



Fernando Carrión y Paulina Cepeda (Editores)

Quito: la ciudad que se disuelve - Covid 19



FLACSO
ECUADOR



© 2021 FLACSO Ecuador
Marzo de 2021

ISBN: 978-9978-67-560-1
FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Quito : la ciudad que se disuelve – Covid 19 / editado por
Fernando Carrión y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador. 2021

x, 365 páginas : figuras, gráficos, mapas. - (Colección
Coronavirus y ciudad ; 1)

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978675601

CIUDADES ; URBANISMO ; SOCIOLOGÍA URBANA
; MOVILIDAD ; TURISMO ; PANDEMIA ; COVID-19
; QUITO ; ECUADOR. I. CARRIÓN, FERNANDO,
EDITOR. II. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
La COVID-19 en Quito: de la crisis al <i>shock</i> urbano	3
<i>Fernando Carrión Mena y Paulina Cepeda</i>	
LA CIUDAD QUE SE DISUELVE	
El bus también existe. Estudio de las líneas de buses urbanos de Quito; pandemia y transformación urbana	27
<i>Diego Vinicio Salgado</i>	
Movilidad y pandemia: una oportunidad para repensar cómo nos movemos	37
<i>Elisa Soledad Puga Cevallos</i>	
Movilidad intermodal, ¿una solución a la circulación urbana durante la pandemia?	47
<i>Ricardo J. Espinosa Uquillas</i>	
Educación universitaria en tiempos de pandemia	55
<i>Jose Vicente Padilla Villacís</i>	
Mejorar la salud en Quito fortaleciendo el tejido comunitario y la articulación de servicios	63
<i>Fernando Sacoto y Betty Espinosa</i>	
Del espacio público a una pandemia comunitaria	71
<i>Kléver Vásquez Vargas</i>	
El turismo urbano post-COVID. Un nuevo escenario para el desarrollo turístico de Quito	77
<i>Victor Llugsha G.</i>	
Impacto social y económico en las ciudades y destinos turísticos pos-COVID 19	83
<i>Fernanda Sánchez</i>	
Lo que las crisis nos ha enseñado sobre Quito	89
<i>Sebastián Coba</i>	

LAS PROFUNDAS DESIGUALDADES ESTRUCTURALES

Los residuos sólidos y el COVID-19: notas para reflexionar sobre la informalidad urbana desde Quito	97
<i>Nancy Merary Jimenez-Martínez</i>	
Repensando la ciudad: Quito, en la pospandemia de coronavirus. manejo de residuos sólidos y reciclaje	103
<i>Paula Guerra Morán, Lorena Gallardo Lastra y Claudia Andrade Rodríguez</i>	
“Se arrienda” o la transformación del entorno promocional en Quito, pos-COVID-19	111
<i>Arturo Estrella Osorio y Jorge Delgado Rocha</i>	
La rehabilitación del hábitat urbano como proyecto común y como política pública	119
<i>Juan Carlos Sandoval y Eduardo Torres</i>	
El suelo y la vivienda en la pospandemia en Quito. ¿Quién gana y quién pierde?	127
<i>Paulina Cepeda</i>	
Quito y pandemia: apuntes sobre la vivienda enferma y la muerte de la ciudad	133
<i>Milena Almeida Mariño y Natalia Angulo Moncayo</i>	
Construcciones sobre lodo financiadas con petróleo	139
<i>Christian Fernando Vicente Correa</i>	
Nuevos imaginarios digitales globales y locales en la ciudad de Quito en el marco del COVID-19	147
<i>Ana Elizabeth Perugachi Kindler</i>	
Digitalización en pandemia: un diagnóstico de Quito	155
<i>María José Rodríguez Álvarez y Sebastián Rodríguez Álvarez</i>	

CIUDAD Y CIUDADANÍA

Diálogos museo-comunidad	165
<i>Marcus Uvidia</i>	
Las siete lecciones del COVID en los museos y su entorno urbano en Quito y Ecuador	171
<i>Fabian Paocarina Albuja</i>	
Hacia nuevos usos del museo	179
<i>Elisa Ullauri Loré</i>	
El desafío de los museos pospandemia	185
<i>Myriam Navas Guzmán</i>	

