



Ciudades y territorios sostenibles. Aportes desde la academia

 ALIANZA PARA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE



CON EL APOYO DE



**FLACSO Ecuador, Departamento de Asuntos Públicos
Alianza para el Desarrollo Urbano Sostenible (ADUS)**

Ciudades y territorios sostenibles. Aportes desde la academia

Coordinado por:

Rosa Elena Donoso

Andrea Carrión

Apoyo técnico:

Andrea Burbano, Verónica López, Andrés Jijón - Fundación Esquel

Mireya Villacís, Franco Moreno - Fundación Futuro Latinoamericano (FFLA)

Julio López, Carolina Peña - Grupo FARO

Con el apoyo:

Paula Gutiérrez, Cristina Gomez Jurado

Programa Ciudades Intermedias Sostenibles - Cooperación Técnica Alemana GIZ.

Corrección de estilo:

Mauricio Montenegro

Diseño y diagramación:

David Paredes

ISBN: 978-9978-67-557-1

Quito, enero 2021

Esta publicación constituye una sistematización del seminario Ciudades y Territorios Sostenibles del Ecuador, convocado por la Alianza para el Desarrollo Urbano Sostenible, en el marco del convenio entre la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador, y la Fundación ESQUEL. Este documento fue apoyado por la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, por encargo del Ministerio de Cooperación Económica y Desarrollo (BMZ) del Gobierno Federal de Alemania, en el marco del Programa Ciudades Intermedias Sostenibles, y el Centro Internacional de Investigación para el Desarrollo (IDRC) de Canadá, en el marco del proyecto Construyendo Liderazgo para las Ciudades de América Latina y el Caribe en un Clima Cambiante. Las ideas y las opiniones expresadas en esta obra son de las y los autores y no reflejan necesariamente el punto de vista de la GIZ, IDRC, FLACSO, ESQUEL o la Alianza para el Desarrollo Urbano Sostenible.

Índice

Abreviaturas	6
Presentación	7
Primer panel	
Enfoques transversales de sostenibilidad urbana y territorial: Discusiones globales y regionales	
<hr/>	
1. Desarrollo urbano sostenible en el marco de los acuerdos internacionales y la pandemia por COVID-19	13
Paola Siclari	
2. Los (des)enmascaramientos del COVID-19: De las pandemias al buen vivir.	25
Clara Irazábal	
3. Urbanización informal en tiempos de corona: Cómo el coronavirus podría cambiar la forma como tratamos a la urbanización informal	31
Roberto Rocco	

4. Movilidad sostenible: alternativas ciudadanas, bajas en carbono y sensibles al género	37
Julie Gamble	
Segundo panel	
Investigación aplicada para el desarrollo urbano sostenible en Ecuador	
<hr/>	
5. De los datos al conocimiento: Aportes de las ciencias de la información geográfica para los estudios de ciudad	49
Daniel Orellana	
6. Colaboración de academia con un gobierno local: Construyendo ciudades climáticamente resilientes. Lecciones del caso de Durán	57
Mercy J. Borbor-Cordova y María del Pilar Cornejo-Rodríguez	
7. La dimensión territorial del shock por COVID-19 en el Valor Agregado Bruto (VAB) de Ecuador	65
Lorena Saavedra y Hugo Villacrés Endara	
8. Violencias territoriales, extractivismo y urbanización residual en la Amazonía ecuatoriana	77
Gustavo Durán y Alejandra Bonilla	
Estadísticas de participación en el seminario virtual	89

