156] En estos dos sectores se establecieron instituciones vinculadas a las dinámicas propias de una capital –oficinas de empresas transnacionales, embajadas, entidades de servicios, etc. – que se ubicaron en los edificios construidos a lo largo de los ejes viales en esta zona.

Mapa 6.1.2.1. Quito, 2008: Centralidad en la zona de La Mariscal



Fuente: DMPT, 2007.

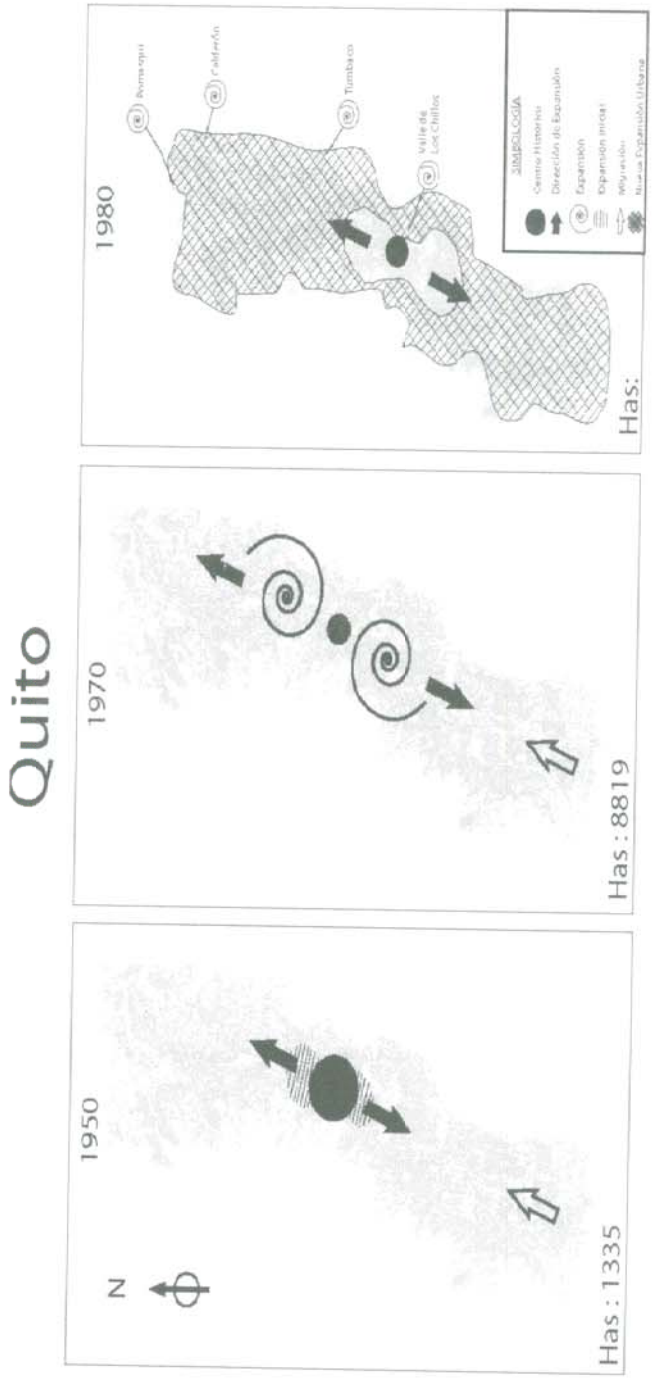
Las dinámicas de asentamiento y residencia para esta época son las siguientes: (MDMQ, 1995)

- La organización del territorio era longitudinal-expansiva desde el centro a un norte y sur ya consolidados y hacia sectores periurbanos.

[155] La peri-urbanización/conurbanización son conceptos análogos y se caracterizan por un menor tejido social, creando una figura dispersa de ocupación del territorio, en contraposición a patrones compactos o densamente poblados.

[156] Plan Quito - Esquema Director, 1967. El crecimiento urbano continuó sin pausa en los setenta por ello se adoptó un nuevo enfoque de planificación que por primera vez consideró toda la «microrregión» de Quito.

Mapa 6.1.2.2. Dinámicas de asentamiento en Quito hasta la década de los ochenta



Fuente: Atlas del Distrito Metropolitano de Quito, 1992.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

- Según información censal, el 84% de la población se concentraba en el área urbana de la ciudad, con una densidad promedio de 58 habitantes/Ha.

- Los procesos de peri-urbanización significaron una disminución poblacional en el área central de Quito y el desplazamiento especialmente de sectores del norte hacia los valles de Los Chillos, Tumbaco y Calderón. Las áreas suburbanas presentaron una densidad promedio de 0,67 habitantes/Ha, con variaciones que en determinados asentamientos alcanzaban hasta los 80 habitantes/Ha.

6.1.3. Los noventas

Las dinámicas de ocupación del suelo para esta época se correlacionan con las características físicas de la ciudad, clasificación del suelo, los procesos de movilidad demográfica, las presiones del mercado del suelo y el deterioro de condiciones de habitabilidad de la ciudad central.

Para 1990 el sector centro es menos cotizado que el sector norte, pero está por encima de aquellos situados en el sector sur y extremo norte. La valorización de los terrenos ubicados desde el centro hasta el aeropuerto es la más alta, debido principalmente a la concentración de diversas actividades socioeconómicas. Las áreas de mayor cotización están encabezadas por La Carolina (donde se concentraba la actividad financiera, administrativa y comercial), seguida de los sectores de La Mariscal, Iñaquito y el Batán.

En 1992 se diseña el Plan de Estructura Espacial Metropolitana, estableciéndose diez zonas metropolitanas (cuatro centrales y seis suburbanas). En 1993 se aprueba la Ley del Distrito Metropolitano de Quito. Y, a través de ésta, se incorporan las parroquias suburbanas a la jurisdicción de la Municipalidad de Quito. Esta nueva perspectiva hace que se inicie una nueva fase del proceso de modernización. Para 1995 se produce una revalorización de los terrenos ubicados en el norte y en el centro sur de la ciudad, principalmente en las áreas de El Condado, Carcelén y Kennedy en el sector norte, y La Villaflora en el sector sur.[157]

Para 1997, el sector de La Carolina, El Bosque, Las Colinas de Pichincha, Iñaquito, Quito Tenis (zonas con la mejor infraestructura); seguidos por las urbanizaciones San Gabriel, Granda Centeno, Pinar Bajo y Bromelias son las áreas de residencia de los estratos altos. Las áreas comprendidas entre el sector centro-norte hasta La Concepción y ciertos barrios del sector sur como La Villa-

[157] MDMQ, Institut de Recherche pour le Développement, 2001.

flora, Atahualpa, Santa Anita y Solanda, correspondían al siguiente eslabón de valorización del suelo dejando en último lugar a los barrios del centro-sur y las laderas occidentales del norte como los sectores de menor valor.[158]

En esta época también algunas de las políticas urbanas municipales estuvieron destinadas a la revitalización y recuperación del Centro Histórico de Quito como "centro de la ciudad", pero además como un vínculo importante de identidad y de pertenencia de los quiteños. Este "retorno al centro" redefine una estructura ligada a la idea de ciudad compacta.[159] En el territorio metropolitano actual se manifiestan tres principales procesos de crecimiento y ocupación:[160]

- La expansión urbana de Quito hacia los extremos norte-sur, hacia los valles orientales colindantes y un proceso de compactación de la ciudad central.
- Dispersión en los valles suburbanos.
- Aislamiento de las áreas rurales.

En la actualidad, Quito se encuentra formado por 33 parroquias urbanas y 32 suburbanas. Pese a que la superficie de las parroquias urbanas es considerablemente menor en relación a las suburbanas, en ellas se asienta la mayor cantidad de habitantes, lo que produce una diferencia en la densidad de 73 a 1 por Ha.

En esta década, se distinguen procesos de estancamiento y disminución del crecimiento poblacional en las parroquias centrales del área urbana como San Juan, Itchimbía, Chimbacalle y en menor grado en La Libertad, La Magdalena y La Mariscal, mientras que se presenta un incremento mayor al 10% en el sector sur en la zona Quitumbe, Guamaní, Turubamba, La Ecuatoriana y Chillogallo, y un 9% en el sector norte especialmente en El Condado.

Se da también un incremento en el ritmo de crecimiento de las parroquias suburbanas entre las que sobresalen las orientales, con crecimientos mayores al 5%, mientras que se observa un estancamiento de las parroquias periféricas y distantes de la estructura central que mantienen características rurales.[161]

El cuadro anterior refleja el crecimiento poblacional en relación al período 1990 y 2001. Las mayores tasas de crecimiento se presentan en el norte y en el sur donde cinco parroquias experimentaron un aumento en más de 20.000 habitantes en este período (Chillogallo, Guamaní, Turubamba, Solanda, La Ecuatoriana y Quitumbe).

---

[158] Ibid

[159] UNESCO, http://portal.unesco.org. Acceso 20 de abril, 2009.

[160] El Diagnóstico del Plan de Estructura Espacial Metropolitana determina el grado de consolidación de las áreas urbanizadas a partir de cuatro parámetros básicos: tejido urbano, infraestructura vial, servicios básicos y tipo de vivienda.

[161] MDMQ, Instituto de Recherche pour le Dévelopement. p:21

A mediados de los noventas, se produjo un hecho importante para la zona sur: la construcción del Centro Comercial El Recreo y al frente de éste la Estación Sur del Trolebús. Esto produjo una activación del sector comercial (pequeños y medianos negocios) en el tramo comprendido entre el redondel de La Villaflora y el centro comercial, y consecuentemente se transformó y dinamizó la lógica espacial del área contigua. Se recuperaron algunos edificios -especialmente en el sector de Chimbacalle- reforzando la centralidad urbana de esta zona y la transformación de la percepción como un punto de encuentro social y económico de la población asentada en esta área.

Tabla 6.1.3.1. Quito, 2008: Crecimiento poblacional por sectores: período 1990-2001

HABITANTES	Norte			Sur		Centro	Valles	
	Norte	La Delicia	Calderón	Quitumbe	Eloy Alfaro	Centro	Tumbaco	Los Chillos
Censo 1990	330.145	167.304	40.681	66.874	354.565	227.233	34.276	73.894
Censo 2001	365.054	282.393	93.989	190.385	412.297	227.173	59.576	116.946

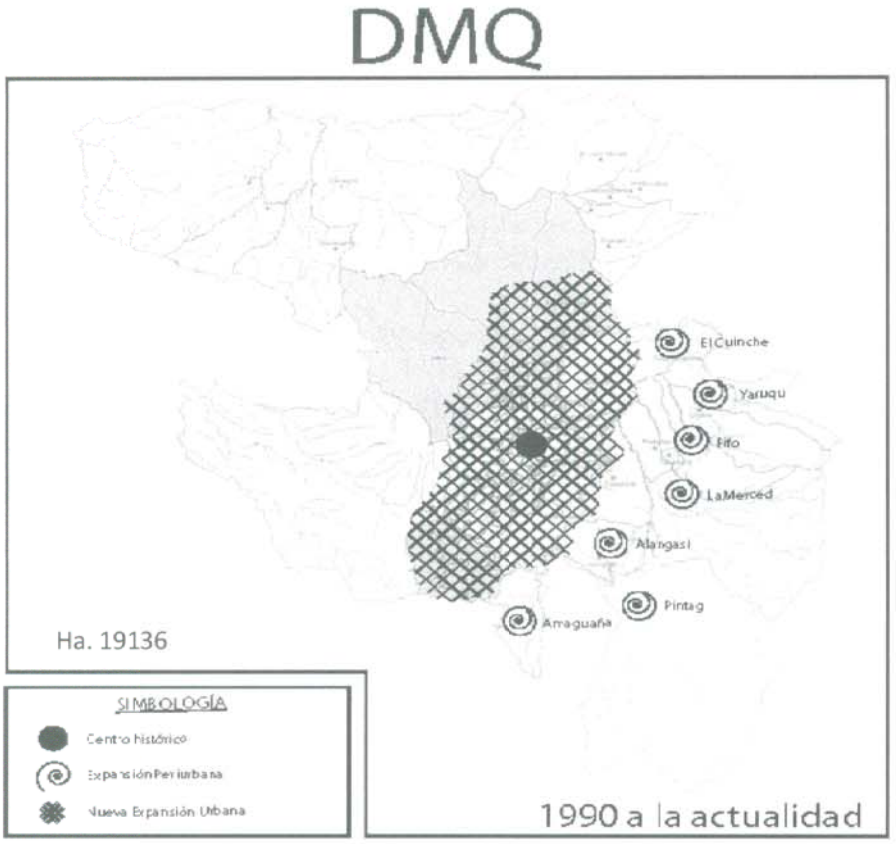
Fuente: IMQ[162]

Sin embargo, las mayores tasas de crecimiento anual corresponden a las parroquias orientales: Tumbaco, Puembo, Guayllabamba, Yaruquí y Checa (con un promedio anual de cerca del 8%); mientras que las parroquias de Conocoto y Calderón aumentaron su población en más de un 100% entre 1990 y el 2001. Las tendencias de movilidad hacia zonas periurbanas pueden explicarse en parte por la implantación de actividades agro exportadoras, el aumento de población en el área cercana al Nuevo Aeropuerto y por desplazamientos internos desde la ciudad hacia los valles noroccidentales inducidos por externalidades positivas como un menor precio del suelo (Calderón- San Antonio) y ambientales (Los Chillos y Tumbaco). Estos procesos de peri-urbanización han dado lugar a un comportamiento del mercado del suelo con características segregativas-especulativas.[163] (ver mapa. 6.1.3.1)

[162] www.quito.gov.ec/mapas/indicadores/demografia.htm

[163] Características como alto grado de ocupación del territorio con pocas áreas vacantes, la densidad urbana entre 1990 y 2005 se incrementó de 61 a 91 habitantes /Ha, predominio de edificaciones construidas en régimen de propiedad horizontal, decrecimiento de población residencial en la estructura central, obras de urbanización inconclusas en algunos sectores (especialmente de calles, servicios y equipamiento).

Mapa 6.1.3.1. Dinámicas de asentamiento en Quito a partir de los noventa



Elaboración: Instituto de la Ciudad

6.2. Tendencias de distribución geográfica de los estratos económicos y áreas de intervención valorativa en el Distrito Metropolitano de Quito (AIVAS)[164]

Las tendencias de crecimiento residencial y urbano en el Distrito Metropolitano de Quito descritas están vinculadas a la gestión territorial del uso y valoración del suelo, las mismas que han determinado la localización de estratos socioeconómicos en ciertos sectores y la identificación de zonas residenciales con condiciones de densidad y consolidación similar (tipo de construcción, valor comercial y valoración según infraestructura, servicios y construcción).

El Municipio de Quito clasificó distintas áreas de la ciudad según característi-

[164] Las AIVAS son áreas unificadas de Intervención Valorativa que incluye desde barrios enteros o una parte de ellos, lotes, ejes viales, unificadas que por su zonificación, construcción, infraestructura, y valores de mercado son ubicados en un sector.

cas socioeconómicas homogéneas. A estas áreas se las ha denominado Áreas de Intervención Valorativa (AIVAS) conformadas por barrios o parte de un barrio, urbanizaciones, lotizaciones, conjuntos habitacionales, zonas, ejes viales o cualquier punto de atracción. La clasificación de los sectores de la ciudad por AIVAS toma en cuenta principalmente el valor comercial promedio del suelo y la valoración según su infraestructura y construcción.[165]

Grupo I: Zonas de alta consolidación (Sector económico 1)

Alojan a sectores con buenos y completos servicios (servicios básicos y accesibilidad), tipo de vivienda individualizada y edificios de departamentos con materiales de buena calidad. Es el grupo en el que se encuentran los mejores indicadores socioeconómicos y de educación; sus niveles de pobreza son inferiores al 25%, por lo cual presenta el nivel más alto de integración a la ciudad en tanto sectores mejor servidos (65%).[166]

Se localiza en la zona centro-norte de la ciudad, donde se asientan el sector bancario, administrativo, turístico; y un sector residencial de alta calidad que corresponde a La Carolina, La Pradera, La Colina, Bellavista, Benalcázar, La Mariscal, El Bosque, El Condado, Quito Tenis, Balcón del Valle, etc. A este grupo pertenece también el sur de la parroquia Nayón, la franja occidental y oriental de Cumbayá y Tumbaco oriental. En estas parroquias se ubican colegios de clase media alta y dos universidades privadas (San Francisco de Quito y Salesiana), así como grandes proyectos urbanísticos (Jacarandá, Jardín del Este, Cumbres del Valle, Nayón, Miravalle, Altos del Valle, etc.).

Grupo II: Zonas en regular consolidación (Sector económico 2 y 3)

Son sectores semi-consolidados con segmentos de propietarios y arrendatarios en barrios y urbanizaciones relativamente antiguos y centrales, como son aquellas donde se han ejecutado proyectos de vivienda y proyectos de mutualistas privadas con una importante cobertura de servicios. Representa el grupo más numeroso, donde el nivel de ingresos y educación de la población es medio, aunque también existe una buena parte de población pobre. Se trata de áreas relativamente consolidadas en cuanto a servicios, aunque son sectores de mediana integración (49%).[167] Estas áreas se encuentran próximas a las áreas del grupo I.

[165] MDMQ, www4.quito.gov.ec/spirales/8_diccionario de la base de datos. Acceso, 18 de abril, 2009.
[166] La integración social se mide en términos de cobertura de servicios básicos, infraestructura habitacional, dinámicas económicas y administrativas.
[167] Sectores medianamente integrados se refiere a la disponibilidad de los medidores de integración social en menor proporción o distinta distribución que los anteriores.

Este sector se ubica también en el centro-norte de la ciudad, cercanos a los ejes viales que pertenecen al sector 1. Corresponde a las áreas de La Mariscal, Mariana de Jesús, Av. Colón, Rumipamba, Iñaquito Bajo, Batán Bajo, Jipijapa, La Concepción, El Labrador, Chaupicruz, Monteserrín, La Floresta, Las Acacias, Los Olivares, La Florida, entre otros. También barrios en las inmediaciones occidentales y orientales del aeropuerto y en el centro norte en las cercanías del sector universitario en barrios como Belisario Quevedo, Las Casas, La Gasca. Dentro de estas áreas están principalmente las zonas que poseen infraestructura y construcciones importantes, como industrias, universidades, complejos deportivos, etc.

Grupo III: Zonas de bajo nivel de consolidación (Sectores económicos 4-5 y 6)

Son sectores poco consolidados, ubicados en el sur, noroccidente y nororiente de la ciudad. Están habitados por grupos poblacionales integrados en barriadas. Caracterizados por viviendas pequeñas y medianas, construidas con materiales de calidad regular. Presentan problemas como bajo nivel de ingresos, subempleo, y deficitarios servicios de recolección de basura.

En la parte norte se localizan en los barrios Carretas, La Bota, Amagasí, Carapungo, entre otros. En la parte sur en la ciudadela México, San Bartolo, Solanda, Plan Quitumbe, Lucha de los Pobres, etc., y en áreas como la parte occidental de Conocoto y el sur y centro de Tumbaco.

Grupo IV: Zonas en muy mala situación (Sector económico 8 y 9)

Constituidas por asentamientos poblacionales recientes, situados en zonas de topografía irregular en la periferia norte y sur de la ciudad, con viviendas tipo mediagua, covachas y pequeñas casas construidas con materiales de mala calidad. Cuentan con servicios de agua potable, alcantarillado, alumbrado público y recolección de basura de forma irregular y las vías de acceso, principales y secundarias, se encuentran en mal estado. La tenencia de la tierra es ilegal y los habitantes en su mayoría pertenecen al sector informal de la economía en calidad de trabajadores a destajo y pequeños comerciantes.

