



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>Víctor 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 Caba</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 Jimenéz-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 Lloré</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 urbana en tiempos de la COVID-19	361
<i>Ramiro Villamagua Vergara</i>	

Desarrollo endógeno imprevisto: alternativas de desarrollo para Quito

Edwin Cevallos Sánchez¹

Deteniéndose a analizar el modelo en que actualmente se desenvuelve la ciudad de Quito, se puede concluir que esta ciudad que ya alcanza los 3 millones de habitantes, sus medios de producción, actores sociales, económicos y demás participantes se desenvuelven en un marco de desarrollo, en un escenario de crecimiento o decrecimiento endógeno; entendido también como un modelo de desarrollo económico local según la definición de la CEPAL: “Desarrollo económico local es el proceso de crecimiento y cambio estructural que, mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio, conduce a la mejora del bienestar de la localidad” (CEPAL, 1998).

El problema es que Quito y sus habitantes se desarrollaban antes de la emergencia sanitaria dentro de un modelo de apertura económica y social muy marcada que poco se ha estudiado y que, normalmente, pasábamos por alto. La frontera norte del país y su principal paso fronterizo está a menos de tres horas de viaje por carretera; una frontera viva de permanente intercambio económico, cultural y humano; una frontera con el segundo país más poblado y económicamente más relevante de Sudamérica. Quito tiene, además, el puerto aéreo más importante del Ecuador, con varias conexiones internacionales y transcontinentales diarias, a las que cada año se añaden nuevas rutas; esto sin contar con el desenvolvimiento de Quito como centro de intercambio entre la sierra y la costa norte, punto de ingreso y salida de las provincias del oriente ecuatoriano y, desde mediados del siglo XX, punto de recepción de migración interna. Lo anterior está

¹ Especialización en Gestión del desarrollo regional. Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo de la Universidad de los Andes (CIDER), Bogotá, Colombia. Adscripción institucional: postulante a Maestría en gestión y desarrollo urbano en el CIDER, Bogotá, Colombia.

relacionado con la facilidad de intercambio terrestre en el territorio del país, y a su constante mejora en tiempos y ampliación de acceso.

Al contrastar las características de la ciudad citadas con el actual estado de restricciones de movilidad e intercambio planteado para la emergencia sanitaria COVID-19, claramente se podrán identificar problemáticas de reducción de capacidad adquisitiva, empeoramiento de calidad de vida, exclusión económica y de acceso al trabajo o a medios de subsistencia relacionados con el cambio abrupto del modelo de generación de riqueza, actividades y medios de subsistencia.

En el ámbito de la planificación, esta restricción y su problemática no han sido previstas o citadas como posibilidades dentro de los planes de desarrollo formulados para Quito. Al revisar el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2020 (Alcaldía Metropolitana de Quito, 2017), uno puede ver que las problemáticas y líneas de acción se desarrollaban dentro de una hipótesis de constante crecimiento y demanda. El plan, en dos de sus tres ejes (Ciudad de Oportunidades y Ciudad Inteligente), hace énfasis en ámbitos como el desarrollo económico, tecnológico, productivo y de la competitividad, y aborda el ámbito de ordenamiento territorial desde el ámbito de la movilidad, y de la conexión dinámica y eficiente. Esto para entender la desconexión entre modelo de ciudad y modelo de gestión en el contexto de las restricciones actuales debidas a la emergencia sanitaria.

Tal vez el eje Ciudad Solidaria, en el que nadie se queda atrás y que indica, “Quito puede ser una ciudad activa, dinámica, con ciudadanos que exigen, resuelven y cooperan en el desarrollo de su ciudad” (Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015-2020, Alcaldía Metropolitana de Quito, 2017), nos pueda dar una guía para repensar la ciudad, un sustento desde su plan de desarrollo para enfrentar los efectos concretos de las restricciones sobre la ciudad y un punto de partida para un modelo de desarrollo que tienda al desarrollo endógeno, local, como modelo más que posible, necesario.

Sobre el planteamiento de una línea de base, se concluye que citar problemas de distribución de riqueza, acceso a servicios y oportunidades sería poco fructífero, ya que la emergencia sanitaria solo ha acentuado las problemáticas económicas y sociales ya presentes.