Índice de material gráfico

Figura 5.1 De los datos al conocimiento	53
Figura 6.1 Marco metodológico del proyecto RESCLIMA DURÁN	59
Figura 6.2 Ubicación de la ciudad de Durán, a orillas del estuario del río Guayas y cruzada por canales naturales y artificiales.....	60
Figura 6.3 a) Zona urbana de Durán durante un evento de lluvia que genera inundaciones urbanas; b) estructura urbana, tipo de vivienda, cobertura vegetal, vías y transporte son factores que determinan un mayor o menor efecto de una isla de calor	61
Figura 7.1 Equivalencia sectores CIIU 4.0 con a ctividades económicas de las cuentas cantonales	66
Figura 7.2 Decrecimiento estimado por actividad económica a partir de incidencia sectorial en la variación del IPT anual junio 2019-junio 2020	67
Figura 7.3 Decrecimiento estimado por actividad económica a partir de incidencia sectorial en la variación del IH anual junio 2019-junio 2020	68
Figura 7.4 Estructura productiva del sistema urbano nacional por actividad económica según cantón	69
Figura 7.5. Especialización directa por actividad económica según cantón.....	70
Figura 7.6 Estimaciones VAB 2020 por cantón y según escenario (en dólares)	72
Figura 7.7 Tasa de variación anual 2019-2020 del VAB por cantón y según porcentaje de variación	73
Figura 7.8 Correlación TAV 2019-promedio 2020 del VAB-incidencia de contagios a nivel cantonal	74
Figura 8.1 Área de urbanización extendida de la Amazonía y su división en regiones según el algoritmo K-means.....	80
Figura 8.2 Regiones urbanas de la zona norte de la Amazonía ecuatoriana	81
Figura 8.3 Regiones urbanas alrededor de la ciudad de Lago Agrio	82

Abreviaturas

ADUS	Alianza para el Desarrollo Urbano Sostenible
DOT	desarrollo orientado al transporte
DUS	desarrollo urbano sostenible
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado
IH	Índice de Horas Trabajadas
IPT	Índice de Puestos de Trabajo
OPS	Organización Panamericana de la Salud
VAB	Valor Agregado Bruto

4. Movilidad sostenible: alternativas ciudadanas, bajas en carbono y sensibles al género

Julie Gamble

Vivimos en un siglo urbano en el que ciudades como Quito han soportado diferentes tipos de crisis durante los últimos diez años. Esta urbe, por ejemplo, ha experimentado muchos problemas, como el cambio climático, el COVID-19 y el levantamiento de octubre de 2019. En este sentido, es difícil exigir mejores, más modernos y novedosos paradigmas de sostenibilidad para enfrentar los desafíos de la movilidad urbana, con la incertidumbre y la imprevisibilidad que hoy en día definen a la vida cotidiana. Actualmente, Quito sufre restricciones de movilidad debido a la pandemia, lo que ofrece nuevas oportunidades para encarar viejos problemas, por lo que planteo dos modelos urbanos distintos, que presentaré hoy.

Como urbanista y etnógrafa feminista, orientaré mi charla alrededor de las observaciones y resultados de investigación que he recopilado al analizar cuestiones de movilidad urbana, transporte y justicia en Quito, durante la década pasada. Empezaré con dos preguntas básicas: ¿cómo podemos imaginar el transporte como un aspecto fundamental para crear un entorno urbano seguro y de cuidado? y ¿qué estrategias implementadas pueden ayudarnos a fomentar una ciudad con bajas emisiones de carbono?

Primero definiré un modelo urbano que creo que es visible en Quito: desarrollo orientado al transporte. Luego, sobrepasaré nuestra comprensión del desarrollo orientado al transporte ofreciendo una alternativa local y eficiente que ya existe para moverse en la ciudad. Posteriormente, discutiré otro modelo urbano planteado por la arquitecta, paisajista e historiadora Dolores Hayden (1980), que orienta sobre cómo pensar una ciudad no sexista y con bajas emisiones de carbono.

Para empezar, el modelo de transporte sostenible predominante por el que abogan muchos planificadores e ingenieros especializados en el tema se llama desarrollo orientado al transporte (DOT). Académicos como Robert Cervero, Stefan Al y Erick Guerra (2017) han ofrecido una rúbrica para orientar a las ciudades hacia una visión desarrollista dedicada al transporte. En resumen, ellos plantean la densificación, entornos urbanos caminables que están articulados por corredores de transporte. Bajo el DOT, es importante complementar el acceso al transporte con categorías de uso del suelo que están restringidas a lo residencial, comercial y de recreación

cercana al acceso al transporte. Juntos, al planificar de esta manera, acortamos los viajes y creamos ciudades a escala humana.