Repensando las espacialidades de los museos: espacios para la educación no formal	189
<i>Estefanía Carrera Yépez</i>	
Estigmatización, confinamiento y crisis sanitaria: una aproximación al trabajo sexual quiteño	195
<i>Shirley Venegas y Abel Ramírez</i>	
Adultos mayores en el aislamiento	203
<i>Paulina Vega y Carolina Navas Guzmán</i>	
Quito, en la pospandemia del coronavirus: repensando la ciudad desde los sectores populares del Sur	207
<i>Fabián Melo Benítez</i>	
Repensando el derecho a la ciudad: Quito, una ciudad mestiza en tiempos de pandemia:	213
<i>Sergio Bermeo Álvarez y Kleber Cerón Orellana</i>	
Ciudades imaginarias en cuarentena: fantasías y ficciones urbanas reveladas por identidades disidentes movilizadas	221
<i>Ignacio Espinosa Alarcón</i>	
Quito versus COVID: políticas públicas urbanas con enfoque conductual en tiempos de pandemia	233
<i>Guido Moncayo Vives</i>	
Crisis y adaptación ciudadana hacia un modelo de gestión digital en época de COVID-19 en el Distrito Metropolitano de Quito	241
<i>Mateo Valarezo Bravo</i>	
La comunicación en crisis aplicada al caso del COVID-19 en Quito	249
<i>Andrés Alfredo Luna Montalvo y María Maribel Murillo Blandón</i>	
Inmigrantes en Quito: antes y después de la pandemia	259
<i>Jacques Ramírez G.</i>	
Los paisajes de la corrupción	267
<i>Alejandro Ramos</i>	
 URBANISMO DE PROYECTOS O ¿LA CIUDAD SIN PROYECTO?	
Repensando la ciudad: la ciudad pospandemia, una oportunidad para una transición hacia una vida urbana sostenible	275
<i>Diego Hurtado Vásquez</i>	
Quito pos-COVID-19, una ciudad más humana, sostenible y saludable. Miradas desde la salud urbana y el desarrollo sostenible	283
<i>Damián Andrade</i>	

Estudio de correlación entre indicadores atmosféricos y pandemia por COVID-19 en la ciudad de Quito.	289
<i>José Mena García</i>	
La ciudad desde y en el barrio	299
<i>Pabel Muñoz L.</i>	
La ciudad del vecindario es doméstica	305
<i>Fernando Carrión Mena</i>	
La Planificación Territorial como puntal para la transición, más que a la nueva normalidad, a la buena normalidad.	311
<i>Juan Carlos Sandoval</i>	
Las muertes de Quito	317
<i>Jaime Tillería-Durango</i>	
Quito circular: de la pospandemia a la prosperidad sostenible	323
<i>Elizabeth Cabezas Guerrero</i>	
Quito, coronavirus y economía	329
<i>Jaime Galarza Erazo</i>	
Quito en la pandemia: alternativas desde la economía circular	335
<i>Verónica Cordero, María de los Ángeles Barrionuevo y Daniel Jurado</i>	
Desarrollo endógeno imprevisto, alternativas de desarrollo para Quito	341
<i>Edwin Cevallos Sánchez</i>	
El COVID-19 y su relación con la gestión del riesgo de desastres.	347
<i>Jonathan Menoscal</i>	
 DOS CASOS DE CIUDADES INTERMEDIAS	
Institucionalidad para la respuesta a la pandemia en Cuenca	355
<i>Pablo Osorio Guerrero</i>	
“La Inmaculada Concepción de Loja” y el reto de las ciudades intermedias desde el enfoque de gestión de la cultura.	361
urbana en tiempos de la COVID-19	
<i>Ramiro Villamagua Vergara</i>	

Movilidad intermodal, ¿una solución a la circulación urbana durante la pandemia?