Son barrios que se ubican principalmente en las laderas del Pichincha y en el extremo sur de la ciudad, se conformaron por invasiones y muchos aún se encuentran en proceso de legalización.[168]

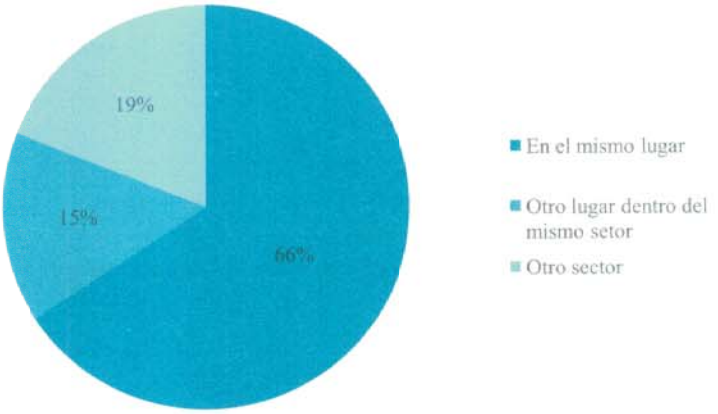
6.3. Actuales tendencias de movilidad en Quito

[168] El valor del suelo en el DMQ, en www.quito.gov.ec

Luego de haber contextualizado los patrones de asentamiento y caracterizado los sectores de consolidación, se explorarán algunos de los resultados de la Encuesta de Percepción de la Calidad de Vida en Quito con el propósito de complementar el análisis de las tendencias de residencia, movilidad, consolidación y niveles de satisfacción, para lo cual se abordarán las siguientes preguntas: ¿Dónde quisiera vivir usted? ¿Cuánto tiempo vive en esta casa?[169]

Como se observa en el gráfico 6.3.1 al analizar las tendencias de movilidad o consolidación, los datos de la encuesta muestran que el 66% de la población desea permanecer en el lugar donde vive, mientras el 34% desea movilizarse.

Gráfico 6.3.1. Quito, 2008: ¿Dónde quisiera vivir Usted?



Fuente: Encuesta de Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

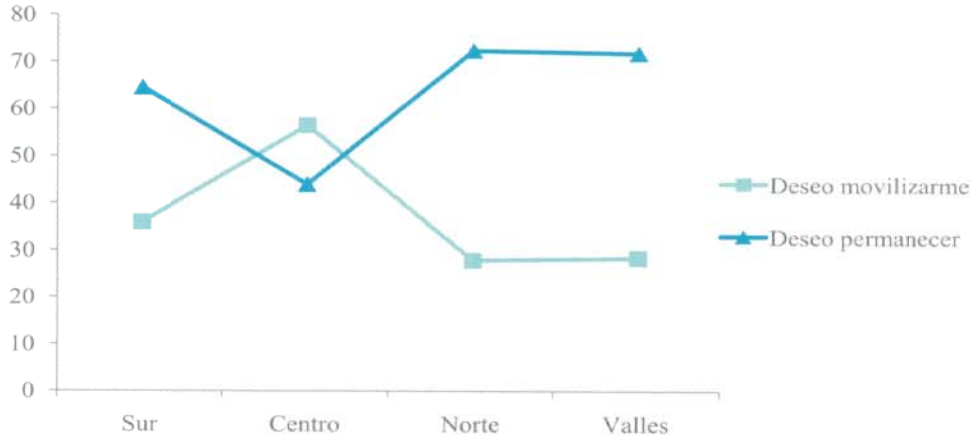
La tendencia a "permanecer" se expresa en todos los sectores de la ciudad excepto en el centro, donde existe un 56% que desea trasladarse tal como se muestra en el gráfico 6.3.2.

Si se interrelaciona el deseo de permanecer por sectores se puede considerar que la tendencia actual de residencia en la ciudad refiere estructuras espaciales muy consolidadas en el norte y sur; una pérdida paulatina de densidad residencial en el centro y una tendencia de movilidad hacia los valles.[170] Existen sectores consolidados que pueden haber generado a su vez un sentido de per-

[169] La referencia no expresa la definición tradicional de "consolidación" definida como un conjunto de aspectos, infraestructuras, servicios, accesos, etc., ubicados en un determinado sector, sino, a partir de cuatro parámetros básicos: tejido urbano, infraestructura vial, servicios básicos y tipo de vivienda.
[170] Uno de los factores que inciden en este hecho es la presencia de población flotante en el centro histórico.

tenencia al lugar de residencia y una satisfacción respecto a las condiciones y calidad de vida encontradas en el propio sector. Es decir, al hablar de sectores residencialmente consolidados se está haciendo mención a la circularidad como una relación de residencia, tiempo y condiciones que dan como resultado que las personas prefieran trasladarse en su mayoría dentro de un mismo sector.

Gráfico 6.3.2. Quito, 2008: ¿Desea permanecer o movilizarse del sector de su residencia?



Fuente: Encuesta de Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

6.4. Circularidad en los sectores urbanos

Para el análisis de los datos conviene preguntarse:

a) Quienes no se movilizan ¿qué valoran para desear permanecer en el mismo lugar de residencia?
b) Quienes sí desean movilizarse ¿hacia qué sectores desean hacerlo?

Las cifras muestran que las personas encuestadas refieren como primera opción de movilidad el propio sector donde residen; por lo que podría suponerse que lo que se busca son puntos de referencia constantes; recreando formas de movilidad que se cierran sobre sí mismas.[171] A esta tendencia de movilidad dentro le los mismos sectores, se la denominará "circularidad intrasectorial". Es posible sostener que la idea de circularidad intrasectorial hace relación a niveles de consolidación y de centralidad. Para Carrión (1987), la formación de las centralidades parte de dos consideraciones:[172]

a) Concentración de ciertas funciones urbanas.
b) Centralización de actividades con una función integradora.

[171] Sobre un mismo sector.
[172] Carrión,1987.

Para el caso de las centralidades de Quito, Pinto (2006) plantea diez aspectos que influyen en su formación: densidad de población, educación, salud, recreación, cultura, servicios básicos, movilidad, empresas, instituciones públicas y capitalidad, que son el resultado de una importante inversión municipal en la recuperación del espacio público en los sectores de centralidad urbana en la ciudad, la habilitación de infraestructura y servicios especialmente de transporte, vialidad, seguridad y agua potable, que han generando procesos de densificación y consolidación residencial en casi todos los sectores.[173]

Sin embargo, los sectores guardan diferencias entre las zonas que las conforman, con ciertas preferencias valoradas en términos de infraestructura de servicios, accesos, movilidad, costos, consumos residenciales, cercanía con espacios públicos, etc.

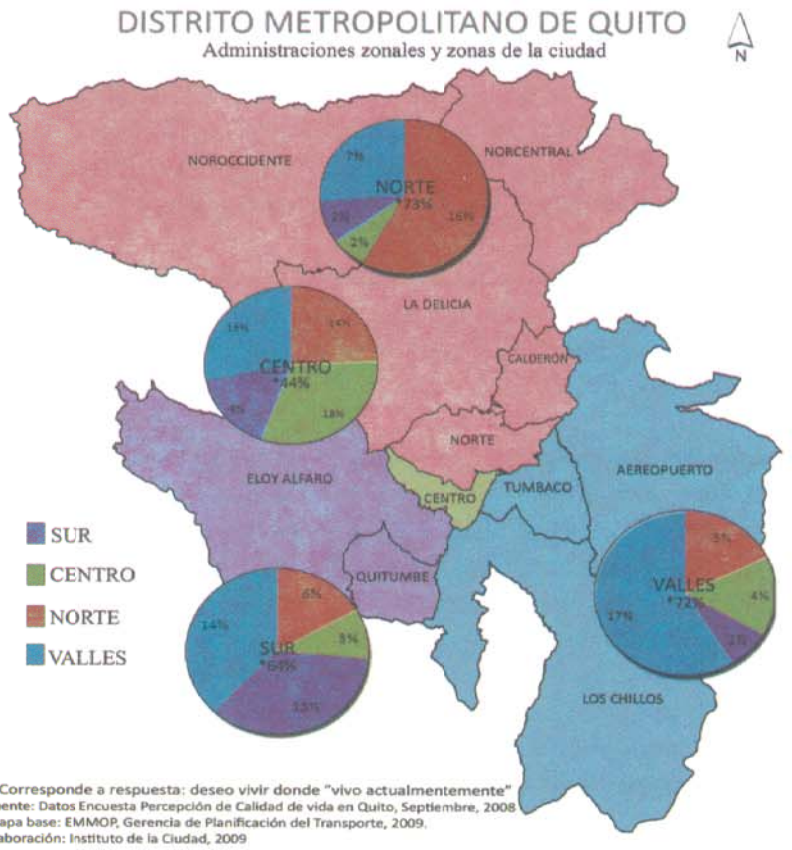
Al observar las tendencias de movilidad, las personas manifiestan el deseo de seguir viviendo donde viven (66%); y si se trasladan lo harían al norte o los valles en un 11% y 12% respectivamente, o al sur en un 7%. El norte y los valles son los sectores de mayor preferencia residencial, reflejado en la encuesta por el alto porcentaje de personas que desean permanecer en el lugar donde viven, independientemente del tiempo de residencia, dando como resultado que los sectores crezcan hacia adentro. La relación entre el tiempo y el lugar de residencia establece que a mayor tiempo, los flujos se orientan bajo dinámicas de "circularidad intrasectorial", esto es, que la movilidad tiende a ser dentro de los mismos sectores de origen.

Tal como se observa en el mapa 6.4.1 el análisis de movilidad por sectores muestra a todos los sectores con un alto porcentaje de conformidad residencial a partir de añadir los valores correspondientes al deseo de residir en el mismo lugar y los porcentajes de movilidad en el mismo sector que supera un 70% de las preferencias. Tal como se ha venido afirmando, los sectores de mayor preferencia de movilidad son en primer lugar al sector de los valles, seguido del sector norte; el sector de menor preferencia es el centro.

Es posible suponer que esta dinámica de movilidad dentro del mismo sector ayude a la conformación de "identidades locales" o "lecturas urbanas" con una cierta jerarquización/prestigio de esas identidades. Por ejemplo, "vivir en el norte" puede significar una mayor jerarquía que "vivir en el sur"; o "vivir en los valles", mayor que "vivir en el norte o en el sur". Sin embargo, en la medida que las personas manifiestan no querer moverse del lugar donde actualmente residen, evidencia la formación de un vínculo importante alrededor de estos espacios.

[173] Pinto, 2006.

Mapa 6.4.1. ¿Dónde quisiera vivir Usted?



La decisión de permanecer depende de factores intrínsecos y externos, dados por las posibilidades de cada persona. Muchos de estos factores están vinculados al ciclo de vida, expectativas y condiciones socioeconómicas que pueden facilitar la decisión de las personas a cambiar de lugar de residencia o permanecer en un mismo sector y éstos pueden ir cambiando con el tiempo.

Los datos muestran que quienes pertenecen al rango de mayores edades (46-55 años), son quienes más logran estabilizarse. De igual manera, son los viudos y casados quienes mayor tiempo de permanencia refieren (93% y 86% respectivamente),[174] al igual que quienes tienen niveles de escolaridad más altos; mientras que quienes viven en unión libre o están separados serían los que más movilidad reflejan. (ver Tabla 6.4.1)

[174] Los encuestados solteros también presentan un alto porcentaje de residencia mayor a un año (80%), esto lo cual hace pensar en dos posibilidades: la una es que una buena parte de ellos son quienes aún permanecen en el núcleo familiar (estudiantes por ejemplo), la segunda es que estudiantes que vengan de otras provincias busquen permanecer en un sitio estable mientras dure su período de estudios.

Tabla 6.4.1.Quito, 2008: Tiempo de residencia por edad, estrato socioeconómico, nivel de escolaridad y estado civil

		Tiempo de residencia	
		Igual o menos a un año (%)	Más de un año (%)
Quito	Quito	17	83
Edad	18-25 años	21	79
	26-35 años	22	78
	36-45 años	15	85
	46-55 años	7	93
Estrato	Bajo	17	83
	Medio	17	83
	Alto	17	83
Clasificación Nivel Académico	Básica	21	79
	Media	16	84
	Superior	15	85
	Postgrado	4	96
Estado Civil	Soltero-a	16	84
	Casado-a	14	86
	Unión Libre	36	64
	Divorciado-a	17	83
	Viudo-a	7	93
	Separado-a	31	69

Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

6.5. Tendencias de movilidad por tiempo de residencia

Ahora bien, si las personas desean trasladarse ¿Cuáles son esas tendencias de movilidad? Existen dos opciones: Dentro del mismo sector y hacia otro.[175]

Tabla 6.5.1. Quito, 2008: Tendencias de movilidad por sectores por tiempo de residencia

Sector de residencia	Igual o menos de un año		Más de un año	
	Deseo permanecer (%)	Deseo movilizarme (%)	Deseo permanecer (%)	Deseo movilizarme (%)
Quito	59	41	67	33
Sur	54	46	66	34
Centro	45	55	43	57
Norte	65	35	74	26
Valles	61	39	73	27

Fuente: Encuesta de Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

[175] La tendencia de movilidad dentro de los propios sectores ha sido analizado en el análisis de la circularidad intrasecrorial

Para las personas que viven en el norte y desean trasladarse a otros sectores (flujos intersectoriales), la primera opción son los valles y para quienes residen en los valles es el norte. Los sectores menos cotizados en las preferencias de movilidad intersectorial son el centro y el sur. Entre los que viven más de un año en el sector de los valles se observa una tendencia de consolidación, que se expresa en un deseo de baja movilidad hacia otros sectores. Como ya se mencionó, el centro constituye el sector de más baja conformidad residencial, mientras el sector con más opciones para hacerlo es el norte, especialmente entre los que llevan viviendo menos de un año.

En tanto movilidad intersectorial, no se evidencian polos de atracción residencial; como probablemente sucedía en los años setenta en la relación del norte y el sur o del norte y los valles. Quizá se pueda hablar de tendencias de consumo residencial o imaginarios que podrían conformar "ideales de residencia".

No es posible definir lo que el sector norte podría representar para cada uno de los sectores, pero podría suponerse un conjunto de imágenes en relación a percepciones de ascenso, modernización, confortabilidad, mayor cercanía con las zonas laborales, de estudios, etc.

El tiempo de residencia no determina, ni es condición suficiente para fijar a una persona en un territorio ya que las personas que viven más de un año en su lugar de residencia tienden a permanecer en un 67% en igual porcentaje que aquellos que llevan viviendo menos de un año, a excepción del centro que muestra una tendencia clara a movilizarse sin importar el tiempo de residencia; lo que llevaría a suponer que el tiempo sumado a otros factores y condiciones (servicios, acceso, cercanía, etc) conforman los satisfactores residenciales.

6.6. ¿Qué factores explicarían que las personas deseen permanecer o moverse?

Como se ha podido observar, los patrones de movilidad son bajos, mientras que la preferencia sobre los propios sectores son altos. Podría pensarse que estas tendencias se deben a factores que combinan la provisión de servicios, acceso, costos de la vivienda y plusvalía del suelo, innovación del capital inmobiliario, prestigio social/estatus, rasgos de identificación con la ciudad etc., sumados a vinculaciones con puntos de centralidad en Quito o concentración de actividades e instituciones relacionadas con la educación, salud, recreación, cultura, movilidad, instituciones públicas y capitalidad.

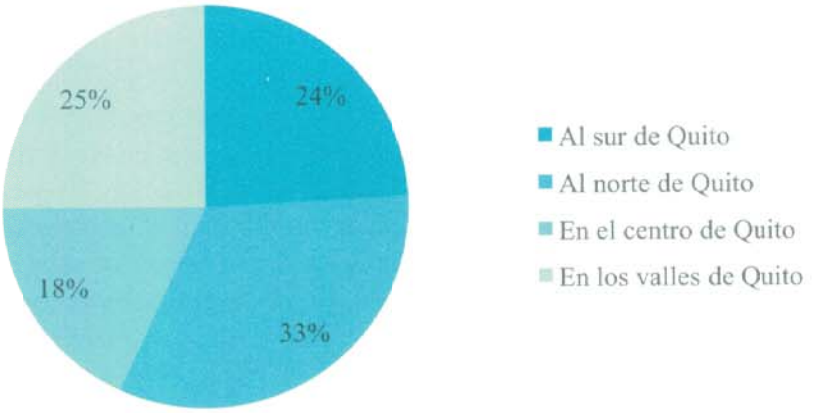
La investigación de percepciones que se analizan proporciona algunas pistas para posteriores investigaciones en profundidad acerca de factores objetivos

que estimulan la movilidad residencial. A continuación se examinarán algunos temas que permiten las cifras que disponemos.

6.6.1. Factor vivienda

La tendencia a permanecer en un lugar está ligada sobre todo a tener casa propia. Sin embargo, las cifras muestran que las personas que alquilan una vivienda también tienden a permanecer en el mismo sector, pero esto dependerá de cambios socio-económicos alcanzados en el tiempo.

Gráfico 6.6.1.1. Quito, 2008: Quienes arriendan y desean movilizarse ¿Dónde quisieran vivir?



Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

De los datos se desprende que un 47% de personas posee vivienda propia y un 43% no.[176] El 70% de quienes poseen vivienda propia desean residir en el mismo lugar, o desplazarse hacia los valles en un 14%. Por su parte, quienes arriendan prefieren vivir donde actualmente viven (63%) y si desean cambiarse, la tendencia es hacia el norte con el 33%. Por lo tanto, se puede observar que la variable tener o no tener vivienda no es un determinante en la movilidad residencial.

A nivel de administraciones zonales, las cifras corroboran la afirmación de que el factor vivienda no es un limitante en la decisión de residir o trasladarse Así, los encuestados que teniendo vivienda propia y residiendo en esas administraciones actualmente -Centro (55%) y Eloy Alfaro (38%)- expresaron, en esas proporciones, su deseo de cambiarse; o por el contrario, un 77% en Calderón

[176] El 10% restante corresponde a "otros tipos de vivienda".

y 79% en Tumbaco, que arrendando, no expresaron deseos de trasladarse de sector. (ver gráfico 6.6.1.1)

6.6.1.1 ¿Qué es lo que la gente valora a la hora de comprar una vivienda o arrendarla?

El hecho de adquirir o arrendar una vivienda necesariamente significa optar por alternativas. ¿Cuáles son los criterios expresados por los encuestados? En el sector norte, lo más importante a la hora de comprar una vivienda en el mismo sector es el "tipo de barrio", lo cual podría estar relacionado con que la mayoría de encuestados que residen en este sector pertenecen al estrato medio y alto. En los sectores centro y el sur la consideración más importante se atribuye al costo de la vivienda, mientras que en los valles lo más importante es que el terreno tenga servicios básicos.

Otros aspectos valorados guardan relación con el acceso, la ubicación, acabados, posibilidades de desarrollar actividades comerciales en la vivienda, etc. Estas características crean también patrones de localización. Es decir, mientras que en algunos sectores lo que prima es "la ubicación" (centros comerciales, parques, seguridad, consumos culturales y otras consideraciones intersubjetivas), en otros están seleccionados principalmente por factores como "costos y tipo de vivienda".