Los ejemplos en Quito pueden incluir ciertas áreas de influencia alrededor del Metro Q o de la Ecovía. Uno fácil de percibir se encuentra en el sector centro-norte de la ciudad, entre el colegio Benalcázar y el parque La Carolina. Esta es una organización de vivienda ideal para las personas que viven en la República de El Salvador y sus alrededores. Este barrio residencial se encuentra a poca distancia de varias líneas de transporte público que recorren de norte a sur la avenida de Los Shyris y la Ecovía en la 6 de Diciembre. También hay un par de líneas de bus que van de este a oeste por la avenida Naciones Unidas y tramos de la Eloy Alfaro. Además, el parque La Carolina está cerca para quienes deseen caminar hasta un punto de diversión. Todo esto sucede alrededor de un barrio increíblemente poblado, que es uno de los centros de trabajo más densos de la ciudad, ubicado en el “hipercentro”, para quienes conocen la terminología del DMQ. Esta zona se caracteriza por la mayor concentración de fuentes de trabajo de la ciudad y la aglomeración de los servicios urbanos básicos.

Esta fórmula parece ideal, pero quienes conocemos muy bien la ciudad sabemos que este tipo de patrón de desarrollo urbano está disponible estrictamente para un segmento de la élite de la sociedad urbana. Esta es una de las zonas más caras para habitar en Quito. En la actualidad, el hipercentro está creciendo en altura, lo que implica nuevos proyectos inmobiliarios de élite que ofrecen estilos de vida inclusivos, marcados por su “orientación ecológica”. Con elementos como estos, Quito continúa desarrollándose bajo la apariencia de un desarrollo urbano sostenible. Por lo tanto, dichos elementos de este modelo de desarrollo de transporte sostenible están orientados hacia el desarrollo urbano capitalista, densificando a través de la acumulación y la especulación inmobiliaria. Al armar la imagen conjunta, uno se pregunta: ¿cómo es y cómo se presenta a escala humana este modelo urbano orientado al transporte para otros en Quito? Específicamente, ¿cómo esas opciones se plantean en los sectores populares y barrios de una misma ciudad? ¿Puede existir un modelo de desarrollo orientado al transporte para las periferias?

Entre 2016 y 2018, a través de un trabajo encargado por el Instituto Lincoln de la Políticas de Suelo y apoyado por la Universidad San Francisco de Quito, con la urbanista Elisa Puga y Cristen Dávalos nos propusimos descifrar mejor este rompecabezas. Buscábamos comprender cómo el desarrollo orientado al transporte podría funcionar en otros contextos urbanos. Para comenzar, caminamos por áreas densificadas como la avenida República de El Salvador y descubrimos un conjunto de opciones de movilidad para las personas que se dirigen hacia el centro-norte de la ciudad. Estos servicios se conocen comúnmente como taxis-rutas o informales. Se los puede encontrar en la avenida República de El Salvador, cerca de la avenida Naciones Unidas, detrás del Quicentro, o en la esquina del parque La Carolina, cerca de la oficina de correos y el CCI. En el transcurso de aproximadamente un año, se identificaron aproximadamente 30 empresas. A través



de una encuesta de interceptación, nosotras encontramos que muchas personas usan estos servicios porque son una opción más cómoda, son más pequeños, flexibles y los recogen directamente de sus vecindarios en muchos sectores de Quito.

Para obtener estos resultados, primero llevamos a cabo una investigación del sitio, viajamos a varias partes de la ciudad, entrevistamos y proporcionamos a las empresas dispositivos GPS para comprender por dónde se movían. Luego, trabajamos con científicos espaciales, con quienes modelamos estos recorridos, en relación con un par de variables que detallan el entorno urbano. Finalmente, realizamos una encuesta de interceptación para comprender el comportamiento de viaje de las y los usuarios.