Ricardo J. Espinosa Uquillas¹

La movilidad urbana puede ser entendida como una actividad de “*performance* en el territorio” (Gutiérrez, 2012). Se entiende por *performance* a la práctica social de los desplazamientos espaciales, los cuales se realizan cotidiana y colectivamente (Gutiérrez, 2012). El aspecto *cotidiano* que se adjunta al concepto de movilidad le da una característica pendular a los movimientos (residenciales y profesionales) (Gutiérrez, 2012; Hernández, 2012; 2013; 2017; Cosacov, 2015). Las dinámicas de movilidad cotidiana urbana tienen repercusiones sociales, económicas, políticas, espaciales y ambientales, ya que su naturaleza colectiva y constante determina la estructura y organización de las ciudades y sus componentes internos (Jirón *et al.*, 2010; Avellaneda y Lazo, 2011; Miralles y Cebollada, 2008).

Un componente importante de las dinámicas de movilidad urbana son los patrones de movilidad. Los patrones de movilidad varían según la capacidad de adquisición y uso de los medios de transporte, de las razones por las cuales desean desplazarse, y de las características humanas y sociales (Avellaneda y Lazo, 2011; Hernández, 2012; 2013). De igual manera, existen aspectos limitantes de la movilidad y determinantes de los patrones de movilidad, tales como el acceso desigual a un medio de transporte, el cual implica desequilibrios respecto a otros tipos de oportunidades (residenciales, laborales, educativas, etc.) (Miralles y Cebollada, 2008; Jirón *et al.*, 2010; Apaolaza, 2013).

¹ Ingeniero Geógrafo en Gestión Ambiental. Magíster en Estudios Urbanos. Correo electrónico: rjespinosau@gmail.com

Desde el mes de marzo de 2020 hasta la actualidad, el mundo ha estado luchando contra la pandemia o crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Uno de los principales retos de las ciudades, además de la erradicación misma del virus, es la planificación de movilidad y circulación. Como ya se dijo, la movilidad (urbana y metropolitana) es el componente dinamizador de las ciudades, al trasladar bienes, servicios, información, capitales y demás cosas. Especialmente en las ciudades latinoamericanas, la movilidad urbana significa un reto, independientemente de la crisis sanitaria, ya que el acceso a los medios de transporte y oportunidades de desplazamiento es desigual e inequitativo; asimismo, las características socioespaciales de las ciudades incrementan la dificultad de la planificación de los sistemas de transporte y las dinámicas de movilidad.

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) es un área metropolitana policéntrica con varios núcleos localizados en los valles orientales (Tumbaco, Cumbayá, Los Chillos), en el Norte (Calderón, Carapungo, Iñaquito y Mariscal Sucre), en el centro (Centro Histórico) y en el Sur (Quitumbe, Solanda, La Magdalena). Durante las últimas décadas, estos núcleos urbanos han atraído grandes cantidades de personas, diaria y permanentemente, debido a las oportunidades laborales, educativas y recreacionales que presentan, pero sin modificar las dinámicas de movilidad urbana ni los transportes utilizados (Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2011; Serrano, 2017; Fernández, 2017; Torres, 2018).

En el Distrito Metropolitano de Quito se ha constatado un uso intenso y prevaeciente de los sistemas de transporte público tales como BRTs (Ecovía, Metrobús, Trolebús), buses urbanos convencionales y taxis; en menor medida, los quiteños prefieren usar vehículos particulares o privados, especialmente aquellos que viven en las parroquias periurbanas o suburbanas y necesitan acceder diariamente a la ciudad y, finalmente, se encuentran las personas que se trasladan mediante transportes no mecanizados o caminando (Encuesta Domiciliaria de Movilidad, 2011).

Tipo de Transporte	N° Etapas 2011	Porcentaje (%)
Público	3 467 379	66,68
Taxi	207 848	4,00
Privado/Particular	856 800	16,48
Caminar	654 751	12,59
Bicicleta	13 206	0,25
Total	5 199 984	100

Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2011.

Al realizar un breve análisis comparativo con ciudades o áreas urbanas con similares características en cuanto a su población y estructura espacial urbana, se ha considerado a la ciudad de Barcelona, España, como un ejemplo a tomar en cuenta respecto a la ciudad de Quito, Ecuador.