Adicionalmente a los factores anteriormente mencionados, existen imágenes que se elaboran alrededor de cada uno de los sectores de la ciudad, que al ser construcciones sociales se entiende están relacionados con lo que las personas perciben que es una buena calidad de vida.

Es posible considerar que los factores de estatus podrían estar en relación con ciertos aspectos dados por condiciones de estrato socioeconómico (nivel de ingresos, ocupación, educación, etc.), que también perfilan otras preferencias o "estilos de vida" como la necesidad de privacidad -"microclima-social"-, espacios cerrados de convivencia, mayor seguridad, exclusividad, lejanía de espacios muy poblados, cercanía con la naturaleza, etc.

Quienes desean movilizar la residencia hacia otro sector tienen consideraciones distintas al momento de comprar una casa. Así, en el sector norte y en el sur la preferencia expresada se refiere a contar con servicios básicos. Mientras que para quienes viven en el sector centro y valles tiene mucha importancia al momento de buscar una vivienda el hecho de que ésta se ubique cerca del lugar de trabajo o del centro de estudios de los menores. Puede interpretarse como búsqueda de soluciones para tiempos y distancias de los desplazamientos.

Tabla 6.6.1.1.1. Quito, 2008: Factores que inciden al momento de seleccionar una vivienda entre quienes desean permanecer en el mismo sector

Zona de la ciudad	El costo (%)	Tipo de barrio (%)	Que el terreno cuente con servicios básicos (%)
Quito	50	49	52
Sur	54	39	49
Centro	52	45	42
Norte	51	58	49
Valles	41	44	68

Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Tabla 6.6.1.1.2. Quito, 2008: Factores que inciden al momento de seleccionar una vivienda entre quienes desean movilizarse a otro sector

Zona de la ciudad	Que esté cercana al lugar de trabajo - estudios	Que el terreno cuente con servicios básicos
Quito	37%	54%
Sur	28%	57%
Centro	49%	41%
Norte	32%	62%
Valles	60%	45%

Fuente: Encuesta de percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

6.6.2. Servicios

Las políticas públicas en el tema de servicios básicos son indispensables en el funcionamiento del conjunto urbano, igualan a la población en materia de derechos a infraestructura urbana y servicios y garantizan la calidad de vida de la población.

Como se menciona en párrafos anteriores, tanto la idea de circularidad intrasectorial como la de movilidad, son reflejo de centralidades urbanas vinculadas a la disponibilidad de servicios básicos y públicos (educación, salud, recreación, cultura, etc.). Dicha disponibilidad permite la dotación de actividades con una función integradora.[177]

[177] Carrión, 1987.

De acuerdo a los resultados de la encuesta, la percepción de la cobertura de servicios básicos muestra pequeñas diferencias por zonas, por lo que surge la pregunta: ¿Constituye la cobertura de servicios básicos una razón para la movilidad?

La mayoría de encuestados (41%) percibe que los servicios básicos de buena calidad se encuentran distribuidos en toda la ciudad. Sin embargo, al examinar las cifras de aquellos que desean trasladarse al norte, se evidencia que un factor determinante es la percepción de que este sector es el mejor servido; exceptuando a Calderón que considera mejor dotado al centro. Quienes mejor percepción tienen respecto a la dotación de servicios en su sector son las administraciones Norte y Tumbaco.

Con los datos de la encuesta se puede trazar una línea interpretativa respecto a la dotación de servicios básicos y el deseo de movilidad y residencia en la ciudad. Si bien se percibe una ciudad bien servida, se evidencia cierta heterogeneidad entre sectores en términos de la calidad, lo que podría constituir un aspecto diferenciador que incide en las preferencias de las personas al escoger el lugar donde viven o donde quisieran hacerlo.

Se puede pensar que, en principio, la relación entre servicio básico y usuario satisfecho crea un clima de confianza, que incide en que la gente pueda trasladarse a vivir a cualquier barrio o sector con certezas de recibir el mismo servicio básico de forma segura y libre en toda la ciudad y de que éstos no desaparecerán mañana.[178]

Otro de los factores vinculados a los servicios públicos y el deseo de movilidad o residencia es la oferta educativa y de salud, pues las personas que constituyen familias necesitan confiar en que residirán en áreas cercanas a estos servicios sobre todo si no cuentan con la facilidad de transporte público o privado.

En cuanto a la oferta educacional en la ciudad, como un agregado, no constituye una barrera de acceso u oportunidad entre sectores, puesto que la disponibilidad en la oferta de centros educacionales es transversal a toda la ciudad (57%)[179], al igual que los establecimientos de salud, sumándose a la oferta de servicios básicos. De este modo, se conforma una plataforma importante de

[178] La falta de confianza en las instituciones y la carencia de solidaridad, todo lo cual puede conducir a problemas de legitimación que amenacen la cohesión social.

[179] En Quito, la mayoría de padres de familia (56%) escogen la educación pública para sus hijos, seguido por la educación privada (40%) y finalmente la educación municipal (4%). A nivel de administración zonal las tendencias se mantienen excepto en la administración norte donde la primera opción es la oferta privada (61%).

consolidación y residencia en la ciudad. Esto no implica que la oferta sea adecuada por la localización espacial de los establecimientos de educación.[180] La inadecuación obliga a una diaria movilización de estudiantes, que se constituye en una fuente distorsión extrema.

Es posible suponer que el acceso a servicios como educación y salud van a estar condicionados a la oferta pública o privada y también a la accesibilidad geográfica y económica, pero si consideramos la percepción de la población, es posible estimar que estas barreras no impiden la realización de este derecho y su acceso en la ciudad en términos residenciales.

Tabla 6.6.2.1. Quito, 2008: ¿Dónde cree usted que los servicio básicos son de mejor calidad? Encuestados que desean trasladarse

Administración Zonal	En toda la ciudad	En el Norte de Quito	En el sur de Quito	En el centro de Quito	En los Valles de Quito
Quito	41%	34%	3%	12%	10%
Quitumbe	62%	26%	2%	5%	5%
Eloy Alfaro	48%	33%	3%	5%	11%
Centro	26%	37%	3%	25%	8%
Norte	32%	53%	3%	6%	6%
La Delicia	63%	17%	2%	5%	14%
Calderón	22%	33%	0%	39%	6%
Los Chillos	22%	31%	3%	28%	16%
Tumbaco	32%	32%	0%	11%	26%

Fuente: Encuesta de Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008.
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Se puede concluir que además de las tendencias de ocupación que se ha analizado, también se observa movilidad intersectorial en un gran porcentaje. Estos patrones de movilidad responden a condiciones objetivas o percepciones subjetivas respecto de uno u otro sector. Se puede establecer que los aspectos que explican la movilidad y la residencia son la infraestructura habitacional, servicios básicos y públicos, así como consideraciones de estatus. Sin embargo, las prioridades varían según el estrato, la edad o el estado civil.

Adicionalmente, la ciudad se ha venido diversificando y especializando, surgiendo también nuevos espacios urbanos y nuevos referentes identitarios que conviven con otros de larga data. Por lo tanto, es posible asumir que se han construido sistemas de relaciones entre actores, los mismos que han ido re-estructurando y dotando de nuevas significaciones a los viejos espacios y construyendo nuevos.

[180] Los establecimientos educativos considerados de mayor calidad funcionan como un polo de atracción y elemento distorsionante de la movilidad, con menor peso en las opciones residenciales, .

Conclusiones

Quito como realidad urbana es una construcción social. Este capítulo muestra cómo la ciudad ha ido creciendo sobre múltiples huellas superpuestas, que describen la heterogeneidad del desarrollo urbano en los últimos cincuenta años. El análisis toma como punto de partida la mitad del siglo XX marcado por los primeros pasos en la ciudad hacia el urbanismo y en donde la planificación urbana fue el motor que impulsó la consolidación en la ciudad y su evolución. Así, el plan Odriozola propuso un modelamiento y ordenamiento socio-espacial, le siguieron otros planes como el denominado Plan Quito, el del Distrito Metropolitano (1988-92), y el actual Plan del Bicentenario. Propuestas diferentes para realidades cambiantes que han hecho de Quito una ciudad con múltiples esfuerzos de planificación.

En el actual territorio metropolitano se manifiestan tres principales procesos de crecimiento y ocupación:

- La expansión urbana de Quito hacia los extremos norte-sur, hacia los valles orientales colindantes y un proceso de compactación de la ciudad central.

- Dispersión en los valles suburbanos

Las tendencias de crecimiento residencial y urbano en el Distrito Metropolitano de Quito descritas están vinculadas a la gestión territorial del uso y valoración del suelo, las mismas que han determinado la localización de estratos socioeconómicos en ciertos sectores y la identificación de zonas residenciales con condiciones de densidad y consolidación similar.

Al analizar las tendencias de movilidad o consolidación de las personas en la ciudad, los datos de la encuesta muestran que el 66% de la población desea permanecer en el lugar donde vive, mientras el 34% desea movilizarse. Por lo tanto, la decisión de permanencia depende de factores intrínsecos y externos. Los primeros se vinculan con aspectos como el ciclo de vida, expectativas y condiciones socioeconómicas, prestigio social/estatus, rasgos de identificación con la ciudad etc. que pueden facilitar y condicionar la movilidad en la ciudad y que varían en el tiempo.
Los factores externos hacen relación a un conjunto de elementos ligados a las condiciones e infraestructura que la ciudad ofrece, en tanto provisión de servicios básicos, acceso, costos de la vivienda y plusvalía del suelo, innovación del capital inmobiliario; sumados a vinculaciones con puntos de centralidad en Quito o concentración de actividades e instituciones relacionadas con la educación, salud, recreación, cultura, movilidad, instituciones públicas y capitalidad.

La tendencia actual de residencia en la ciudad refiere a estructuras sectoriales muy consolidadas en el norte y sur con patrones de movilidad bajos en casi todos los sectores, a excepción del centro. En el centro se observa una baja densidad residencial con tendencia de movilidad hacia los valles.

Al plantear que existen sectores residencialmente consolidados se hace mención a la circularidad como una relación de residencia, tiempo y condiciones, que dan como resultado que las personas prefieran trasladarse en su mayoría dentro de un mismo sector.

A MODO DE CONCLUSION

Observaciones generales

0.- Las percepciones son una forma imperfecta e indirecta de acercarse a la realidad. Pero son sumamente eficientes para insinuar procesos que ocurren o han ocurrido, y cuya evidencia a través de "datos duros" no suele ser suficiente. Este es el aporte de este libro. Abre varias vías de trabajo para explorar los vínculos entre las expresiones/percepciones y la realidad; para indagar acerca de líneas de desarrollo de los acontecimientos con escasa evidencia pero de alta sensibilidad para los actores. Recorramos algunas rutas de investigación abiertas por este trabajo.

1.- Las cifras demográficas presentadas por la encuesta analizada --que no son una percepción- nos muestran a Quito como una ciudad con una "transición demográfica" avanzada. Se abre la necesidad de cuidar que ese proceso no se entorpezca por la reinstalación de presiones conservadoras en el área y la política de población.

La densidad/aglomeración poblacional, que actúa como potenciación del desarrollo, también funciona como agente de desgaste de los recursos (naturales) de la ciudad. La migración –atracción y expulsión- debe ser cuidadosamente monitoreada para tener conciencia de las rutas y el estado demográfico de la ciudad, y no para generar restricciones o falsas pretensiones de ordenamiento de los flujos poblacionales. Las dimensiones de la ciudad deben acompañarse de un perfil reproductivo de los actores, propio de la modernidad urbana aspirada para la ciudad.

2.- La brecha de género en Quito no aparece con altos registros en la encuesta[181]. Quienes menos presentan un perfil machista son las mujeres de los estratos de ingresos más altos (congruente con una tendencia general presente en otros casos) y quienes perfil más machista exhiben son los hombres de ingresos bajos. Pero, en general, Quito no puede ser calificada como una ciudad "machista". La encuesta presenta a la variable género con poca capacidad clasificatoria, esto es, que tiene poca capacidad de diferenciación de los indicadores urbanos. La pregunta que surge es: ¿Esta menor exclusión de género en la ciudad influye para que los habitantes de Quito y en especial las mujeres hagan una débil lectura de género de los temas urbanos?

3.- Culturalmente, Quito es la expresión de una ciudad radicalmente mestiza. Acoge a distintas vertientes étnico-culturales, pero dentro de un pluralismo que rápidamente los incorpora en su matriz mestiza. La masiva expresión del mestizaje en Quito, hace que la variable étnica tenga escasa capacidad clasificatoria, más aun cuando la representatividad estadística de los no mestizos (autopercepción étnica sin cruces significativos o grupos étnicos "puros") es pequeña.

Al medir la tolerancia étnica, Quito se muestra como una sociedad de alta tolerancia en este rubro (pueden haber otras intolerancias no investigadas). Se trata de un mestizaje más tolerante en relación con las ciudades intermedias, especialmente de la sierra. Cabe señalar, como mostraremos más adelante, cómo esta tolerancia se emparenta con otras formas de respeto a la pluralidad.[182]

El patrón de racismo en el país es clásico y también se verifica en Quito. Los más racistas son los grupos que se autoclasificaron como blancos. Y en especial, el racismo se ejerce contra los grupos afrodescendientes por parte de quienes se ubican en los segmentos de más altos ingresos.

Desde la dimensión de la política pública, el mestizaje quiteño –uno de los más importantes ordenadores de la forma mestiza nacional- ciertamente tiene pendiente aun su propuesta de articulación intercultural democrática con las raíces originadas en las ciudades intermedias y el campo. Al lograrlo, podrá afirmar

[181] La encuesta de calidad de vida contiene dos preguntas en torno al tema de género: P93Algunas personas creen que la mujer siempre debe estar en casa para atender a sus hijos y obedecer a su marido. ¿Qué piensa Ud. al respecto? Y P94 Algunas personas creen que las mujeres deben trabajar fuera del hogar, aportar al ingreso familiar y recibir un pago igual al que los hombres reciben en el caso de que hagan las mismas tareas ¿Qué piensa Ud. al respecto?, cuyas opciones de respuesta son "totalmente de acuerdo", "Algo de acuerdo", "Algo en contra", "Totalmente en contra" y "NS/NC". Ver Sub capítulo 5.6 "La ciudad en el prisma de los pluralismos y la convivencia"

[182] En este caso se hace referencia a la P96 ¿Cree Ud. que la mayoría de asaltos y crímenes son cometidos por gente de raza negra?

una versión más moderna de capitalidad, cuya forma institucional más avanzada se persigue ahora a través de nuevas formas de autonomía subnacional.

4.- Las formas de ingreso de Quito a la modernidad son múltiples y complejas. Se han descompuesto formas históricamente asentadas --como el conservadurismo religioso- y se asientan modernidades aun desconocidas. Un caso importante es la religiosidad. No dispusimos de cifras para realizar comparaciones, pero sí podemos afirmar que en el universo ideológico de los residentes de Quito, la religiosidad en general no ha perdido relevancia, sino que se ha transformado.

En la vieja lucha entre liberales y conservadores, la pregunta básica consistía en cuanto terreno ha logrado conquistar o mantener una u otra posición. Ahora, la religiosidad en la ciudad no es necesariamente conservadora, ni la tendencia es que se ensanche el espacio de lo no-religioso. Junto con las tendencias mundiales, parece que el ámbito de la religiosidad en Quito se amplía, así como ha cambiado su composición.

Las religiones cristianas no católicas tienen mayor presencia y evidencian más dinámica que las religiones no cristianas.[183] Tiene influencia en la conformación de la cultura urbana. Quizás la más fuerte consiste en que el centro de Quito – expresión arquitectónica histórica de la religión católica- está habitado promedial y relativamente por el menor número de católicos de la ciudad. Por ello, justamente, el centro histórico de Quito puede, ahora, convertirse en un símbolo moderno y plural de la identidad de Quito. La composición territorial de la religiosidad en Quito (qué religiones y sus prácticas) puede verse en las desagregaciones por zonas administrativas en la encuesta, conservando, obviamente las debidas precauciones estadísticas.

5.- Los residentes más jóvenes en Quito son optimistas frente al futuro; los más viejos están marcados por el pesimismo. Nos preguntamos, si esta percepción del futuro está solamente ligada al momento del ciclo vital; o, si el optimismo o pesimismo están vinculados a condiciones objetivas ofrecidas por la ciudad, como servicios u oportunidades, en relación a otras ciudades del país.

No pudimos comparar cifras de emigración, para llegar a conclusiones más rotundas. Sin embargo, en otra investigación llevada a cabo por el Instituto de la Ciudad acerca de los impactos de la crisis en Quito, se presentaron cifras --que deben aun recibir validación más amplia- acerca de que Quito, a diferencia del

[183] Ver Sub capítulo 5.4.3 Participación religiosa

resto del país, está recibiendo más remesas que antes, en un contexto de decrecimiento de las remesas en todo el país durante la crisis mundial.[184]

6.- Tradicionalmente, Quito ha sido asediada por opiniones que la califican como una ciudad dependiente del gasto y del empleo públicos, fuente privilegios y especialmente del centralismo. Al margen de la polémica, la encuesta que analizamos nos muestra una doble tendencia: mientras más informal es el empleo, mayor es la heteronomía estatal (dependencia de otro -el gobierno central- para la realización de sus objetivos) y, en contraparte, mientras mayor es la formalidad, existiría un vínculo mercantil mayor (medido desde la percepción) y menor heteronomía[185].

Esta es una situación clásica, que no se compadece con la tradicional clasificación de regiones en el país, en que Quito y la sierra eran la sede del gasto público, mientras que Guayaquil y la costa, eran la sede del capital. Ciertamente la búsqueda de la política pública por parte del sector informal corresponde al rol estatal en una sociedad de inequidades. El desprendimiento ideológico de la dependencia estatal por el sector formal de Quito es un indudable avance ciudadano.

7.- La cohesión social, concepto que gana espacio en el mundo, tiene la virtud de ligar situaciones socio-económicas que configuran a los actores sociales (brechas en ingresos y consumo) con sus "aceptaciones" a la comunidad e "identificación" con los procesos colectivos. Con referencia a varias encuestas[187] que se procesaron en el Instituto de la Ciudad, nos preguntamos: ¿cómo se configuran espacialmente los "consensos urbanos"?. Esto es, ¿cómo se construyen nociones comunes de pertenencia al colectivo territorial? y ¿quiénes son los actores dirigentes en ese proceso?

Avanzamos, en los trabajos que hicimos en el Instituto, hasta plantear que en la ciudad se configura un núcleo de nociones comunes encabezado por los espacios habitados y utilizados por los distintos segmentos de la clase media, que es la centralidad social básica de la ciudad, y que "camina" por la ruta de asentamiento de los altos ingresos, es decir, el valle de Cumbayá y Tumbaco.

---

[184] Instituto de la Ciudad, 2009. "Quito frente a la crisis. Realidad y Oportunidad: La economía de Quito entre 2008 y 2009", p:12

[185] Ver Sub capítulo 1.1 "La percepción de la situación económica en los últimos seis meses"

[186] Las encuestas analizadas previamente corresponden a las realizadas por el Municipio de Quito en los meses de Febrero, Junio y Septiembre del 2008, adicionalmente se consideraron encuestas de calidad de vida realizadas en otros países de manera q ciertos temas sean comparables.