Sobre una visión inmediata de posibles acciones y escenarios para la ciudad dentro del marco de referencia inicial de desarrollo local o endógeno, usando nuestros recursos intelectuales, técnicos y económicos, y desde el enfoque urbanístico y arquitectónico que corresponde a mi área de conocimiento, me vienen tres experiencias de flexibilidad de infraestructura urbana que fueron positivas para la ciudad. La primera es la flexibilización de las vías para vehículos particulares para tránsito de bicicletas –medida que gente con más experiencia la tratará en profundidad. Las otras dos experiencias son menos obvias, pero más focalizadas al contexto actual de necesidades. Me refiero al uso actual del Centro de Convenciones Bicentenario como área para atención de pacientes con COVID-19, espacio arquitectónico de generosas dimensiones que cuenta con facilidades técnicas modernas y funcionales (lo que permitió que se pudiera habilitar en poco tiempo como equipamiento sanitario) y que cuenta con cientos de camas para cuidados intermedios e intensivos. Se trata de un espacio arquitectónico al que antes de la emergencia sanitaria no se le daba mayor uso ni tenía un valor simbólico ni era un hito de referencia más allá de ser el único espacio decentemente habilitado para el uso público dentro del Parque Bicentenario.

La siguiente experiencia positiva es el centro de exposición temporal para la conferencia HÁBITAT III, espacio construido en el parque El Arbolito, de carácter temporal, pero que nunca fue retirado, así como nunca fue retirado el cerramiento temporal colocado alrededor de la CCE. Este espacio sirvió durante las semanas de la conferencia en 2016, pero luego se transformó en un espacio degradado y residual, y, ya en 2020, se le encontró un uso positivo y práctico al servir, desde marzo de 2020, junto con el ágora de la CCE, como centro de acogida para personas en situación de calle frente a la emergencia sanitaria.

Para poner en funcionamiento estos tres equipamientos no se requirieron grandes recursos económicos, ni cooperación ni créditos internacionales; se requirió el buen criterio de la administración de cada espacio y el esfuerzo local para mostrar que la base de la infraestructura está dada en Quito, que se necesita identificar equipamientos tanto públicos como privados que puedan apoyar a la población en casos de necesidad y que los nuevos equipamientos de la ciudad tienen que ser pensados con una

flexibilidad de uso. Se puede normar mediante ordenanzas que los nuevos términos de referencia para el diseño de equipamientos públicos en Quito contemplen la necesidad de adaptación al uso de los espacios y de sus facilidades técnicas, de manera tal que quede ya la lección sobre la necesidad de flexibilidad de uso de los equipamientos en tiempos de emergencia.

Es difícil plantear una visión de ciudad a mediano y largo plazo a causa de los grandes cambios que hubo en las formas de vida, consecuencia de los cambios económicos, de movilidad y de formas de intercambio. Y es debido a esa incertidumbre que vuelvo a la necesidad de mirar las realidades locales como retos a enfrentar: la deficiencia en el sistema de transporte público, los grandes desplazamientos, la inseguridad física y la falta de oportunidades. Una visión a mediano plazo dentro del marco de la emergencia debe tener necesariamente una propuesta de cambio y de articulación del transporte público en Quito. A mediano plazo, seguramente entrará en funcionamiento el metro y habrá una nueva tarifa de transporte; dos hechos que podrían servir como articuladores para la municipalización del sistema de transporte o para su administración por parte de un solo operador privado. Esto como punto de partida para una movilidad más eficiente y sostenible a largo plazo.

Sobre los grandes desplazamientos que requerían las formas presenciales, esto puede ser ahora contrastado con la experiencia de los últimos meses de teletrabajo, educación en línea, pagos y trámites por internet, etc. Es clave para una visión de ciudad a mediano y largo plazo tener un plan de accesibilidad universal a la tecnología e internet que haga general la reducción de los desplazamientos largos en la ciudad, por las ventajas que esto genera y para que la idea de intercambio deje de ser sinónimo de recorrer grandes distancias.

En relación a lo económico, una ciudad de casi 3 millones de habitantes requiere de actividades industriales, financieras, de servicios y de gestión de un nivel y complejidad atados al intercambio internacional. Una reactivación económica va a requerir una activación también en estos sentidos. Sin embargo, la emergencia sanitaria mostró que los grandes actores de la economía formal no fueron los más golpeados, ni siquiera pequeñas y medianas empresas; los grandes perdedores fueron los actores informales de la economía, que viven del día a día, del intercambio, y que no han po-

dido tampoco enfrentar los requerimientos de la “nueva normalidad”. Así, una ciudad económicamente viable a mediano y largo plazo debe procurar formalizar sus actores económicos a todo nivel, e integrarlos a prestaciones de seguridad social, crédito y ayuda estatal, de manera tal que sea posible dejar a un lado la ciudad informal, insegura y excluyente.

Bibliografía

Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPAL. División de Desarrollo Económico Proyecto CEPAL/GTZ (1998). Taller de trabajo Desarrollo Económico Local y Descentralización en América Latina. Santiago de Chile 1° y 2 de julio de 1998.

Alcaldía Metropolitana de Quito, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda Distrito (2017). Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.