En una primera instancia, se indica que la ciudad de Barcelona es el mayor centro poblado en la provincia de Cataluña (1 620 809 habitantes); también cuenta con un sistema de movilidad intermodal por excelencia que, con el pasar de los años, se ha vuelto una característica cultural en la ciudad.

Dentro de su Plan Maestro de Movilidad Urbana (PMU) 2013-2018, y posteriormente, 2019-2024, la municipalidad de la ciudad de Barcelona ha buscado pacificar el espacio urbano y priorizar los desplazamientos no mecanizados dentro del mismo. Para ello, se han impuesto medidas y desincentivos de uso del automóvil particular, como normas de circulación (reducción de la velocidad, prohibición en el uso del automóvil particular, entre otras), y priorización de vías peatonales y ciclovías, por nombrar algunas.

A partir del PMU 2013-2018, en la ciudad de Barcelona se han modificado los patrones de movilidad, intercalando los diferentes medios de transporte y maneras de desplazamiento por la ciudad. Desde 2011, los habitantes urbanos han optado por desplazarse, en mayor medida, a pie, alternando sus etapas de recorrido con transportes públicos (Metro, Auto-bús Urbano, Tranvía) y transportes alternativos (bicicletas).

Tipo de Transporte	N° Etapas 2011	Porcentaje (%)
Público	1 899 743	38,00
Taxi	99 986	2,00
Privado/Particular	1 329 820	28,6
Caminar	1 594 784	31,9
Bicicleta	74 990	1,5
Total	4 999 324	100,00

Fuente: Plan Maestro de Movilidad 2013-2018.

La movilidad (intermodal) urbana en Barcelona se ha caracterizado por ser variada y diversa, ya que sus habitantes presentan patrones de movilidad dinámicos y diferentes a los que son normales en las áreas urbanas, especialmente en América Latina.

Tomando en cuenta las medidas de prevención que deben ser practicadas para impedir la consecuente expansión del virus, es necesario evitar aglomeraciones y contacto entre personas para desplazarse por la ciudad. La esencia misma del transporte público urbano es movilizar grandes masas poblacionales a través del espacio urbano; de esta forma, ¿cuál podría ser una solución viable para moverse a través de la ciudad evitando aglomeraciones y contacto? La respuesta puede ser más sencilla de lo que parece, pero al mismo tiempo es muy compleja de planificar.

En primer lugar, es necesario crear una cultura de movilidad intermodal (Brehrens, 2012; Meyer, *s/f*); es decir, los patrones de movilidad deben alternar sus medios y rutas, pues el uso intensivo de un solo medio puede causar perjuicios a nivel colectivo, individual y espacial. Es imperante establecer políticas públicas que protejan a los ciudadanos urbanos, paralelamente con campañas de concientización y solidaridad hacia todos los usuarios de los medios de transporte alternativos (bicicletas, monopatines, *scooters*, etc.) y que se movilicen a pie.

Entre las políticas públicas a implementar para proteger a los usuarios de métodos de movilidad alternativa están los incentivos económicos. Se debe buscar una forma de reducir impuestos dedicados al cuidado am-

biental específicamente enfocados a las dinámicas de movilidad urbana; descuentos en el uso de servicios de transporte alternativos (bicicletas, *scooters*, etc.), y, en la otra dirección, aumentar el costo de la circulación de los vehículos particulares, establecer peajes urbanos, eliminar subsidios a los combustibles fósiles, entre otros.

En segundo lugar, se tiene que mejorar la calidad de los medios de transporte colectivos y garantizar que se adapten a la crisis sanitaria actual, y que proporcionen medidas de bioseguridad inclusivas y equitativas para todos los grupos sociales en la ciudad. Este aspecto tiene que ser visto como una inversión de capital, recursos y esfuerzos a futuro, porque se desconoce hasta cuándo durará la crisis sanitaria, y para que las áreas urbanas y metropolitanas puedan desarrollarse progresivamente en todos los aspectos socioespaciales.

Actualmente, el concepto de *medios de transporte urbano colectivos-masivos* debe cambiar a *medios de transporte urbano colectivos-individuales*. Es decir, se tiene que promover el uso de medios de transporte que se utilicen masivamente o en grandes proporciones pero de una forma individual y personalizada. Un ejemplo claro en la ciudad de Quito es el alquiler de bicicletas urbanas (BiciQ o BiciQuito), implementado por el Municipio de Quito en 2012 y que aún se mantiene en funcionamiento.