[187] Ver Sub capítulo 6.1.3."Los noventas"

Aquel núcleo central está acompañado por otro proceso de conformación de nuevas legitimidades, que se asienta en los barrios/zonas en reciente proceso de consolidación y de también reciente incorporación a la red de servicios urbanos, como pueden ser Calderón, Quitumbe y, en menor medida, Los Chillos[187]. Estas zonas, que no presentan rasgos de extrema asimilación al núcleo central de conformación de consensos urbanos, sin embargo, son portadores de otras formas de integración a la ciudad. Nótese que se remarca en el criterio de integración distinta, antes que de ruptura o antagonismo con la "ciudad".

El gran reto de la cohesión social en Quito es producir, además de provisión de servicios adecuados para todas las zonas y especialmente para las deficitarias, espacios y nociones de articulación entre los dos segmentos. La ciudad perdió articuladores políticos junto con la gran crisis de los partidos y del sistema político, y no logró articuladores sociales y económicos con capacidad de lograr identificaciones mayores.

Sin embargo, cabe destacar que la cohesión social medida por la opinión acerca de la economía (y parcialmente el optimismo sobre el rumbo del colectivo urbano) se apoya en los sectores de altos ingresos (con la exclusión de los ejecutivos de más alto nivel que son marcadamente pesimistas) y en los jóvenes. El eslabón débil en la construcción de la cohesión social asociada al optimismo económico son los sectores de bajos ingresos, quienes debilitan la cadena de legitimidad.

8.- La ciudadanía generalmente entrega y acepta el liderazgo en temas urbanos al Alcalde de la ciudad. Pero no se ha construido un liderazgo de los otros procesos que se asientan en el territorio, entre ellos, un liderazgo socio-económico estratégico. Los líderes de formación de la opinión y los líderes urbanos aun no encuentran un modo de ejercer influencia, que devenga en sólidos consensos urbanos, por ejemplo, sobre los rumbos de la producción y la productividad.

Existen dos vertientes de conformación de los consensos urbanos, que no confluyen y cuya eficacia en la producción de la ciudad decrece. Por un lado, las elites ligadas a los estratos socioeconómicos de más alto ingreso asociados a las clases medias; y, por otro lado, sectores populares consolidados, beneficiarios de servicios. Pero las dos partes no convergen aun en un pacto urbano con sentido estratégico. No se encuentran comunicados y no se influyen mutuamente. Son muy pocos los espacios de interacción entre las partes. Esta debilidad afecta a las dinámicas de la ciudad (que el Instituto se encuentra en proceso de estudio). Queda pendiente la pregunta sobre si esta situación ha cambiando con los impactos de la crisis en la ciudad, en que la posición relativa de varios actores se ha modificado, en especial de los ejecutivos de nivel medio y de la clase media.

Examinemos cifras más precisas. Más de la mitad de los encuestados, residentes en Quito, y sobre los dos tercios de los habitantes de las zonas más pobres de la ciudad consideran que los servicios están repartidos equitativamente.[188] Esta visión de "democratismo" de la ciudad en la mayoría es sorprendente en muchos sentidos. Existen algunas condiciones/acciones que permiten esa percepción, al margen del hecho objetivo de una ciudad que no ha logrado equidad. ¿Cuáles son? Probablemente, la reciente dotación de servicios (o alcanzar techos en la dotación e incremento en la calidad), hace que muchos habitantes de la ciudad no se midan/reflejen/proyecten en la carencia sino en la dotación de servicios o infraestructura.

También se podría argumentar, desde una óptica determinada, que los sectores populares, víctimas de la exclusión, viven un mundo de enajenación de sus objetivas necesidades, que les lleva a pensarlas como satisfechas por desconocimiento o aceptación de la desigualdad.

Más allá de la interpretación a la que acudamos, es posible constatar la creación de un ambiente social más democrático en el acceso a los servicios y en general en la producción y reproducción laboral en Quito. Cabe recordar que en la presente década y luego de la más importante crisis que ha atravesado el país, en el período de recuperación en la ciudad, bajaron dos puntos de la extrema pobreza, y se mantuvo la franja de pobreza, lo que sumado implica una baja absoluta de la pobreza.

El democratismo de la ciudad se vive también en otros ámbitos que han sido tratados en el estudio. A saber, en el acceso a los espacios públicos, en la calidad de los servicios públicos (a cargo del gobierno nacional y municipal)[189], en los grados de tolerancia, en la situación de género, etc. Este "ambiente social urbano" se refleja en varias percepciones de igualdad, que no son compatibles con obvias situaciones de segregación en la oferta de infraestructura y servicios. Dicho sucintamente, la segregación urbana no es percibida en el primer plano de la conciencia de una importante parte de los habitantes de Quito, lo que obliga a pensar, de un lado, en el enorme aporte que hace una gestión urbana con una visión y una perspectiva igualitaria en la construcción de capital social;

[188] A través de las preguntas P40 ¿Cuenta Ud. Con los siguientes servicios básicos? Y P62 ¿Dónde cree Ud. Que los servicios básicos son de mejor calidad? se procuró medir la cobertura y el nivel de conformidad de los siguientes servicios básicos: agua potable, luz, alcantarillado, recolección de basura y teléfono. Ver capítulo 2.

[189] Las cifras correspondientes al nivel de acceso y calidad de los servicios de educación y salud fueron recogidos en las preguntas P25, P26 y P28 de la sección educación; y, P29, P30 y P32 de la sección Salud, que hacen referencia al tipo de institución al que acude el entrevistado, la calidad del servicio y la ubicación de los mejores establecimientos.

y, de otro lado, en las reales y nuevas formas y contenidos que asume la segregación urbana en este contexto de modernización.

Desde la perspectiva de la convivencia social y de la intervención política, es fundamental conservar esta disposición ciudadana hacia esta "comodidad" de habitar la ciudad (barrios), de asimilar los cambios urbanos como una ruta hacia la igualdad y canalizar sus expectativas desde una construcción de equilibrios en la dotación urbana.

Ahora bien, las diferencias en la dotación de infraestructura urbana, que son objetivas, están siendo orientadas hacia la reducción de las brechas de pobreza en la ciudad. Puede sustentarse, como hipótesis, que se ha producido un "acatamiento" ciudadano --especialmente del segmento más pobre- al incremento de los índices de cohesión social. Esto es, una situación objetiva --desigualdad- que es procesada subjetivamente -equidad-, se constituye en una forma de pertenencia a un proceso colectivo. De ser aceptable esta hipótesis, la ciudad estaría frente a una situación de transición en la construcción de la ciudadanía local.

La agenda de investigación nos indica la necesidad de caminar en las dos áreas. De un lado, en la búsqueda de nuevas formas y contenidos de la segregación urbana, en diversos contextos de funcionamiento de la ciudad. De otro lado, en la relación que existe entre estos niveles de democratismo urbano y la conquista de niveles más altos de capital social presentes en la confianza en las instituciones urbanas.

Los datos, sin embargo, nos indican que se sostienen visiones de segregación espacial, en que la zona norte es el parámetro de la mejor dotación en relación a otras zonas de la ciudad. Los indicadores son varios. Cabe señalar, en el sentido inverso, que el agua, por su casi total dotación en la ciudad, no es una referencia. Pasa a un segundo plano de la conciencia. La conciencia se mueve más desde el plano de la insatisfacción (la agenda pendiente) antes que de la agenda pendiente.

9.- Una situación estructuralmente similar se vive en los temas relacionados a la vivienda. La vivienda propia, que está muy arraigada en el imaginario popular, es un déficit más importante hoy que en los períodos de los padres de los entrevistados.[190] Menos gente tiene acceso a la vivienda propia. Sin embargo, menos gente siente inconformidad con el lugar en el que vive y plantea la necesidad de cambiarse. Las motivaciones socio-económicas pueden ser muy va-

[190] Para ello se realizaron cruces entre las preguntas P33 ¿Con qué tipo de vivienda cuentan/contaban sus padres? Y P 34 ¿Actualmente qué tipo de vivienda tiene Ud.?

riadas. Existe un altísimo porcentaje de gente que prefiere quedarse a residir donde actualmente lo hace. Se puede colegir que el nivel de insatisfacción con la vivienda ha descendido en términos relativos. Evidentemente, esto lleva a la pregunta de investigación: ¿en este contexto en qué consiste la satisfacción con la vivienda? La pregunta no implica a los niveles más precarios o al déficit absoluto.

10.- Quito pareciera ser una ciudad que presenta una baja presión por el cambio residencial en la agenda de reivindicaciones de los sectores de menores ingresos. Cuando el cambio residencial se presenta como una reivindicación, ésta se plantea como un cambio dentro del mismo ámbito ("circularidad"). Esto es, la ciudad no aparece como un mercado con una oferta plana que permite la "libre" movilidad de los factores (si dispongo de ingresos adopto la oferta de una zona con mejores servicios).[191] Muchos condicionantes se interponen.

Interesa destacar, de un lado, la compleja conformación del mercado inmobiliario, en el que pesan los factores culturales (especialmente conservadores) y una baja oferta ("se construyen casas para toda la vida"). De otro lado, la mencionada conformidad con un ámbito de referencia, en que además pesa la ubicación laboral. En muchos sentidos, la vivienda es una de las más importantes fuentes de conformidad y síntoma de la conformidad con los servicios.

Se podría incluso buscar dentro de la hipótesis de que la gente en Quito se encuentra aceptando cada vez más la densificación de la ciudad, contrariando las tendencias clásicas de extender la ciudad y su forma metropolitana. En suma, las estrategias residenciales pasan por una compleja serie de factores, en que la oferta relativa de servicios no tiene una incidencia extrema. Obviamente, las carencias absolutas de servicios pesan decisivamente.

La mayor asociación que pudimos observar ocurre entre el momento del ciclo vital por la que atraviesa el entrevistado y la decisión de residencia. Los restantes servicios explorados --educación y salud- no pesan como determinantes para fijar residencia. La gente se adecúa a la oferta inadecuada de los servicios, especialmente porque los barrios ya tienen servicios elementales y porque en sus estrategias de reproducción "sacrifican" a determinados servicios de educación o salud.

De este modo, La relación entre el costo y el deseo de permanecer en la vivienda actual muestra otra forma de reproducción de la segregación ("es a lo que se puede acceder"). El acceso condiciona tanto a los más pobres como a los menos pobres.

[191] Ver Sub capítulo 6.4. "Circularidad de los sectores urbanos"

En este contexto, debe buscarse explicaciones a la expulsión de habitantes que sigue observándose en el centro de la ciudad, la que es independiente de la capacidad de atracción de otras zonas de la ciudad. También debe explicarse cómo el estatus ha perdido fuerza en la decisión de la localización residencial y no necesariamente la ha ganado el mercado en su sentido más amplio. Queda pendiente la pregunta acerca de las variables más importantes en la decisión residencial. La exploración puede orientarse hacia las nuevas condiciones de vida locales/barriales.

11.- Los espacios públicos son la forma más concreta de verificación de conformación de lo público en las ciudades. Los espacios públicos no son solamente los parques y las plazas. El uso de los parques y plazas son un símbolo muy importante de la convivencia social en una ciudad y de las formas de socialización de la ciudadanía. Y también de la conformación de los barrios, subsistemas espaciales, políticos y sociales de la ciudad.

Las ciudades se conforman también por una rutina de uso y de significados otorgados a cada una de sus partes y espacios, especialmente, los que se han adquirido históricamente. Estas significaciones otorgadas en el uso corriente de una ciudad cambian muy difícilmente, los parques y plazas, entre ellas. El parque de significación urbana o de significación barrial tiene una importancia especial en la meseta de Quito por su configuración.

Pero también se ha producido un cambio importante en el uso mismo. El parque o la plaza antes fueron repudiados por inseguros. En la actualidad el mayor uso del parque, especialmente del parque barrial muestra una mayor calidad de la infraestructura.[192] Este cambio del uso también va aparejado por una especialidad en la significación. El uso masculino y de socialización de La Carolina contrasta con el Parque Metropolitano que es un espacio más "seguro" para las mujeres.

Los ciudadanos de menos ingresos entregan a la plaza o el parque de dimensión urbana un especial rol en sus rutinas de circulación y uso del tiempo libre. El uso del parque o de la plaza es una forma de apropiación y conocimiento del espacio urbano. Consiguientemente de identidad y de ejercicio de ciudadanía. Los sectores medios en cambio otorgan especial importancia al parque barrial, lo que es un síntoma de mayor calidad de la infraestructura y de una estrategia distinta de aprovechamiento del tiempo libre. En suma, los más pobres utilizan a los parques y plazas como espacios de movilización y conocimiento de la ciu-

[192] Se realizó una pregunta abierta de la que resultó que el parque del barrio es el más visitado (P67. ¿A qué parque o área verde acude normalmente?

dad, en tanto los sectores medios prefieren al parque barrial como una extensión pública de su vivienda.

Cabe destacar dos descubrimientos de la investigación. Por un lado, que si bien los parques y plazas cumplen un nuevo rol en el esparcimiento ciudadano, son un espacio aun ajeno e inseguro para los ciudadanos de mayor edad. Dicho rápidamente, los parques y plazas son espacios hostiles y no utilizados por los más viejos, lo que contradice fuertemente con la vocación de parques y plazas en todas las urbes modernas. Por otro lado, las personas que utilizan los parques tienen una relación diferente con el medio ambiente urbano. El uso de los parques es consecuencia de y contribuye a un incremento de la conciencia ambiental. Por ello, los usuarios de los parques y plazas despliegan una especial criticidad con la situación ambiental de la ciudad.[193]

Uno de los mitos del análisis social consiste en asociar participación con redistribución y en todo caso con prácticas de orientación hacia la justicia e igualdad. La encuesta registró que la participación, por ejemplo, en la zona administrativa Quitumbe presentaba los menores índices.

En general, la encuesta muestra que existe una crisis en la participación social, a la par de la crisis en la participación política, en el ámbito de Quito.[194] El registro más palmario es el reflejo de la crisis de la participación en los jóvenes. Entonces, cabe preguntarse, ¿cómo hacer ciudad en medio de una baja participación ciudadana?

12.- Finalmente cabe tratar el tema de la identidad en la construcción urbana contemporánea de Quito. La construcción contemporánea de la identificación con Quito aparece en las cifras que analizamos como un proceso conducido por las elites (comprendidas como orientadoras de comportamientos antes que solamente como estratos de altos ingresos). Aunque, cabe especificarlo, el proceso es especialmente conducido por las elites de altos ingresos. Dentro de los subgrupos urbanos, el segmento que mayor identidad muestra son los habitantes mestizos de la ciudad, lo que corresponde a una tradición.

Dentro de un rango, los pobres se identifican menos con la ciudad. Y también, las mujeres y los grupos étnicos no mestizos. Esto pareciera mostrar una alta correlación entre mayor vulnerabilidad social y menor identidad urbana.

[193] Ver Sub capítulo 3.1 "Uso de parques". Ver capítulo 3.
[194] Ver Sub capítulo 5.4.1 "Pertenencia a asociaciones, grupos y organizaciones sociales"

La identidad es una construcción compleja y rica en matices. ¿Quiénes, cómo y dónde producen un sentido de pertenencia superior a la identificación debida al nacimiento en Quito? Es una pregunta a responder, previo al diseño de políticas municipales de estímulo y compromiso con prácticas cívicas, que hasta ahora han permanecido bloqueadas. El capital social urbano –léase trasmisión de confianzas básicas de la ciudadanía hacia las instituciones de la ciudad- está relacionado con las formas y el grado de construcción de la identidad con la ciudad.

Bibliografía

Libros

Appiah, Kwame Anthony. 2007. *La identidad de los diferentes*, Buenos Aires: Ediciones Katz.

Bassolls, M. Donoso y Massollo. 1998. *Antología de sociología urbana*, A. Méndez (Comps), México: UNAM.

Bauman, Zygmunt. 2003. "De peregrino a turista, o una breve historia de la identidad" en Stuart Hall y Paul du Gay, *Cuestiones de identidad cultural*, Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Borja, Jordi. 2004. *La ciudad del Deseo*, Madrid: Taurus.

---------- 2003. *La Ciudad Conquistada*, Barcelona: Editorial Alianza.

Brunner, José Joaquín. 2004. *Globalización, cultura y posmodernidad*, Santiago: Fondo de Cultura Económica.

Calderón, Fernando, Martín Hopenhayn y Ernesto Ottone. 1996. *Esa esquiva modernidad: Desarrollo, ciudadanía y cultura en América Latina y el Caribe*, Caracas: UNESCO y Nueva Sociedad, Primera edición, 1996.

Carrión Mena, Fernando. 2001. "Las nuevas tendencias de la urbanización en América Latina" *en La ciudad construida: Urbanismo en América Latina*, Quito: FLACSO.

---------, 1987. *Quito – Crisis y política urbana*. Quito: Centro de investigaciones Ciudad, 1987.

CEPAL-AECI, SEGIB. 2007. *Cohesión social: Inclusión y Sentido de Pertenencia en América Latina y el Caribe*. Santiago: CEPAL.

Cobos, Rodríguez Mario. 1994. "El Humanismo en las diferentes culturas" en *Anuario del Centro Mundial de Estudios Humanistas*, Santiago de Chile: Ediciones Virtual.

Giddens, Anthony. 1990. *The Consequences of Modernity*, California: Stanford University Press.

Hall, Stuart. 2003. "Introducción: ¿Quién necesita identidad?", en Stuart Hall y Paul du Gay, *Cuestiones de identidad cultural*, Buenos Aires: Amorrortu Editores.

Hopenhayn, Martín. 2005. *América Latina: Desigual y desconcentrada*, Buenos Aires: Grupo Editorial Norma, primera edición.

Interamerican Development Bank. (2008) *Beyond the facts: understanding quality of life*, Eduardo Lora (coordinardor). Washington: Interamerican Development Bank and David Rockefeller Center for Latin American Studies.

Jones, RobertAlun. 1986. *Emile Durkheim: An Introduction to Four Major Works*, Beverly Hills: Sage Publications.

Marramao, Giacomo. 2008. *Pasaje a Occidente. Filosofía y globalización*, Buenos Aires: Katz Editores

Martín Barbero, Jesús. 1987. *De los medios a las mediaciones. Comunicación, cultura y hegemonía*. Barcelona: Editorial Gustavo Gilli.

---------- 1997. *Globalización y multiculturalidad: notas para una agenda de investigación*. En sayo y error No. 3. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo.

MDMQ, EMOP. 2008. *Plan Maestro de Movilidad*. Quito.

---------, 1992. "Estructura Espacial Metropolitana", *Plan Distrito Metropolitano*. No.22. Quito: Imprenta Municipal.

---------, 2008. *Eje Territorial: Quito, habitable y armónica*. Informe de gestión 2001-2008.

---------, 1992. *Plan Distrito Metropolitano, Atlas del Distrito Metropolitano 11*, Ilustre Municipio de Quito, Dirección de Planificación – Ostrom, Quito: Editorial El Conejo.

---------, 1967. *Plan Director*. Acceso en: http://www4.quito.gov.ec/spirales/9_mapas_tematicos/9_3_planes_urbanos/9_3_2_1.html. 15 de abril del2009.

Munck, Gerardo. 2005. *Democracy and institutions in Latin America: reforms without illusions*, California: University of Southern California.

Ojeda, Lautaro. 2008. *Seguridad Ciudadana en el DMQ en el Contexto Nacional*. Quito: Ecuaofsset.