Los resultados de la investigación se encuentran en el *working paper* de Gamble y Puga (2019), pero subrayo los hallazgos primordiales. Primero, descubrimos que los taxi-rutas se mueven en áreas densamente pobladas de la ciudad, hacia afuera y hacia adentro de las periferias. En segundo lugar, encontramos que los patrones de movimiento tienen una relación espacial muy cercana con ciertas clases de uso del suelo en la urbe. Esto incluye la medición de los patrones de nuestros GPS en relación con las categorías de dichos usos. Los resultados fueron abrumadores al alinear y demostrar tendencias interesantes: los taxi-rutas comienzan y terminan sus recorridos en las zonas determinadas para uso de suelo mixto y las áreas residenciales de la ciudad. Esto significa que hay un acceso colectivo de transporte público que se encuentra a una distancia caminable de barrios urbanos residenciales densos, que también cuentan con usos de suelo mixtos como actividades comerciales y de ocio. Al modelar otros fenómenos urbanos descubrimos que estos servicios atienden áreas periféricas y de mayor crecimiento de la ciudad. Esto significa que las redes de transporte público tienen la oportunidad de contener y cuidar a otras comunidades a través de prácticas sostenibles vernáculas (Greenberg 2013).

Estas áreas periféricas de la ciudad actualmente no están gozando del impacto del futuro ecológico orientado al crecimiento a través del DOT. Los servicios de transporte informal como los taxi-rutas son opciones sostenibles, eficientes y orientadas al suelo para las personas que han descubierto los movimientos y los intersticios de la ciudad, en palabras del urbanista africano Abdumaliq Simone (2015). Creo que estas prácticas locales, originarias —transporte informal—, también ocurren en alineación con las tendencias globales de movilidad sostenible, ofrecidas y visibilizadas por los ciudadanos de Quito, no por los expertos en transporte del Norte global. Con respecto a lo que podemos aprender sobre las ciudades con bajas emisiones de carbono, debemos entender que los modelos de desarrollo orientados al transporte son aspectos importantes para las urbes, pero extenderlos solamente a ciertas áreas destinadas al desarrollo inmobiliario no funcionará. Con el fin de impactar en las emisiones de carbono de las ciudades, hay que pensar en soluciones como la electrificación de los servicios de transporte, comenzado en los márgenes, lo que significa descubrir la realidad desde la que se mueven los sectores populares que viven en las periferias.

“

¿cómo podemos imaginar el transporte como un aspecto fundamental para crear un entorno urbano seguro y de cuidado?

Estos resultados son una oportunidad para que se puedan conocer otros fenómenos continuos y recurrentes de movilidad urbana que ocurren en Quito. Como lo había mencionado antes, el trabajo de la historiadora y paisajista feminista Dolores Hayden (1980), en su artículo central “¿Cómo sería una ciudad no sexista?”, propone un manifiesto para feminizar la urbe. La autora está interesada en las formas en que los servicios de consumo colectivo se destinan desde la perspectiva de la mujer. El planteamiento es revolucionario por su énfasis en la escala de barrio, los servicios de transporte colectivo, servicios de buses pequeños y la atención al cuidado de las y los niños. Expertos en movilidad y transporte como Tim Schwanen (2018) o Paola Jirón (2018) demuestran que los viajes domésticos de las mujeres se basan en una ética del cuidado. Esto significa que las mujeres los hacen teniendo en cuenta el cuidado de personas adultas mayores, niñas y niños, entendiéndose como responsables de proporcionarles su movilidad.

La encuesta de demanda de transporte de Quito de 2017 realizada por la consultora Taryet nos muestra que las mujeres usan el transporte público para completar secuencias de viajes más complicadas que los hombres (65 %). También destaca que estos últimos cuentan con mayor acceso a un vehículo privado para realizar sus viajes (22 %). Estas estadísticas van acompañadas simultáneamente por casos de agresión sexual y acoso en el transporte público, a pesar de que programas importantes e ineludibles como Bájale al Acoso continúan funcionando.

Estoy de acuerdo con algunos académicos respecto a que en Quito se está realizando un trabajo revolucionario que requiere de atención. Por ejemplo, el colectivo de mujeres en bicicleta Carishina en Bici ofrece muchas opciones que ya están en funcionamiento en el territorio. El colectivo tiene una escuela permanente de ciclismo urbano denominada Muévete en Bici que brinda educación ciclística para mujeres y, ahora, entiendo que también llegan a un público más amplio. Los cursos incluyen aprender sobre las leyes de tránsito, comprender la mecánica básica de una bicicleta, moverse con facilidad en el tráfico y prepararse psicológicamente para enfrentar las inciertas calles de Quito. Todo esto brinda a las mujeres las habilidades necesarias para moverse a nivel de barrio y más allá.