Conclusiones

Para mejorar las dinámicas de movilidad dentro de las ciudades es necesario contar con una apertura mental y entenderlas como parte de un proceso mucho más complejo que los desplazamientos o transportes presentes en la ciudad. Hoy en día, la movilidad urbana puede ser considerada por varios autores como una práctica y dinámica social; de interacción y segregación; productiva y reproductiva; de intercambio de conocimientos y experiencias, y de construcción del espacio urbano y del espacio vivido por las personas.

La prospección de una cultura de movilidad intermodal permitirá desarrollar áreas urbanas más amigables con los peatones, el ambiente, los espacios públicos, e irá quitando la hegemonía al vehículo privado.

Finalmente, se debe puntualizar la importancia de las dinámicas de la movilidad urbana como factor de construcción de las ciudades y de seguridad ciudadana frente a la pandemia de COVID-19. Aunque las ciudades son una estructura compleja que alberga un sinnúmero de sistemas internos y externos, es posible determinar que gran parte de ellas se debe a las formas como las sociedades se mueven y desplazan por el espacio. Un sistema de movilidad (entendido en términos de transportes e infraestructura, acción y gestión institucional y civil) influye directamente en los sistemas productivos y económicos de un territorio y, por defecto, modifica la naturaleza social de aquel espacio.

Bibliografía

- Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona. Plan de Movilidad Urbano de Barcelona 2013-2018.
- Apaolaza, R. A. (2013). “Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso argentino”. Beca Doctoral Programa UBACYT (2012-2015).
- Avellaneda, P. y A. Lazo (2011). “Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile”. *Revista Transporte y Territorio*, N° 4: 47-58.
- Brehrends, S. (2012). “The urban context of intermodal road-rail transport – Threat of opportunity for modal shift?” *Procedia – Social and Behavioral Science* 39: 463-475.
- Cosacov, N. (2015). “Más allá de la vivienda: los usos de la ciudad. Movilidad cotidiana de residentes en Buenos Aires”. *Revista Estudios Territoriales Socioterritoriales* 18: 61-80.
- Fernández, S. (2017). “La Ciudad Informacional. Áreas metropolitanas en proceso de Informacionalización: Análisis socio-espacial de la ciudad de Quito”. Tesis para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO Ecuador.
- Gutiérrez, A. (2012). “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte”. *Revista Bitácora* 21, N° 2: 61-74.

- Hernández, D. (2012). “Activos y estructuras de oportunidades de la movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”. *Revista EURE* 38, N° 115: 117-135.
- Hernández, Diego (2013). “Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo.” Concurso CLACSO.
- Hernández, D. (2017). “Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo”. *Revista CEPAL*, N° 122.
- Jirón, P., C. Lange y M. Bertrand (2010). “Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana”. *Revista INVI* 25, no. 68: 15-57.
- Meyer, M. (s/f). “Intermodal and multimodal considerations and developments. Encyclopedia of Life and Support Systems (EOLSS)”. *Sustainable Built Environment*. Vol. II.
- Miralles-Guasch, C. y Á. Cebollada (2008). “La estructura social de la movilidad cotidiana. El caso de los polígonos industriales”. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 28, N° 2: 63-83.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría de Movilidad (2011). Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2011. Quito.
- Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Secretaría de Movilidad (2014). Diagnóstico de la Movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito para el Plan Metropolitano de Desarrollo Territorial (PMOT). Quito.
- Serrano, C. (2017). “Geografía de las nuevas centralidades en el periurbano de Quito: Un análisis de la evolución espacial en las parroquias Cumbayá-Tumbaco y San Antonio de Pichincha” (2001-2010). Tesis para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO Ecuador.
- Torres, A. (2018). “El sistema de salud pública en ciudad policéntricas, un análisis comparativo de las áreas metropolitanas de Quito y Guayaquil a través de la dimensión espacial en el territorio”. Tesis para obtener el título de maestría en Estudios Urbanos. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO Ecuador.