Palacios, Francisco. 2008 *Constitucionalización de un sistema integral de derechos sociales. De la Daseinsvorsorge al Sumak Kawsay*. Quito: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos – Tribunal Constitucional.

Pinto, Cristina, *La centralidad funcional de la zona metropolitana, Quito*. Tesis de grado, escuela de Geografía, PUCE, 2006

Seligson Mitchell A. (ed). 2008. *Cultura política de la democracia en Ecuador, 2008: El impacto de la gobernabilidad*. LAPOP, Barómetro de las Américas, ECUADOR.

Vattimo, Gianni. 1996. *Creer que se cree*, Buenos Aires: Paidos.

Vallejo, Rene. 2008. "Quito, de municipio a Gobierno local. Innovación institucional en la conformación del Distrito Metropolitano de Quito 1990-2007". Tesis de maestría FLACSO. Quito.

Vega, Xavier Leon; Naranjo Marquez, Alexander. 2005. *Quito ¿El espacio público cada vez más privado?* Quito: CIUDAD, Centro de Investigaciones.

Artículos

Alcázar, Lorena and Raúl Andrade. 2008. "Quality of Life in Urban Neighborhoods in Metropolitan Lima, Peru", Interamerican Development Bank, Research Network Working Paper R-560.

Baker, D.A., and R.J. Palmer. 2006. "Examining the Effects ofPerceptions of Community and Recreation Participation on Quality of Life." *Social Indicators Research* 75: 395-418.

Berman, Y. y Phillips, D. 2000. *Indicators of social quality and social exclusion at national and community level, Springer* Netherlads, Social Indicators Research 50: 329-350

Biagi, B., D. Lambiri and V. Royuela. 2006. *Quality of Life in the Economic and Urban Economic Literature*. Cagliari, Italy: University of Cagliari and Sassari, Center for North South Economic Research. CRENOS Working Paper 2006 10.

Frey, B.S, S. Luechinger andA. Stutzer. 2008. "Valuing Public Goods: The Life Satisfaction Approach." Category 1: Public Finance. Munich, Germany: CESifo Group. CESifo Working Paper 1158.

Hasan, Lubna. 2007. "On Measuring the Complexity of Urban Life", *MPRA Working Paper*, No 6619.

Ibánez, A.M, K.Lindert and M. Woolcock 2002. "Social Capital in Guatemala: A Mixed Methods, Analysis" in Poverty in Guatemala. World Bank Document. World Bank: Washington DC.

Jaramillo, Jakeline y Rosero Wladimir. 1996. *Mercado del suelo en Quito, Quito:* Dirección General de Planificación, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Kahneman, Daniel, y Alan B. Krueger. 2006. Developments in the Measurement of Subjective Well-Being, Journal of Economic Perspectives, Vol. 20 (1)3-24.

Krebs, Peter, Bill Holden, Alison Williams, Maria Basualdo, Cara Spence. 2008. Soc. Indic. Res 85:127-144

Lora, Eduardo (Coord.). 2008. *Beyond the facts: understanding quality of life*, Washington: Interamerican Development Bank and David Rockefeller Center for Latin American Studies.

Palomares García, Juan Carlos. 2008. "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *Revista EURE*, v.34n.101 pp.5-24, Santiago de Chile. pp.5-24.

Polese, Mario. 1998. *Economía Urbana y Regional: introducción a la relación entre Territorio y desarrollo.*

Rodríguez, Jorge. 2001. "Segregación Residencial socio-económica: ¿ Que es? ¿Cómo se mide ¿Qué está pasando?, ¿Importa?", *Serie Población y Desarrollo No 1*, Santiago: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía, CEPAL, Naciones Unidas.

Sassen, Saskia. 2001. "Elementos teóricos y metodológicos para el estudio de la ciudad global" en *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*, Quito: Flacso.

Sirgy, Joseph, Alex C. Michalos, Abbott L. Ferriss, Richard A. Easterlin, Donald Patrick and William Pavot. 2004. "The Quality-of-life (QOL) Research Movement: Past, Present, and Future," *Social Indicators Research*, 76:3, 343-466.

Stutzer, Alois, y Bruno S. Frey. 2003. *Reported Subjective Well-Being: A Challenge for Economic Theory and Economic Policy*, Institute for Empirical Research in Economics, Working paper 2003-07.

Tiliouine, H., R.A. Cummins and M. Davern. 2006. "Measuring Wellbeing in Developing Countries: The Case of Algeria." *Social Indicators Research*, 75: 1-30.

Van Hoorn, André. 2007. "A Short Introduction to Subjective Well-being: its Measurement, Correlates and Policy". OECD *World Forum on Statistics: Measuring and Fostering the Progress of Societies*. Paris: OECD Publishing, 215-229.

Van Praag, B., P. Frijters, and A. Ferrer-i-Carbonell. 2003. "The Anatomy of Subjective Well-Being." *Journal of Economic Behavior & Organization* 51, 29-49.

Recursos Electrónicos

American Planning Association. "How cities use Parks to... Increase Public Health" The City Parks Forum (2003): http://www.inpra.org/pdffiles/research/park_use/7%20-%20improvepublichealth.pdf (acceso marzo 20, 2009).

Aramburu, Mikel. "Usos y significados del espacio público" Arquitectura, Ciudad y Entorno (oct.2008): http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/6586 (acceso abril24, 2009).

Arriagada, Camilo y Jorge Rodríguez "Segregación Residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución, e implicaciones de política" Serie Población y Desarrollo N° 47 CEPAL (1997): www.eclac.org/publicaciones/xml/7/13877/lcl1997-P03.pdf (acceso mayo 8, 2009).

Balbo, Marcello, Ricardo Jordan y Daniela Simioni. "La Ciudad Inclusiva" *Cuadernos de la CEPAL* (nov. 2003): www.eclac.cl/publicationes/xml/7/14237/lcq2210p.pdf (acceso mayo 7, 2009)

Bogotá Cómo Vamos. www.bogotacomovamos.org/. Acceso: Octubre, 2008.

Borys Tadeusz, y Piotr Rogala (ed.) 2008. Quality of life on local level: An indicators-based study. Warsaw: UNDP. Acceso: http://www.undp.org.pl/equal_en/aktualnosci.php?news=1113, 15 de Noviembre de 2008.

Canclini, Néstor García. 2006. "Las industrias Culturales y el Desarrollo de los Países Americanos" Departamento de Antropología, Universidad Autónoma Metropolitana. Presentación realizada en el marco del Seminario Preparatorio sobre Industrias Culturales, auspiciado por la Organización de Estados Iberoamericanos. México, D.F., 2006.

Carrión, Fernando. *Balance del Proyecto de Sostenibilidad social del Centro Histórico de Quito* (2002): www.flacso.org.ec/docs/artsoschal.pdf (acceso mayo 13, 2009)

FLACSO. Boletín Ciudad Segura No. 28 (abril 2008): http://www.flacso.org.ec/docs/ciudad_segura28.pdf (acceso mayo 15, 2009)

Gilberto, Giménez. "Modernización, Cultura e identidad social, estudios sobre estado y sociedad" Espiral Vol.1, #2 (1995): http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Teoria%20de%20las%20identidades.pdf (acceso abril 7, 2009).

Guillamón Marrero, Isaac. "La producción del espacio público: fundamentos teóricos y metodológicos para una etnografía de lo urbano" *Revista d Antropología e Investigación Social* (2008): http://www.con-textos.net/ca/article/la-producci%C3%B3n-del-espacio-p%C3%BAblico (acceso abril24, 2009).

Hurtado Vásquez, Diego. "Ciudadanos o ciudadautos?, Problemas del uso irracional del Automóvil" Publicaciones Colectivo Quito Para Todos (mayo 2004): www.quitoparatodos.org/docs/publicacion/ciudadanos%20o%20ciudad%20autos.pdf (acceso diciembre 16, 2008).

Katzman, Rubén. "La Dimensión Espacial en las Políticas de Superación de Pobreza" *Serie Medio Ambiente y Desarrollo,* N° 59. (2003): www.eclac.org/dmaah/noticias/paginas/5/11915/r_kaztman.pdf (acceso abril 9, 2009).

Leva, Germán.2005. Indicadores de Calidad de Vida Urbana, Acceso en: http://hm.unq.edu.ar/ICVU/ICVU.htm, 5 de Diciembre del 2008.

Lewis Mumford. *"Historia natural de la urbanización"* Biblioteca CF+S Ciudades para un futuro más sostenible (nov. 2002): http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/almum.html (acceso abril 15, 2009).

Lizárraga Mollideno, Carmen. "Movilidad Urbana Sostenible: Un reto para las ciudades del Siglo XXI" Colegio Mexiquense (sept. 2006): www.cmq.edu.mx/documentos/Revista/revista22/est22_3Lizarraga.pdf (diciembre 15, 2008).

Mamani, Pablo. "Hacia un estado multicéntrico construido con tecnología indígena comunal", entrevista realizada por Juan Ibarrondo y Luis Karlos García, *Página de izquierda antiautoritaria* (sept. 2006): http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal22/R03.pdf/ (acceso abril 7, 2009).

Peñalosa, Enrique. "Parks for Livable Cities: Lessons from a Radical Mayor" Remarks from Transcript of a keynote address at the Urban Parks Institute's, *Great Parks/Great Cities* Conference (jul. 2001): http://www.pps.org/topics/whyneed/newvisions/penalosa_speech_2001 (acceso mayo 15, 2009).

Proyect for public spaces. " Why people need Parks. Environmental benefits" Project for Public Spaces (2008): http://www.pps.org/topics/whyneed/envbenefits/ (acceso marzo 20, 2009).

Quito Para Todos. "Pacto por la Movilidad. Movilidad sustentable, el nuevo reto de Quito" *Publicaciones Quito Para Todos* (sept. 2007): www.quitoparatodos.org/docs (acceso marzo 3, 2009).

Rodríguez, Jorge. "Distribución Territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, perspectivas, y desafíos para las políticas públicas" *Serie Población y Desarrollo N° 47*, CEPAL (dic. 2002): www.eclac.cl (acceso abril 22, 2009).

Rodríguez, Nancy y Margarita García T. 2005 "La noción de Calidad de Vida desde diversas perspectivas". Revista de Investigación No. 57. Acceso internet, 20 de noviembre 2009.

Rodríguez Regueira, José Luis. "Multiculturalismo. El reconocimiento de la diferencia como mecanismo de marginación social" Universidad Católica San Antonio (feb. 2001): http://www.ugr.es/~pwlac/G17_04JoseLuis_Rodriguez_Regueira.html (acceso abril 22, 2009).

Saldarriaga Roa, Alberto. "Espacio público y Calidad de Vida". *Barrio Taller*. Serie Ciudad y Hábitat No. 3 (sept. 1996): www.barriotaller.org.co (acceso febrero 20, del 2009).

Sánchez Tobar, Ligia. De Pablos Ramírez, Juan Carlos. "El barrio visto por sus pobladores" Universidad de Carabobo (2005): www.dialnet.unirioja.es/servlet/articulo (acceso mayo 8, 2009).

Thorson, Ole. "Movilidad Sostenible". *La Factoria No.5* (feb. 1998): www.lafactoriaweb.com/articulos/thorson5.htm: (acceso marzo 3, 2009).

Viviescas M., Fernando. "Espacio público imaginación y planeación urbana", *Colección Barrio Taller* (1997): www.barriotaller.org.co/debates/Espacio%20publico%20imaginacion.doc (acceso febrero 20, 2009).

Periódicos

El Telégrafo, "Más usuarios tienen Internet." Julia Chavez http://www.telegrafo.com.ec/economiasolidaria/noticia/archive/economiasolidaria/2008/08/08/M_E100_s-usuarios-tienen-Internet.aspx (acceso agosto 8, 2008)

El Telégrafo "La CNT proyecta 9.320 planteles con Internet", Javier López Narváez, http://www.telegrafo.com.ec/sociedad/educacion/noticia/archive/sociedad/educacion/2009/03/26/La-CNT-proyecta-9320--planteles-con-Intemet.aspxÇ (acceso noviembre 6, 2008)

Mapas/ Láminas:

Castelli Bernard. 1992. *Dinámica del suelo en Quito* - Lámina 29 de: Atlas Infográfico de Quito. Socio-dinámica del espacio y política urbana.

INEC, Provincia de Pichincha. 2002. *Difusión de Resultados Definitivos del VI censo de Población y V de Vivienda 2001.*

Instituto Geográfico Militar, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, L'institut française de recherche scientifique pour le développement en coopération. 1992. *Atlas Infográfico de Quito.*

Tupiza, Alex. *Valor del Suelo en el Distrito Metropolitano de Quito. Cartografía, análisis, metadatos.* Cooperación Científica y Técnica entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y el Institut de Recherche pour le Développement (IRD). Láminas bilingües (español, francés), cuadr., gráf., biblio. ; 29,7 x 42, IGM, IPGH, ORSTOM, Quito, Paris.

ALAINET. La Riqueza de la Diversidad, Movimiento poblacional. http://alainet.org/publica/diversidad/movpoblacional.html

FAO. "El contexto de Quito". *Silvicultura Urbana y Periurbana en Quito*, Ecuador: estudio de caso. Depósito de Documentos de la FAO (1988) http://www.fao.org/docrep/W7445S/w7445s03.htm (acceso mayo 11, 2009)

D'ercole, Robert y Pascale Metzger. *Libro/atlas* 2001, IRD-MDM. http://www4.quito.gov.ec/spirales/3_publicaciones/libros/Los_lugares_esenciales_del_dmq.pdf (acceso mayo 20, 2009)

PNUD. "Informe sobre Desarrollo Humano 2006: Más allá de la escasez: poder, pobreza y crisis mundial del agua," Nueva Cork, 2006.

CEPAL (2005) Oportunidades digitales, equidad y pobreza en América Latina: ¿Qué podemos aprender de la evidencia empírica?

Anexo 1
Las cifras globales: primera lectura y análisis

En este capítulo realizamos una lectura de las cifras contenidas en la ficha de identificación de la encuesta y que sirvieron de base para cruces específicos. Sin embrago, al margen de comprobar los niveles de corrección en la muestra y los datos obtenidos, permitió una actualización de cifras e información acerca de la ciudad, mucha de ellas desactualizada o inexistente. Por ello encontramos valor en presentarla.

Las características demográficas más importantes de la población encuestada para este trabajo coinciden, en grueso, con las características de la información demográfica de la ciudad consignada por otras fuentes. El perfil de los encuestados, utilizando los datos de la ficha de identificación de la encuesta (la ficha de identificación consta en el Anexo 1) es la siguiente.[195] El grupo objetivo de la encuesta son las mujeres y hombres mayores de edad, ubicados en su lugar de residencia. Fueron escogidos aleatoriamente en cada una de las ocho administraciones zonales de Quito. En el Gráfico i.1 se muestra que el 61,4% de los encuestados aseguran ser de Quito mientras que un 38,6% asegura no serlo. Según las características socio-económicas[196] de los encuestados, la mues-

[195] Permite elaborar hipótesis de trabajo para investigaciones futuras.

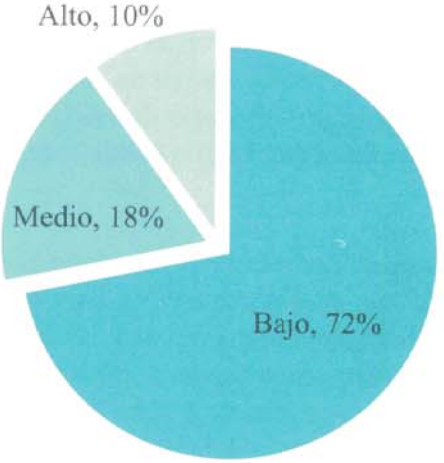
[196] La determinación de a qué estrato pertenece el encuestado es una decisión del encuestador, quien consideró los siguientes aspectos: educación del principal sostén del hogar, ocupación del principal sostén del hogar, patrimonio del hogar (automóvil y casa), tipo y ubicación de la vivienda.

tra tiene la siguiente distribución: el 71,7% de los encuestados pertenece al estrato socio-económico[197] bajo, el 17,5% pertenece al estrato medio, y un 10,8% pertenece al estrato alto (ver Gráfico i.2).

Gráfico i.1. Distribución del Quito por origen

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico i.2. Distribución del Quito por estrato socio-económico



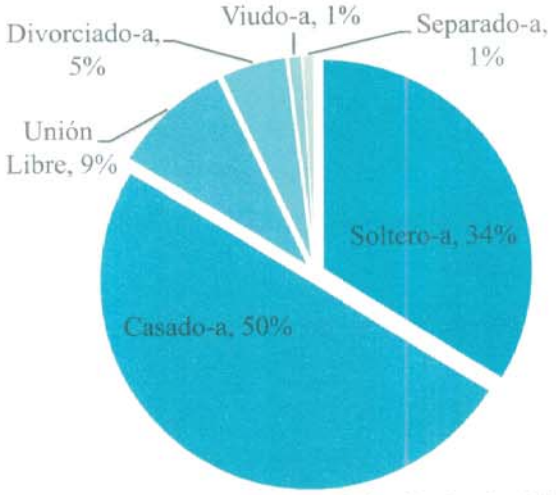
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Con respecto a la conformación familiar de los encuestados, ésta muestra la siguiente distribución: 50,1% son casados, 33.6% son solteros, 9,3% están en unión libre, 5% son divorciados, 1,1% son viudos, y 0,9% están separados (Grá-

[197] En adelante, al estrato socio-económico se lo denominará simplemente estrato.

fico i.3). Además, los grupos familiares están conformados de manera diferente por adultos y menores de edad. De acuerdo a la encuesta, un 46,2% de la muestra son familias que cuentan con la presencia de dos adultos, un 22,3% con tres adultos, mientras que un 14,7% tiene dentro de sus miembros cuatro personas adultas, el 9% de hogares cuenta con más de cuatro adultos, y el 9,8% de los hogares tiene un adulto[198] (Gráfico i.4). Por otro lado, 4 de cada diez encuestados responde que en su hogar existe un miembro menor de edad; los hogares con dos miembros constituyen el 38,2% de los encuestados, el 14% responde que en su hogar existen 3 menores de edad, mientras que los hogares con cuatro o más menores representan menos del 8% del total (Gráfico i.5).

Gráfico i.3. Distribución de Quito por estado civil



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

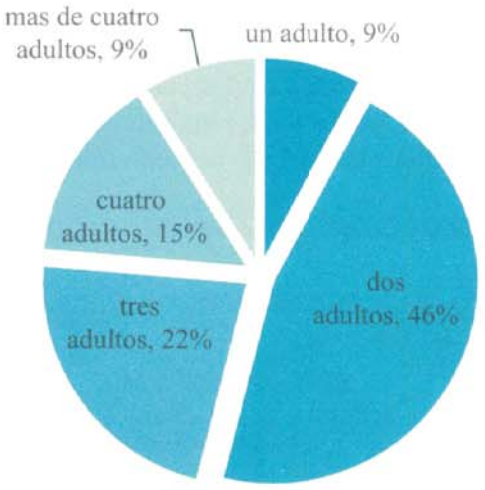
La edad de los encuestados conforma una pirámide poblacional asentada en una base joven:[199] el 29% de los encuestados se encuentra entre 18 y 25 años. A medida que la edad aumenta, la proporción de personas se reduce en cada rango de edad. El porcentaje de encuestados entre 26 y 35 años es de 27,7%, mientras que aquellos entre 36 y 45 años es de 22,8%; y finalmente, aquellos encuestados entre 46 y 55 años constituyen el 20,5% de la muestra (Gráfico i.6). Si bien existe una estructura clara en esta conformación, se debe mencio-

[198] Se debe tener en cuenta que esta información no excluye la existencia de hogares sin personas adultas. La elaboración de la encuesta pedía información de jefes de hogar mayores de edad, por lo tanto, el protocolo seguido sesgó la información de manera que por definición siempre exista al menos un mayor de edad en cada encuesta considerada.