Aunque la bicicleta no es para todos, constituye una herramienta de libertad para aquellas personas que pueden obtener el empoderamiento educativo necesario para manejarla. Programas como Muévete en Bici forjan las habilidades precisas para moverse: lograr una cultura de cuidado a través de la solidaridad y la seguridad, mediante el conocimiento de los aspectos que giran en torno a este medio de transporte.

Por otro lado, aunque esta es una de mis observaciones más recientes, creo que vale la pena prestarle atención. En la definición de ciudad no sexista que plantea Hayden, la autora se centra en el papel del cuidado de los niños y niñas en la urbe. Actualmente, Quito cuenta con lugares de atención infantil a nivel de barrio llamados Guagua Centros. Hay aproximada-



mente 200 de ellos distribuidos en la ciudad. Si vamos a preocuparnos por el hecho de que las mujeres tienen secuencias de viaje más complicadas debido a las responsabilidades del cuidado, ¿por qué no prestar atención a la red de infraestructura existente a nivel de barrio dedicada al cuidado infantil para mujeres? Al evaluar, apoyar y presupuestar más fondos para los Guagua Centros, tal vez más mujeres y familias podrán enviar a sus hijos e hijas a estos servicios del barrio, evitando así viajes innecesarios hacia áreas que se ubican fuera de su localización inmediata.

A manera de cierre, en general, he planteado que Quito no necesita competir por convertirse en una metrópolis orientada al transporte. Dichas políticas de circulación solo son válidas y benefician a un sector élite de la población que está divorciado de la realidad de la ciudad (y del país). Por tanto, a través de la observación, el estudio y la verificación de lo que está sucediendo en el territorio, he sugerido maneras para identificar cómo los ciudadanos proveen soluciones alternativas de transporte informal. Estas brindan una oportunidad amplia y sin restricciones para pensar en opciones bajas en carbono. Yo creo que, en lugar de formalizar tales servicios, hay que considerar cómo podemos apoyar y preocuparnos por lo que están haciendo. Una opción podría ser electrificar sus servicios en lugar de, o además de, electrificar el transporte público. Además, sugerí observar las intervenciones feministas sobre la ciudad. Los colectivos de mujeres como Carishinas en Bici brindan alternativas reales para las mujeres y otras personas que necesitan moverse, con limitaciones, en esta época en la que los carriles para bicicletas han recibido más atención e infraestructura por parte del municipio del DMQ. Finalmente, a pesar de tratarse de un servicio inmóvil, quise subrayar que los servicios sociales barriales como los Guaguas Centros son fundamentales para la movilidad urbana.



Referencias

- Cervero, Robert, Erick Guerra y Stefan Al. 2017. *Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places*. Washington D.C.: Island Press.
- Distrito Metropolitano de Quito. 2018. *Actualización del Modelo de Demanda del Distrito Metropolitano de Quito (MD17)*. Quito: TRN Taryet.
- Gamble, Julie, y Elisa Puga. 2019. "Is informal transit land-oriented? Investigating the Links between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador (Working Paper)". Boston: Lincoln Institute of Land Policy.
- Greenberg, Miriam. 2013. "What on Earth Is Sustainable?: Toward critical sustainability studies". *Boom: A Journal of California*, 3: 54-66. doi:10.1525/boom.2013.3.4.54
- Hayden, Dolores. 1980. "What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work". *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 5: S170-S187. doi:10.1086/495718
- Jirón, Paola, y Javiera Gómez. 2018. «Interdependencia, cuidado y género desde las estrategias de movilidad en la ciudad de Santiago». *Tempo Social*, 30: 55-72. doi:10.11606/0103-2070.ts.2018.142245
- Plyushteva, Anna, y Tim Schwanen. 2018. "Care-related journeys over the life course: Thinking mobility biographies with gender, care and the household". *Geoforum*, 97: 131-141. doi:10.1016/j.geoforum.2018.10.025
- Simone, AbdouMaliq. 2015. "Afterword: Come on out, you're surrounded: The between of infrastructure". *City*, 19: 375-383. doi:10.1080/13604813.2015.1018070