[199] Como se menciona, esta información corresponde a un universo conformado por jefes de hogar, por la tanto excluye la información de menores de 18 años.

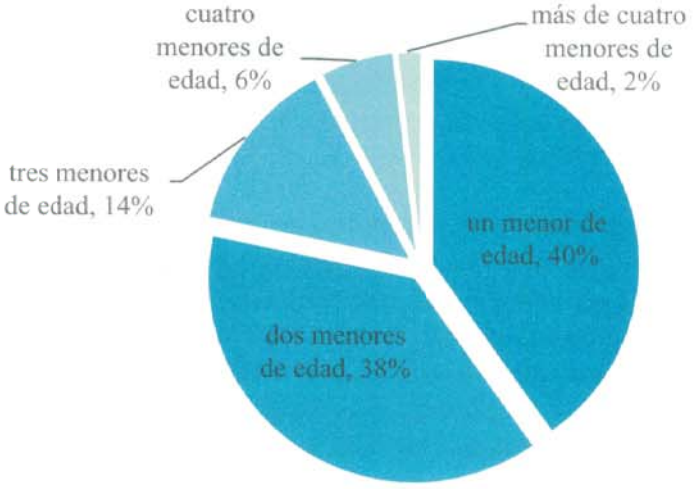
nar que las proporciones son muy cercanas entre sí, lo que muestra una composición heterogénea entre los jefes de hogar: la población de jefes de hogar no es marcadamente joven.

Gráfico i.4. Distribución de Quito por miembros adultos



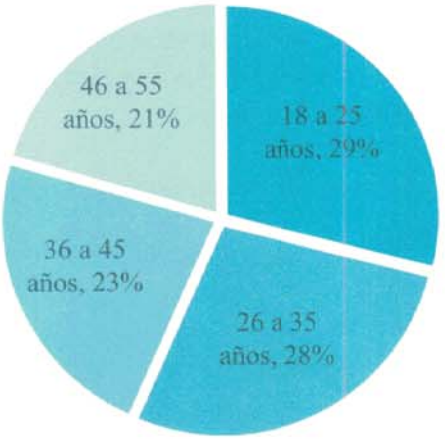
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico i.5. Distribución de Quito por miembros menores de edad



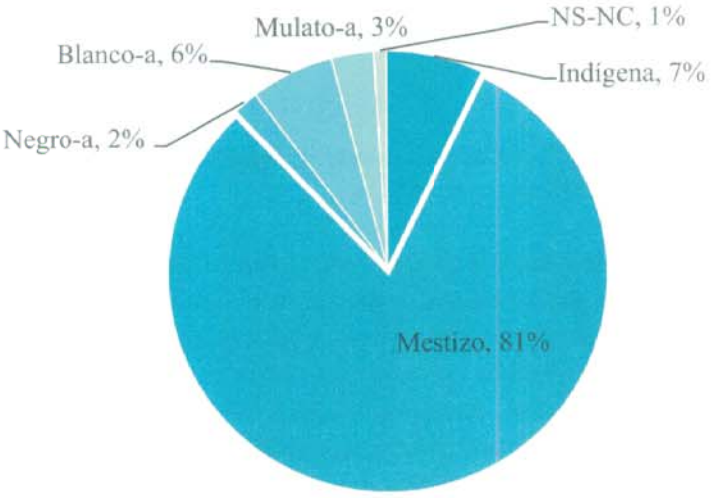
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico i.6. Distribución de Quito por edad



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico i.7. Distribución de Quito por identificación étnica

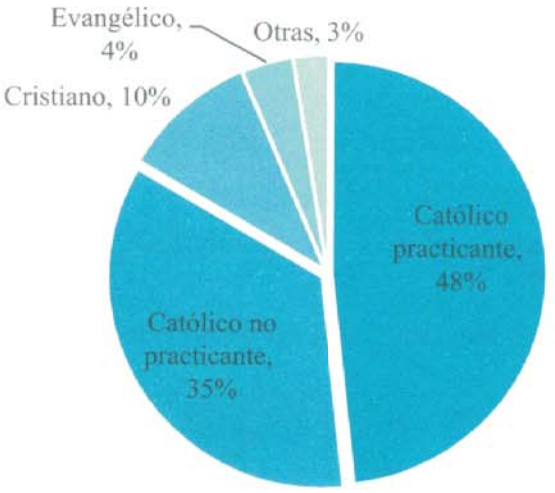


Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

En relación al reconocimiento étnico de la población, la encuesta muestra que un 80,6% de los encuestados se reconocen como mestizos, un 7,3% como indígenas, un 6,2% como blancos, un 3,6% como mulatos, un 1,8% negros (Gráfico i.7). En la ficha de identificación también se consideró la religiosidad de la gente que vive en Quito (Gráfico i.8). En términos globales, el 28, 8% de los encuestados manifiesta no practicar ninguna religión. Respecto de la diferencia, el 48,3% dice ser católico practicante mientas que un 35,2% se considera católico no practicante, el 10,2% considera tener una religión cristiana, mientras un

3,8% se considera de religión evangélica. En la encuesta se observa que 9 de cada 10 quiteños refiere a alguna religión; entre los cuales el 83,4% es católica y el restante 16% lo componen otras religiones entre las que destacan cristianos y evangélicos, sin que en estos valores haya diferencia significativa entre hombres y mujeres o en rangos de edad.

Gráfico i.8. Distribución de Quito por religiosidad



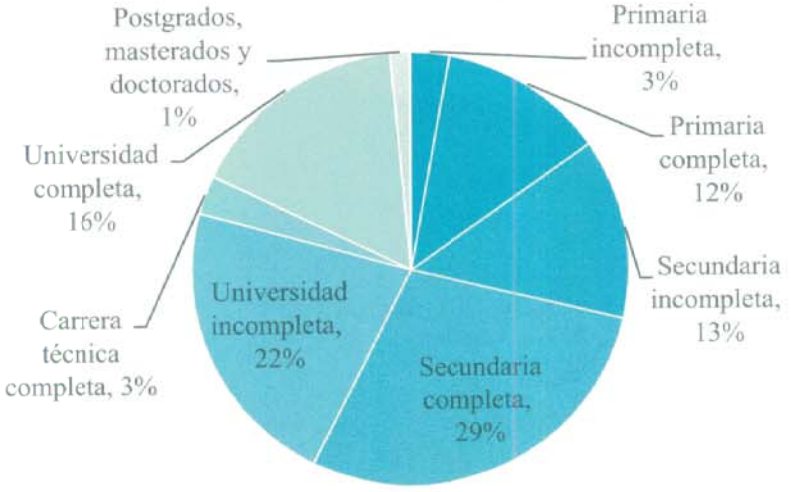
Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

En relación al nivel de educación alcanzado por la persona encuestada, los resultados son los siguientes: el 2,8% de la población de Quito tiene la primaria incompleta (Gráfico i.9), 12.5 % ha completado la primaria, 12.1% alcanza un nivel de secundaria incompleta, mientras que casi una tercera parte de la población encuestada, el 28.8%, ha terminado la secundaria. El 21,5% de los encuestados posee estudios universitarios, pero no los ha terminado, solo un 16,3% de la población lo hace, mientras que el 3% termina una carrera técnica. La población con un mayor nivel de educación, aquella con postgrados, apenas llega al 2% del total (Gráfico i.9).

Por otro lado, el 6.4% de la población se ocupa en oficios menores, un 24% de la población del Quito se ocupa en trabajos menores ocasionales e informales (Gráfico i.10). La población cuya ocupación se define como obreros calificados corresponde a un 26,4% del distrito. El 12,7% de la población encuestada estudia, mientras que un 20,7% se dedica a trabajos administrativos de medio y bajo nivel. El 8,2% de la población está empleada como ejecutivos de nivel medio, mientras que apenas el 1,3% está empleado como ejecutivo de alto nivel. Sin embargo, la distribución descrita tiene diferencias significativas entre mu-

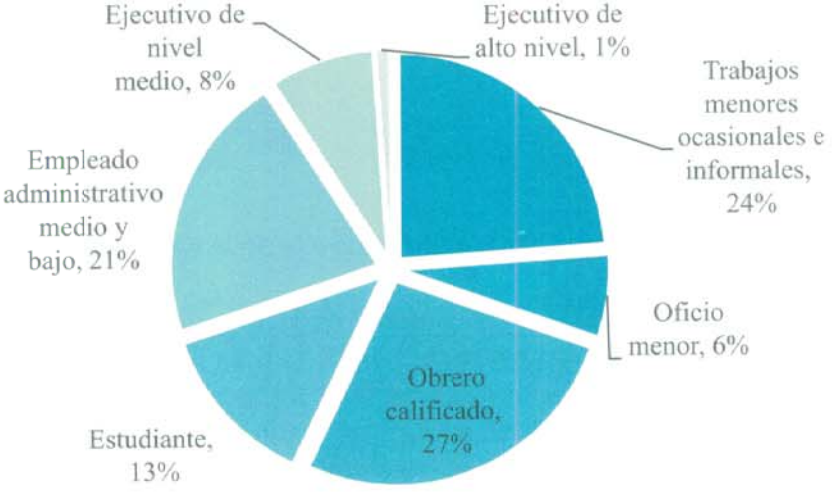
jeres y hombres; las mujeres se emplean mayoritariamente en trabajos menores ocasionales e informales, y su participación (porcentual) en el resto de segmentos siempre es menor a la de los hombres.

Gráfico i.9. Distribución de Quito por nivel educativo



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Gráfico i.10. Distribución de Quito por tipo de ocupación



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Anexo 2

Mapa: división administrativa del Distrito Metropolitano de Quito y nota explicativa sobre la muestra de la encuesta

Nota explicativa sobre el mapa y el desarrollo de la encuesta:

El Distrito Metropolitano de Quito se divide en 11 zonas administrativas con el objetivo de desconcetrar la gestión municipal. Las zonas se conforman en relación a los centros urbanos consolodidados. La muestra de esta encuesta consideró ocho zonas adminsitrativas. La población de tres administraciones zonales existentes, pero que todavía no asumen un funcionamiento total, fueron consideradas dentro de otras adminstraciones. Los casos son los siguientes; la población de las administraciones Noroccidental y Nor-central fueron consideradas dentro de la población de la administración La Delicia. Similarmente, la población de la administración Aeropuerto fue considerada dentro de la población de la administración Tumbaco. La determinación del tamaño de la muestra de cada administración, consideró los ajustes mencionados.

Anexo 3

Encuesta de Calidad de Vida en Quito
DETALLES DE LA MUESTRA

MUESTRA: El tamaño de la muestra de 1400 se lo calculó en base a la población total del distrito considerada como el universo de 1.828.280 habitantes. La fórmula (1.1) de cálculo aplicada arrojó un error muestral de ±2,62% con un nivel de confianza de 95%. La distribución de la muestra se la realizó en base a la población de ocho administraciones zonales y considerando su representación porcentual en el total de la población del Distrito Metropolitano de Quito.

1.1 Formula:

$$n = \frac{(1,96)^2 x\ p\ x\ q\ x\ N}{E^2 x\ (N-1) + (1,96)^2 x\ p\ x\ q}$$

n = tamaño de muestra
N = Población total DMQ
p = probabilidad de éxito = 0.5
q = probabilidad de no éxito = 0.5
E = error muestral = ±2,62%
z = distribución normal, nivel de confianza al 95% = 1,96

Administración Zonal	Población *	%	Muestra
QUITUMBE	190.385	0,10	148
ELOY ALFARO	412.297	0,23	321
CENTRO /MANUELA SAENZ	227.173	0,12	177
NORTE /EUGENIO ESPEJO	365.054	0,20	285
CALDERÓN	93.989	0,05	72
TUMBACO**	131.368	0,07	92
LOS CHILLOS	116.946	0,06	90
LA DELICIA***	291.068	0,16	215
TOTAL	1.828.280	1,00	1400

* Población INEC Censo 2001. Fuente: DMPT-MDMQ

** Adm. Zonal Tumbaco incluye la población de la Adm. zonal Aereopuerto

*** Adm. Zonal La Delicia incluye la población de administraciones Noroccidente y Norcentral

Resultados: 1419 Casos efectivos
Fecha de levantamiento: 29 de septiembre al 10 de octubre del 2008.

Anexo 4

Quito, 2008: Distribución por zonas de la ciudad: ¿Dónde cree Ud. que los servicios básicos son de mejor calidad?

Zona Administrativa	Atributo	Género		Estrato			Total	Porcentaje en el DMQ
		Masculino (%)	Femenino (%)	Bajo (%)	Medio (%)	Alto (%)		
DMQ	En toda la ciudad	50,73	52,69	52,08	52,21	48,13	51,71	100,00
	En el Sur del DMQ	2,69	2,18	2,43	3,59	0,38	2,44	100,00
	En el Centro del DMQ	9,07	10,78	12,38	5,65	0,00	9,92	100,00
	En el Norte de DMQ	29,00	27,73	25,56	33,32	39,51	28,36	100,00
	En los Valles del DMQ	8,51	6,62	7,54	5,23	11,98	7,57	100,00
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**710**	**709**	**1017**	**249**	**153**	**1419**	
Quitumbe	En toda la ciudad	66,27	65,75	66,23	100,00	50,00	66,24	14,13
	En el Sur del DMQ	1,20	1,37	1,30	0,00	0,00	1,27	5,88
	En el Centro del DMQ	1,20	8,22	4,55	0,00	0,00	4,46	4,96
	En el Norte de DMQ	25,30	23,29	24,03	0,00	50,00	24,20	9,45
	En los Valles del DMQ	6,02	1,37	3,90	0,00	0,00	3,82	5,56
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**83**	**73**	**153**	**1**	**2**	**156**	
Eloy Alfaro	En toda la ciudad	52,87	48,47	50,68	48,84	0,00	50,45	23,23
	En el Sur del DMQ	5,75	4,29	3,74	13,95	0,00	5,04	50,00
	En el Centro del DMQ	8,62	5,52	6,80	9,30	0,00	7,12	17,73
	En el Norte de DMQ	27,01	31,90	30,95	18,60	0,00	29,38	24,63
	En los Valles del DMQ	5,75	9,82	7,82	9,30	0,00	8,01	25,00
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**171**	**160**	**288**	**43**	**0**	**331**	
Centro	En toda la ciudad	34,09	40,00	36,76	0,00	0,00	36,76	9,24
	En el Sur del DMQ	3,41	2,11	2,70	0,00	0,00	2,70	14,71
	En el Centro del DMQ	17,05	26,32	21,62	0,00	0,00	21,62	28,37
	En el Norte de DMQ	34,09	27,37	30,81	0,00	0,00	30,81	14,18
	En los Valles del DMQ	11,36	4,21	8,11	0,00	0,00	8,11	13,89
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,00**	**0,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**85**	**91**	**176**	**0**	**0**	**176**	
Norte	En toda la ciudad	44,30	51,97	42,31	45,07	55,56	48,34	19,84
	En el Sur del DMQ	1,34	1,32	1,92	2,11	0,00	1,32	11,76
	En el Centro del DMQ	4,03	2,63	11,54	2,82	0,00	3,31	7,09
	En el Norte de DMQ	43,62	42,76	40,38	45,77	40,74	43,05	32,34
	En los Valles del DMQ	6,71	1,32	3,85	4,23	3,70	3,97	11,11
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**145**	**148**	**50**	**138**	**105**	**293**	
La Delicia	En toda la ciudad	65,09	67,27	63,58	74,07	0,00	66,20	19,57
	En el Sur del DMQ	0,94	1,82	1,85	0,00	0,00	1,39	8,82
	En el Centro del DMQ	10,38	7,27	10,49	5,56	0,00	9,26	14,18
	En el Norte de DMQ	16,04	17,27	15,43	18,52	0,00	16,20	8,71
	En los Valles del DMQ	7,55	6,36	8,64	1,85	0,00	6,94	14,81
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**103**	**107**	**157**	**53**	**0**	**210**	
Calderón	En toda la ciudad	60,53	52,78	56,76	0,00	0,00	56,76	5,71
	En el Sur del DMQ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	En el Centro del DMQ	15,79	27,78	21,62	0,00	0,00	21,62	11,35
	En el Norte de DMQ	23,68	16,67	20,27	0,00	0,00	20,27	3,73
	En los Valles del DMQ	0,00	2,78	1,35	0,00	0,00	1,35	0,93
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,00**	**0,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**37**	**36**	**73**	**0**	**0**	**73**	
Los Chillos	En toda la ciudad	33,33	50,00	45,59	50,00	15,38	42,11	5,57
	En el Sur del DMQ	2,22	0,00	1,47	0,00	0,00	1,05	2,94
	En el Centro del DMQ	13,33	23,08	22,06	21,43	0,00	18,95	12,77
	En el Norte de DMQ	28,89	9,62	17,65	14,29	30,77	18,95	4,48
	En los Valles del DMQ	22,22	17,31	13,24	14,29	53,85	18,95	16,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**42**	**48**	**63**	**14**	**13**	**90**	
Tumbaco	En toda la ciudad	40,00	38,46	45,16	0,00	27,78	38,78	2,72
	En el Sur del DMQ	4,00	3,85	3,23	0,00	5,56	4,08	5,88
	En el Centro del DMQ	12,00	7,69	16,13	0,00	0,00	10,20	3,55
	En el Norte de DMQ	16,00	23,08	9,68	0,00	38,89	20,41	2,49
	En los Valles del DMQ	28,00	26,92	25,81	0,00	27,78	26,53	12,04
	Total (%)	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**0,00**	**100,00**	**100,00**	
	Total absoluto	**44**	**46**	**57**	**0**	**33**	**90**	

Anexo 5

Quito, 2008: Distribución por la calificación dada al servicio de Recolección de Basura: ¿Cómo califica el servicio de recolección de basura que Ud. recibe? Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno-

Zona Administrativa	Calificación	Género		Indice		Estrato			Indice			Total		Porcentaje en el DMQ
		Masculino (%)	Femenino (%)	Masculino	Femenino	Bajo (%)	Medio (%)	Alto (%)	Bajo	Medio	Alto	(%)	Indice	
DMQ	Muy Malo	8,03	8,32	3,82	3,80	9,44	5,62	3,92	3,72	3,90	4,28	8,17	3,80	100
	2	11,13	10,86			11,11	10,44	11,11				10,99		100
	3	23,66	26,09			25,96	25,30	16,99				24,88		100
	4	14,79	11,14			13,18	14,06	9,80				12,97		100
	5	26,62	26,94			24,19	30,92	37,25				26,78		100
	Muy Bueno	14,79	15,37			14,75	12,85	20,92				15,08		100
	NS-NC- No aplica	0,99	1,27			1,38	0,80	0,00				1,13		100
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**####**				**100,00**		
	Total absoluto	**710**	**709**			**1017**	**249**	**153**				**1419**		
Quitumbe	Muy Malo	3,61	6,85	4,10	3,90	5,23	0,00	0,00	4,01	3,00	4,50	5,13	3,96	6,84
	2	10,84	8,22			9,80	0,00	0,00				9,62		9,68
	3	27,71	28,77			28,10	100,00	0,00				28,21		12,46
	4	7,23	9,59			7,84	0,00	50,00				8,33		6,99
	5	31,33	28,77			30,07	0,00	50,00				30,13		12,34
	Muy Bueno	19,28	16,44			18,30	0,00	0,00				17,95		13,21
	NS-NC- No aplica	0,00	1,37			0,65	0,00	0,00				0,64		6,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**####**				**100,00**		
	Total absoluto	**83**	**73**			**153**	**1**	**2**				**156**		
Eloy Alfaro	Muy Malo	9,94	8,13	3,68	3,66	9,03	9,30	0,00	3,65	3,79	0,00	9,06	3,67	26,50
	2	12,28	10,00			11,46	9,30	0,00				11,18		24,52
	3	26,90	31,88			29,86	25,58	0,00				29,31		28,05
	4	14,62	18,13			16,32	16,28	0,00				16,31		29,57
	5	23,39	21,25			21,53	27,91	0,00				22,36		19,95
	Muy Bueno	12,87	10,63			11,81	11,63	0,00				11,78		18,87
	NS-NC- No aplica	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00				0,00		0,00
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**0,00**				**100,00**		
	Total absoluto	**171**	**160**			**288**	**43**	**0**				**331**		
Centro	Muy Malo	10,59	4,40	3,81	3,92	7,39	0,00	0,00	3,87	0,00	0,00	7,39	3,79	11,97
	2	7,06	9,89			8,52	0,00	0,00				8,52		10,32
	3	20,00	26,37			23,30	0,00	0,00				23,30		12,18
	4	25,88	13,19			19,32	0,00	0,00				19,32		19,35
	5	25,88	34,07			30,11	0,00	0,00				30,11		14,70
	Muy Bueno	10,59	10,99			10,80	0,00	0,00				10,80		9,43
	NS-NC- No aplica	0,00	1,10			0,57	0,00	0,00				0,57		6,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**0,00**	**0,00**				**100,00**		
	Total absoluto	**85**	**91**			**176**	**0**	**0**				**176**		
Norte	Muy Malo	3,45	6,08	4,14	4,12	6,00	4,35	4,76	4,18	3,90	4,41	4,78	4,13	11,97
	2	10,34	12,16			12,00	12,32	9,52				11,26		21,94
	3	18,62	17,57			18,00	23,19	11,43				18,09		15,58
	4	15,17	10,14			8,00	15,94	10,48				12,63		20,43
	5	37,24	35,81			34,00	33,33	41,90				36,52		28,87
	Muy Bueno	14,48	18,24			22,00	10,14	21,90				16,38		23,58
	NS-NC- No aplica	0,69	0,00			0,00	0,72	0,00				0,34		6,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**####**				**100,00**		
	Total absoluto	**145**	**148**			**50**	**138**	**105**				**293**		
La Delicia	Muy Malo	7,77	13,08	3,91	3,64	12,74	3,77	0,00	3,66	4,13	0,00	10,48	3,77	19,66
	2	8,74	9,35			10,19	5,66	0,00				9,05		12,90
	3	26,21	31,78			28,66	30,19	0,00				29,05		17,85
	4	15,53	5,61			11,46	7,55	0,00				10,48		12,37
	5	19,42	14,95			13,38	28,30	0,00				17,14		9,71
	Muy Bueno	21,36	23,36			22,29	22,64	0,00				22,38		23,11
	NS-NC- No aplica	0,97	1,87			1,27	1,89	0,00				1,43		20,00
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**0,00**				**100,00**		
	Total absoluto	**103**	**107**			**157**	**53**	**0**				**210**		
Calderón	Muy Malo	8,11	5,56	3,73	3,36	6,85	0,00	0,00	3,55	0,00	0,00	6,85	3,57	4,27
	2	13,51	19,44			16,44	0,00	0,00				16,44		7,74
	3	18,92	27,78			23,29	0,00	0,00				23,29		4,82
	4	21,62	13,89			17,81	0,00	0,00				17,81		6,99
	5	32,43	30,56			31,51	0,00	0,00				31,51		6,30
	Muy Bueno	5,41	0,00			2,74	0,00	0,00				2,74		0,94
	NS-NC- No aplica	0,00	2,78			1,37	0,00	0,00				1,37		6,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**0,00**	**0,00**				**100,00**		
	Total absoluto	**37**	**36**			**73**	**0**	**0**				**73**		
Los Chillos	Muy Malo	23,81	14,58	2,71	3,42	22,22	14,29	7,69	2,98	3,50	3,15	18,89	3,12	15,38
	2	14,29	12,50			11,11	14,29	23,08				13,33		8,39
	3	21,43	22,92			17,46	21,43	46,15				22,22		5,95
	4	7,14	4,17			4,76	14,29	0,00				5,56		2,69
	5	16,67	20,83			17,46	28,57	15,38				18,89		4,72
	Muy Bueno	7,14	18,75			15,87	7,14	7,69				13,33		6,13
	NS-NC- No aplica	9,52	6,25			11,11	0,00	0,00				7,78		46,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**####**				**100,00**		
	Total absoluto	**42**	**48**			**63**	**14**	**13**				**90**		
Tumbaco	Muy Malo	4,55	10,87	3,77	3,91	12,28	0,00	0,00	3,58	0,00	4,30	7,78	3,82	3,42
	2	18,18	10,87			15,79	0,00	12,12				14,44		4,52
	3	27,27	17,39			21,05	0,00	24,24				22,22		3,12
	4	6,82	6,52			5,26	0,00	9,09				6,67		1,61
	5	18,18	32,61			22,81	0,00	30,30				25,56		3,41
	Muy Bueno	22,73	19,57			19,30	0,00	24,24				21,11		4,72
	NS-NC- No aplica	2,27	2,17			3,51	0,00	0,00				2,22		6,67
	Total (%)	**100,00**	**100,00**			**100,00**	**100,00**	**####**				**100,00**		
	Total absoluto	**44**	**46**			**57**	**0**	**33**				**90**		

Anexo 6

Metodología y explicación de cálculo del Índice general de satisfacción con servicios básicos en Quito Realizado por Miguel Flores

Este índice mide el nivel de satisfacción respecto al servicio que la persona recibe en Quito sobre un conjunto de servicios básicos (Agua Potable, Alcantarillado, Recolección de Basura, Luz Eléctrica, Teléfono Fija, Internet), para su cálculo se ha utilizado la información (preguntas) de la sección "Nivel de conformidad con Servicios Básicos" de la encuesta de percepción de calidad de vida en Quito, estas preguntas que recogen la percepción de los encuestados están diseñadas con una escala cualitativa en un rango de 1 a 6, siendo 1 muy malo y 6 muy bueno. Las preguntas utilizadas se detallan a continuación:

- ¿Cómo califica el servicio de Agua Potable que Ud. recibe?
- ¿Cómo califica el servicio de Alcantarillado que Ud. recibe?
- ¿Cómo califica el servicio de Recolección de Basura que Ud. recibe?
- ¿Cómo califica el servicio de Luz Eléctrica que Ud. recibe?
- ¿Cómo califica el servicio de Telefonía Fija que Ud. recibe?
- ¿Cómo calificaría el servicio de Internet que actualmente recibe?

Para cada pregunta se ha desarrollado un indicador que cuantifique el nivel de satisfacción con el servicio. La metodología de cálculo se basa en determinar una media pondera de las escalas (1 a 6), donde a cada escala se la pondera con el porcentaje de encuestados que han seleccionado la escala. De manera general para todos los Índices la expresión de cálculo es:

$$\mathrm{MPSP_j} = \sum_{i=1}^{6} w_{ij} * i, \quad \text{para } j = 1,..,6$$

j = subindice para el tipo de servicio público

i = escala de percepción (1 más bajo, 6 más alta)

$\mathrm{MPSP_j}$ = media ponderada servicio público

w_{ij} = porcentaje de respuestas encuestados que califican con la escala i

Por ejemplo para obtener el indicador de servicio de Agua Potable para Quito, se realiza una tabla de frecuencias relativas donde se detalle la distribución de las respuestas por escala para la pregunta "¿Cómo califica el servicio de Agua

Potable que Ud. recibe?", utilizando el programa estadístico SPSS 17 se tienen los siguientes resultados:

	Calificación	% del N de la columna
p41 En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica el servicio de Agua Potable que Ud recibe? - Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno-	1	2.3%
	2	3.8%
	3	11.1%
	4	16.9%
	5	42.0%
	6	23.9%

Entonces, el Indicador Agua Potable es igual a la multiplicación de cada valor de la escala por el porcentaje de respuestas a esta escala, es decir,

$MPSP_1 = 1*(2.3\%)+2*(3.8\%)+3*(11.1\%)+4*(16.9\%)+5*(42.0\%)+6*(23.9\%)=4.65$

Dado que $MPSP_1$ es **4.65**, se tiene que el nivel de satisfacción con el servicio de Agua Potable en la ciudad en una escala del 1 al 6 es 4.65. El valor del indicador nos permite comparar la percepción encuestados sobre los servicios públicos por zona administrativa.

Realizando las operaciones antes mencionadas para cada tipo de servicio público pero filtrando los encuestados por zona administrativa se tiene el siguiente cuadro de valores del los Índices por tipo de servicio público.

Finalmente, para obtener el índice general de servicios públicos **(IGSP)** global se obtiene una media ponderada de los índices $MPSP_j$, donde los pesos son las distancias relativas con respecto a la escala óptima (6, la más alta-percepción optimista).

Para obtener la distancia relativa primero se resta 4.65 de 1 y se calcula el cociente entre esta diferencia (3.65) y el rango de la escala (6-1=5) que es 5, es decir, 3.5/5 =0.73. Al numerador y denominador se le resta una unidad porque la escala cualitativa no inicia en cero, entonces el rango de la escala es 5, es decir de 1 a 6.

Realizando las operaciones antes mencionadas para calcular la distancia porcentual para cada indicador de los servicios públicos, tenemos el siguiente cuadro:

DISTANCIA PORCENTUAL DEL INDICE EN LA ESCALA DEL 1 AL 6 (POSITIVO, MIENTRAS MÁS ALTO MAYOR PERCEPCIÓN)									
Servicio Público	DMQ	Quitumbe	Eloy Alfaro	Centro	Norte	La Delicia	Calderón	Los Chillos	Tumbaco
Agua Potable	73%	72%	69%	74%	78%	79%	76%	67%	60%
Alcantarillado	54%	56%	52%	55%	55%	48%	59%	59%	50%
Recolección Basura	56%	60%	53%	57%	63%	56%	51%	42%	57%
Luz Eléctrica	74%	72%	71%	73%	79%	80%	73%	66%	72%
Teléfono	81%	80%	79%	78%	81%	85%	77%	79%	86%
Internet	23%	10%	20%	16%	43%	5%	3%	18%	42%

Entonces, la expresión de cálculo para el índice general de los servicios públicos viene dada por:

$$\mathrm{IGSP} = \frac{\sum_{j=1}^{6} w_j * \mathrm{MPSP}_j}{\sum_{j=1}^{6} w_j}$$

j = subindice para el tipo de servicio público

IGSP = índice general de servicios públicos

MPSP_j = media ponderada servicio público

$w_j = \frac{\mathrm{MPSP}-1}{\mathrm{ME}-1}$, (ME = Máximo valor de la escala, en nuestro caso 6)

Por ejemplo, utilizando los datos de los índices de cada servicio público y las distancias porcentuales para calcular el índice global de servicio público tenemos que el **IGSP** para Quito es igual a la multiplicación de cada valor del indicador de servicio público por la distancia relativa y este valor dividido para la suma de las distancias porcentuales, es decir,

IGSP=(4.65*(73%)+3.68*(54%)+3.82*(56%)+4.71*(74%)+5.05*(81%)+2.13 *(23%))/(73%+54%+56%+74%+81%+23%)=4.32

Para el cálculo del IGSP a nivel de zona administrativa se realiza la misma metodología pero utilizando información de la zona.

Anexo 7

Metodología y explicación de cálculo del índice integral de percepción de contaminación (IIPC) Realizado por: Miguel Flores

Índice que mide la percepción global de la contaminación en Quito basándose en variables (preguntas) de escala cualitativas que cuantifican la percepción de niveles de contaminación con respecto al ruido, aire, basura, visual, fuentes de agua, cantidades de árboles. En la sección Medio Ambiente y Desastres Naturales de la boleta de la encuesta se realizó la pregunta: "En un rango de 1 a 6 ¿Cómo calificaría Ud. los siguientes aspectos ambientales de la ciudad? (Siendo 1 muy bajo y 6 muy alto)".

- Nivel de ruido
- Nivel de contaminación del aire
- Nivel de contaminación visual (propagandas en espacio público
- Nivel de contaminación de fuentes de agua (quebradas, riachuelos, acequias)
- Nivel de contaminación por basura y desechos
- Cantidad de arboles y espacios verdes en zonas públicas

El encuestado califica el tipo de contaminación según la escala de 1 a 6, donde una calificación de 1 representa la máxima percepción positiva de contaminación según categoría de estudio, es decir, percibe poca contaminación.

Para cada pregunta se ha desarrollado un indicador que cuantifique el nivel de de contaminación percibido. La metodología de cálculo se basa en determinar una media pondera de las escalas (1 a 6), donde a cada escala se la pondera con el porcentaje de encuestados que han seleccionado la escala. De manera general para todos los Índices la expresión de cálculo es:

$$MPC_j = \sum_{i=1}^{6} w_{ij} * i, \quad \text{para } j = 1,..,6$$

j = subindice para el tipo de contaminación

i = escala de percepción (1 más bajo, 6 más alta)

MPC_j = media ponderada contaminación

w_{ij} = porcentaje de respuestas de encuestados que califican con la escala i el contaminación j

Por ejemplo para obtener el indicador de percepción de la contaminación del aire para Quito, se realiza una tabla de frecuencias relativas donde se detalle la distribución de las respuestas por escala para el contaminante aire, utilizando el programa estadístico SPSS 17 se tienen los siguientes resultados:

	Calificación	% del N de la columna
p87_2 En un rango de 1 a 6 ¿Cómo calificaría Ud Nivel de contaminación del aire de la ciudad? -Siendo 1 muy bajo y 6 muy alto-	1	8.8%
	2	8.5%
	3	10.2%
	4	11.6%
	5	14.8%
	6	46.2%

Entonces, el Indicador Percepción de la Contaminación del Aire (IPCA) es igual a la multiplicación de cada valor de la escala por el porcentaje de respuestas a esta escala, es decir,

$$MPC_1 = 1*(8.8\%)+2*(8.5\%)+3*(10.2\%)+4*(11.6\%)+5*(14.8\%)+6*(46.2\%)=4.53$$

Dado que MPC_1 es **4.53**, se tiene que la percepción de la contaminación del aire en la ciudad en una escala del 1 al 6 es 4.53. A continuación se presenta los valores de los índices a nivel de zona administrativa por tipo de contaminación.

INDICES DE PERCEPCIÓN DE CONTAMINACION ELEMENTOS DEL MEDIO AMBIENTE URBANO (1 MUY BUENO, 6 MUY MALO)									
Tipos de contaminante	DMQ	Quitumbe	Eloy Alfaro	Centro	Norte	La Delicia	Calderón	Los Chillos	Tumbaco
Contaminación del aire	4,53	4,41	4,49	4,5	5,13	4,41	5,41	4,22	3,41
Contaminación ruido	4,39	4	4,12	4,29	5,08	4,51	5,34	4,04	3,35
Contaminación por basura y deschos	4,04	3,68	4,04	4,19	4,28	3,89	5,05	4,08	3,08
Contaminación visual	3,94	3,52	4	4,21	4,22	3,9	4,3	3,54	3,25
Contaminación fuentes agua	3,91	3,56	3,82	4,13	4,11	3,92	4,62	3,85	3,26
Cantidad de arboles y espacios verdes	2,77	2,31	2,67	3,3	3,08	2,38	3,04	3,02	2,28

Como en caso del Indicador de Servicios Públicos, se obtiene una media ponderada de los Índices de percepción de contaminación, donde los pesos son las distancias relativas con respecto a la escala óptima (6, la más alta-percepción negativa).

La metodología de cálculo de las distancias porcentual para cada indicador de la percepción de contaminación difiere con las de servicio público en que, para obtener la distancia relativa primero se resta 6 de 4.53 y se calcula el cociente entre esta diferencia (1.47) y el rango de la escala (6-1=5) que es 5, es decir, 1.5/5 =0.29. El numerador cuantifica la distancia de tal forma que los que son calificados como menos contaminantes tengan mayor representación, se presenta a continuación:

DISTANCIA PORCENTUAL DEL INDICE EN LA ESCALA DEL 1 AL 6 (NEGATIVO, MIENTRAS MÁS ALTO MAYOR PERCEPCIÓN)									
Tipos de contaminante	DMQ	Quitumbe	Eloy Alfaro	Centro	Norte	La Delicia	Calderón	Los Chillos	Tumbaco
Contaminación del aire	29%	32%	30%	30%	17%	32%	12%	36%	52%
Contaminación ruido	32%	40%	38%	34%	18%	30%	13%	39%	53%
Contaminación por basura y deschos	39%	46%	39%	35%	34%	42%	19%	38%	58%
Contaminación visual	41%	50%	40%	35%	36%	42%	34%	49%	55%
Contaminación fuentes agua	42%	49%	44%	37%	38%	42%	28%	43%	55%
Cantidad de arboles y espacios verdes	65%	74%	67%	54%	58%	72%	59%	60%	74%

Entonces, la expresión de cálculo para el índice integral de percepción de la contaminación global viene dada por:

$$\mathrm{IIPC} = \frac{\sum_{j=1}^{6} w_j * \mathrm{MPC}_j}{\sum_{j=1}^{6} w_j}$$

j = subindice para el tipo de servicio público

IIPC = índice integral de la percepción de la contaminación

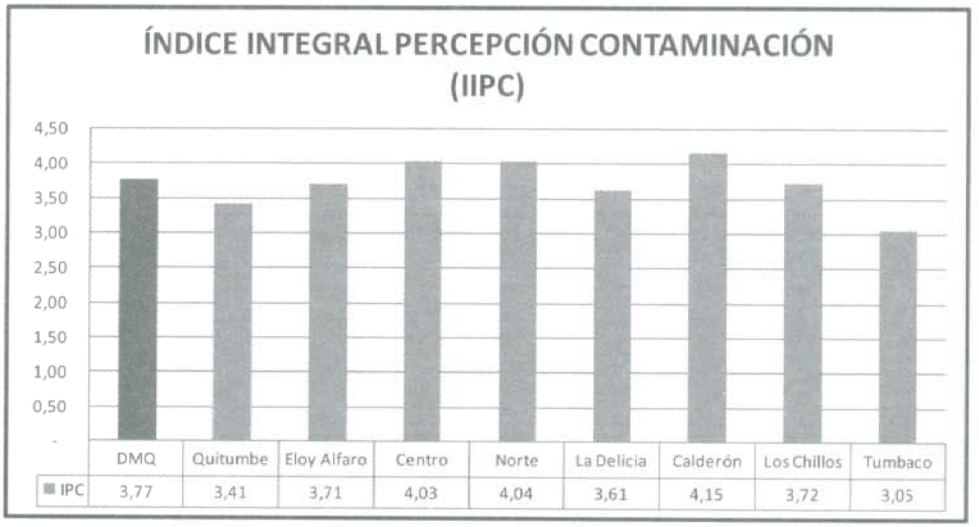
MPC_j = media ponderada contaminante

$w_j = \frac{6-\mathrm{MPSP}}{\mathrm{ME}-1}$, (ME = Máximo valor de la escala, en nuestro caso 6)

Se utiliza los datos de los índices de contaminación de cada uno de los elementos naturales urbanos, de cada tipo de contaminante y las distancias porcentuales para calcular el índice integral. Tenemos que el **IIPC** para Quito es igual a la multiplicación de cada valor del indicador de tipo de contaminación por la distancia relativa y este valor dividido para la suma de las distancias porcentuales, es decir:

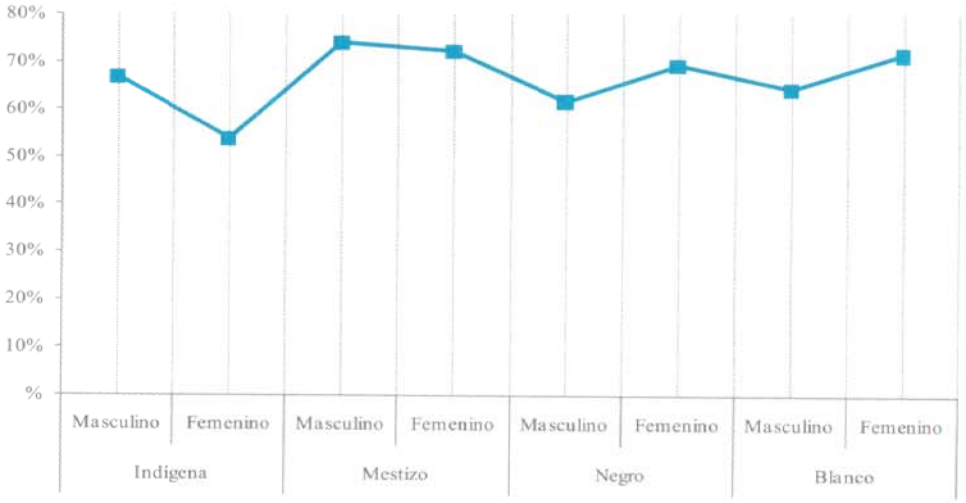
IICP=(4.53*(29%)+4.39*(32%)+4.04*(39%)+3.94*(41%)+3.91*(42%)+2.77*(65%))/(29%+32%+39%+41%+42%+65%)=3.77

Para el cálculo del IICPP a nivel de zona administrativa se realiza la misma metodología pero utilizando información de la zona. A continuación se presenta un gráfico de barras donde se muestran los Índices a nivel de zona administrativa.



Anexo 8

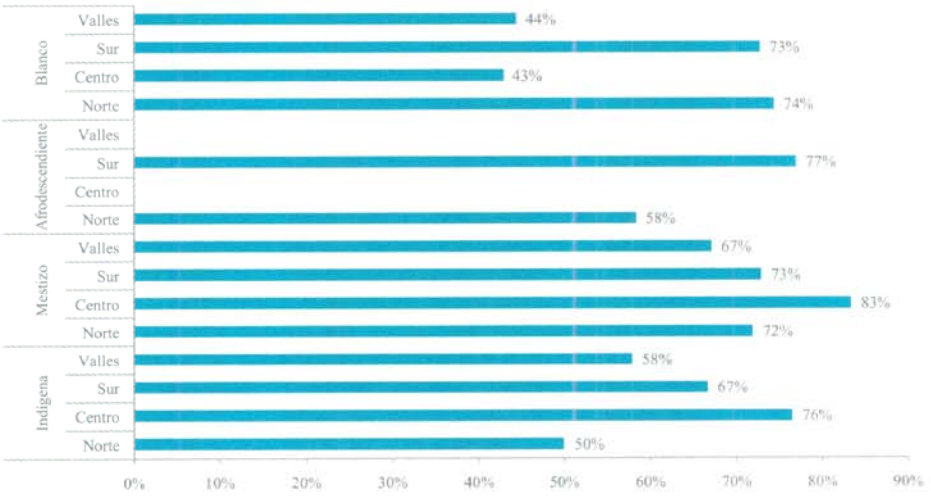
Quito, 2008: Los que se identifican como quiteños por grupo étnico y género



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Anexo 9

Quito, 2008: Los que se identifican como quiteños, por sector y grupo étnico



Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Anexo 10

Quito, 2008: ¿Qué es lo que más representa a Quito?

	Sur (%)	Centro (%)	Norte (%)	Valles (%)	Quito (%)
Centro histórico y monumentos	32	42	34	32	34
Tradición, arte y cultura	18	17	21	18	19
Su gente	10	9	10	5	9
Iglesia -Basilica-	6	6	6	7	6
Panecillo	7	7	1	4	4
Plaza de la Independencia-Plaza Grande	4	1	4	3	3
Patrimonio cultural	2	6	2	6	3
Parques -El Ejido-	5	3	3	4	4
Mitad del mundo	2	1	5	3	3
Clima	3	1	2	4	2
Casco Colonial	1	2	1	3	2
Teleférico	1	1	2	2	2
Historia	2	2	2	1	2
Paisajes Turísticos	1	1	1	3	1
Orden	1	1	2	0	1
El trolebus	1	1	1	1	1
Museos	1	0	1	1	1
Viaductos	1	0	0	1	1
El comercio	1	0	0	0	0
Paz y tranquilidad	0	1	1	0	0

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Anexo 11

Quito, 2008: ¿Participa usted en reuniones del barrio, edificio o conjunto residencial?

		Si (%)	No (%)
Quito	Quito	24	76
Norte	Calderón	26	74
	La Delicia	20	80
	Norte	19	81
	Total Norte	21	79
Centro	Centro	18	82
Sur	El Alf	25	75
	Quitumbe	24	76
	Total Sur	25	75
Valles	Los Chillos	40	60
	Tumbaco	31	69
	Total Valles	36	64

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Anexo 12

Quito, 2008: ¿Cuál es su religión?

Anexo 11

		Católicos %)		Cristiano no católicos (%)	Otros (%)
		Practicante	No practicante		
Quito	Quito	48	35	16	1
Grupo étnico	Indígena	58	29	13	0
	Mestizo	48	37	14	1
	Afrodescendientes	40	13	47	0
	Blanco	54	23	23	0
Estrato Socioeconómico	Bajo	46	37	16	1
	Medio	58	24	17	1
	Alto	48	40	12	0
Edad	18-25 años	43	40	16	1
	26-35 años	46	33	19	2
	36-45 años	48	36	16	0
	46-55 años	56	32	10	2
Estado Civil	Soltero-a	44	38	17	1
	Casado-a	52	33	14	1
	Unión Libre	47	39	14	0
	Divorciado-a	31	46	19	4
	Viudo-a	64	9	27	0
	Separado-a	46	36	18	0

Fuente: Encuesta Percepción de Calidad de Vida en Quito. Septiembre 2008
Elaboración: Instituto de la Ciudad

Boleta de la encuesta, preguntas

BOLETA DE ENCUESTA
PERCEPCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA EN QUITO
Septiembre/2008

FILTROS

1. Edad:_____(SI ES < 18 Ó > 55 AÑOS TERMINAR)
Usted reside en el Distrito metropolitano de Quito?
1. Si CONTINUAR
2. No TERMINAR

DEMOGRAFICOS

2. Estrato (OBSERVACIÓN)
1. Bajo
2. Medio
3. Alto

3. Género
1. Masculino
2. Femenino

4. Estado Civil
1. Soltero/a
2. Casado/a
3. Unión libre
4. Divorciado/a
5. Viudo/a
6. Separado/a

5. Nivel académico
1. Primaria incompleta
2. Primaria completa
3. Secundaria incompleta
4. Secundaria completa
5. Universidad incompleta
6. Carrera técnica completa
7. Universidad completa
8. Post grados, masterados y doctorados

6. Ocupación
1 Trabajos menores ocasionales e informales
2 Oficio menor
3 Obrero calificado
4 Estudiante
5 Empleado administrativo medio y bajo
6 Ejecutivo de nivel medio
7 Ejecutivo de alto nivel

7. Zona Distrital.
   1. Calderón
   2. Centro
   3. Eloy Alfaro
   4. La delicia
   5. Los chillos
   6. Norte
   7. Quitumbe
   8. Tumbaco

8. Parroquia:
9. Zona INEC
10. Sector
11. Barrio

12. ¿Por cuántas personas está compuesta su familia? (ENC: colocar el número)
    1. Adultos
    2. Menores de edad

13. ¿Cómo se considera Ud.: indígena, mestizo/a, negro/a, blanco/a, mulato/a u otro?
    1. Indígena
    2. Mestizo/a
    3. Negro/a
    4. Blanco/a
    5. Mulato/a
    6. Otro
    7. NS/NC

14. ¿Me podría decir si Ud. practica alguna religión?
    1. Si (Continuar)
    2. No (Pasar preg. 16)
    3. NS/NC

15. ¿Cuál es su religión?
    1. Católico practicante
    2. Católico No practicante
    3. Evangélico
    4. Cristiano
    5. Ninguna
    6. Otra
    7. NS/NC

16. ¿Cuenta Ud. con un computador en su hogar?
    1. Si
    2. No

17. ¿Cuenta Ud. con un automóvil propio?
    1. Si
    2. No

Identidad

18. ¿Qué es para Ud. ser Quiteño?

19. ¿Basado en la respuesta anterior, se identifica Ud. como quiteño?

20. En un rango de 1 a 6 qué tan orgulloso se siente de Quito (Siendo 1 nada orgulloso y 6 muy orgulloso)

Situación Económica:

21. Durante los últimos seis meses Ud. diría que su situación económica ha mejorado, empeorado, sigue igual? (ENC: Lea y acepte una sola respuesta)

22. Pensando en el futuro Ud. Diría que de aquí a un año su situación económica(ENC: Lea y acepte una sola respuesta)

23. ¿Cuáles cree Ud. que son las tres principales causas que afectan su situación económica? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante).

24. Señale en orden de importancia, tres aspectos que Ud. considera podrían mejorar su situación económica? ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante

Educación

25. ¿A qué tipo de establecimiento educativo asisten los menores de edad de su hogar?

26. Si contestó Público, Privado o Municipal, ¿En un rango de 1 a 6, cómo calificaría Ud. a la calidad de la educación que están recibiendo los menores de edad de su hogar? (Siendo 1 muy mala y 6 muy buena).

27. ¿Por qué razones califica de esa manera? (ENC: Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)
28. ¿Dónde se encuentran los mejores establecimientos educativos? Salud

29. Cuando Ud. sufre un accidente o una enfermedad ¿a qué tipo de institución acude?

30. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo calificaría a dicho establecimiento de salud?: (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

31. ¿Por qué razones califica de esa manera? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante

32. ¿Dónde se encuentran los mejores establecimientos de salud?

Vivienda

33. ¿Con qué tipo de vivienda cuentan / contaban sus padres?

34. ¿Actualmente qué tipo de vivienda tiene Ud.?

35. Si es arrendatario: ¿Qué es para Ud. lo fundamental a la hora de buscar vivienda para alquilar?

36. Si es propietario ¿Qué es para Ud. lo fundamental a la hora de adquirir vivienda propia

37. ¿Cuánto tiempo vive en esta casa?

38. ¿Dónde quisiera vivir usted?

Nivel de conformidad con Servicios Básicos

39. ¿Nació Ud. en Quito?

40. ¿Cuenta Ud. con los siguientes servicios?

41. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica el servicio de Agua Potable que Ud. recibe? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

42. ¿Por qué califica de esa manera el servicio recibido? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

43. Se acuerda ¿cómo era el servicio hace siete años?

44. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica el servicio de Alcantarillado que Ud. recibe?

45. ¿Por qué califica de esta manera el servicio de alcantarillado? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

46. Se acuerda ¿cómo era el servicio hace siete años?

47. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica el servicio de luz eléctrica que Ud. recibe? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

48. ¿Por qué califica de esa manera el servicio? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

49. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

50. En un rango de 1 a 6. ¿Cómo califica el servicio de telefonía fija que Ud. recibe? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

51. ¿Por qué califica de esa manera el servicio recibido? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante).

52. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

53. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica el servicio de recolección de basura que Ud. recibe? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

54. ¿Por qué califica de esa manera al servicio recibido? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

55. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

Internet

56. ¿En qué lugar utiliza Ud. (hijos) el internet? (Escoja las dos más importantes. Jerarquice.) (Diferencie. Responda solamente en nombre personal o de los hijos.)

57. ¿Quiénes utilizan internet en su casa? (Responda únicamente en nombre personal o de los hijos.)

58. ¿Para qué utiliza Ud. (hijos) el internet? (ENC: Escoja las dos más importantes. Jerarquice. Responda solamente en nombre personal o de los hijos)

59. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo calificaría el servicio de internet que actualmente recibe? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

60. ¿Por qué razones califica de esa manera al servicio recibido? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

61. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

62. ¿Dónde cree Ud. que los servicios básicos son de mejor calidad? (Acepte una sola respuesta)

Espacio Público

63. ¿Cuál ha sido la principal mejora realizada en su barrio o sector en el último año? (Pregunta espontánea, escoger una sola opción)

64. ¿Está satisfecho con las mejoras?

65. ¿Quién es el responsable del mantenimiento de estos espacios?

66. ¿Va usted al parque?

67. ¿A qué parque o área verde normalmente acude?

68. ¿En qué medida considera usted que el parque posibilita sus necesidades de esparcimiento?

69. El parque cumpliría sus necesidades si fuese:

70. ¿Cree Ud. que la mayor cantidad de espacios públicos se encuentran en? (Registre una sola respuesta)

Transporte y vialidad

71. ¿Qué medio de transporte utiliza Ud. con mayor frecuencia?

72. ¿Qué medio de transporte público ha usado mayormente durante la última semana?

73. ¿En un rango de 1 al 6, cómo califica Ud. los siguientes medios de transporte? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno).

74. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica en general el Sistema Integrado de Transporte (Trole, Ecovía, Metrobus Q)? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

75. ¿Por qué razones califica de esa manera al servicio? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

76. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

77. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica Ud. el transporte público (sólo cooperativas de buses en manos privadas)? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

78. ¿Por qué razones califica de esa manera al servicio?

79. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

80. ¿Qué tanto se respeta a los ciclistas en Quito?

81. ¿Qué tanto se respeta a los peatones en Quito?

82. ¿Según su opinión, qué es lo que dificulta el tráfico en la ciudad?

83. Las vías de acceso a su barrio en general son.

84. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo califica Ud, el estado de las calles y vías de la ciudad? (Siendo 1 muy malo y 6 muy bueno)

85. ¿Por qué califica de esa manera el estado de las vías y calles? (ENC: Señale las tres más importantes. Jerarquice, siendo 1 el más importante y 3 el menos importante)

86. ¿Se acuerda cómo era el servicio hace siete años?

Medio Ambiente y Desastres Naturales

87. En un rango de 1 a 6 ¿Cómo calificaría Ud los siguientes aspectos ambientales de la ciudad? (Siendo 1 muy bajo y 6 muy alto)

88. Para mejorar y preservar el estado del aire en Quito ¿Cuáles cree Ud. que deben ser las principales acciones?

Seguridad y Violencia

89. En cuanto a su barrio ¿cuáles son los problemas más frecuentes de inseguridad?

90. ¿Cuáles de las siguientes acciones considera usted que son las tres más importantes para mejorar la seguridad en su Barrio? (ENC: Acepte hasta 3 respuestas)

91. ¿En qué sitios de la ciudad cree Ud. que hay más violencia?

92. Con respecto a crímenes, robos, asaltos ¿Cree Ud. que los medios de comunicación?

Igualdad, equidad de género y racismo

93. Algunas personas creen que la mujer siempre debe estar en casa para atender a sus hijos y obedecer a su marido. ¿Qué piensa Ud. al respecto?

94. Algunas personas creen que las mujeres deben trabajar fuera del hogar, aportar al ingreso familiar y recibir un pago igual al que los hombres reciben en el caso de que hagan las mismas tareas ¿Qué piensa Ud. al respecto?

95. ¿Si su hijo/a desea casarse con una persona de raza distinta a la suya, qué pensaría Ud.?

96. ¿Cree Ud. que la mayoría de asaltos y crímenes son cometidos por gente de raza negra?

Participación Política

97. ¿Con qué tendencia ideológica se identifica Ud?

98. ¿Sabe lo que es un Cabildo Zonal?

99. ¿Ha participado?

100. ¿Sabe lo que es una Asamblea Distrital?

101. ¿Ha participado?

102. ¿Cree que el Municipio del DMQ toma en cuenta la opinión de la ciudadanía en la gestión de la ciudad?

103. Usted quisiera que el MDMQ tenga:

Participación y Responsabilidad Ciudadana

104. A continuación le mencionaremos aspectos relacionados con la corresponsabilidad de la ciudadanía para la gestión de la ciudad. Podría señalar de entre ellos los tres que considere más importantes. (Jerarquizar)

105. ¿Pertenece Ud. a algún tipo de organización?

106. ¿Participa usted en reuniones del barrio, edificio o conjunto residencial?

107. ¿Cuando el barrio tiene necesidades a quién acude la directiva de la organización barrial para gestionarlas?

108. ¿En qué aspectos cree Ud. que la Alcaldía del Gral. Paco Moncayo ha trabajado más y en qué aspectos ha trabajado menos?

109. ¿Cuál es la principal obra realizada en su barrio

110. ¿Con qué obras realizadas por el Municipio DMQ se siente Ud. más identificado?

111. ¿Qué tan satisfecho se encuentra con la gestión de las siguientes instancias Municipales?

Competencias.

112. Qué entiende usted por autonomía (escoger una sola respuesta):

113. Señale, en orden de importancia, las que Ud. cree son las tres principales responsabilidades del DMQ jerarquice todas:

114. ¿Según su criterio, cuál de estos niveles de gobierno es más responsable?

115. ¿Estaría usted de acuerdo con que le quiten a Quito su condición como Distrito Metropolitano?

116. En qué ciudad cree que la gente vive mejor:

INSTITUTO DE LA CIUDAD

¿Cómo establecer la calidad de vida de una persona o de un colectivo?
Este es uno de los principales retos que enfrentan las ciencias sociales, especialmente porque las personas forman parte de un contexto social, económico y político, que inciden en ellos y en sus condiciones vitales.

Este libro trata sobre la calidad de vida desde la percepción de los habitantes y es parte de los retos que se derivan de la estructuración de Quito como un Distrito Metropolitano. Basa su análisis en los resultados de una encuesta realizada a quiteñas y quiteños jefes mayores de edad, entre septiembre y octubre de 2008.

La información sobre percepción de calidad de vida presentada en este libro, puede – y debe – ser procesada, comparada y analizada para que se convierta en herramienta que dirija la gestión e implementación estratégica de acciones concretas.

Al mismo tiempo, puede convertirse en insumo complementario para la formulación de un sistema de indicadores en torno a conceptos más próximos a la realidad social y urbana del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), como la calidad de vida urbana, la inclusión social, o la cohesión social.

Quito, un caleidoscopio de percepciones

CORPORACIÓN INSTITUTO DE LA CIUDAD | QUITO

1809 2009 LA REVOLUCIÓN QUITEÑA | QUITO BICENTENARIO

ISBN 978-9978-9995-0-9