

**UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE QUITO**

**CARRERA:
GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: LICENCIADA EN
GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE**

**TEMA:
¿EL PROYECTO DE MOVILIDAD “QUITO CABLES”: CONFLICTO O
SOLUCIÓN?**

**AUTORA:
JESSICA FERNANDA NARVÁEZ CARRIÓN**

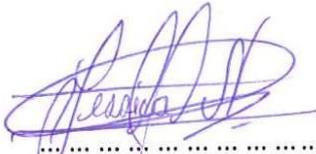
**TUTOR:
VICTOR HUGO TORRES DÁVILA**

Quito, septiembre del 2018

Cesión de derechos de autor

Yo, Jessica Fernanda Narváez Carrión, con documento de identificación N° 1721670352, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autora del trabajo de titulación intitulado: ¿El Proyecto de movilidad “Quito Cables”: conflicto o solución?, mismo que ha sido desarrollado para optar el título de: Licenciada en Gestión para el Desarrollo Local Sostenible, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autora me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

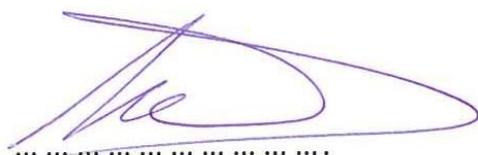


.....
Jessica Fernanda Narváez Carrión
172167035-2

Declaratoria de coautoría

Yo, Víctor Hugo Torres Dávila, declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el trabajo de titulación ¿El Proyecto de movilidad “Quito Cables”: conflicto o solución? Realizado por Jessica Fernanda Narvárez Carrión, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito, agosto del 2018



.....
Víctor Hugo Torres Dávila
CI: 1704490570

Dedicatoria

A mi familia, gracias a ustedes soy la mujer que soy; especialmente a mi madre, por ser mi ejemplo de fortaleza y tenacidad, gracias por ser esa voz de aliento y de empuje cada día, la vida no me alcanzará para retribuir todo tu amor y apoyo en este construir personal y profesional.

A mi Karito, por ser mi norte y mi fuerza para continuar en este camino de la vida, espero sembrar en ti esa semillita de libertad, de duda y coraje por descubrir ese horizonte utópico de que otra realidad es posible. Brillas con luz propia mi pequeña, siempre lucha y persevera en tus ideales.

Hoy se ve forjado un anhelo, una ilusión, un deseo. ¡Este logro es por y para ustedes!

Agradecimiento

“El mundo es un montón de gente – un mar de fueguitos - no hay dos fuegos iguales...” Eduardo Galeano

Gracias a cada uno de esos fueguitos que contribuyeron y aportaron para la culminación de este trabajo, a mis maestros, amigos que me alentaron y guiaron para realizar este trabajo de titulación. Gracias Víctor Hugo por inducir el desarrollo de nuevas capacidades, por el acompañamiento y norte hacia la consecución del objetivo final.

Agradezco a las personas entrevistadas, a cada uno de los compañeros/as de los barrios que compartieron sus preocupaciones y sueños desde su realidad. Su resistencia es un ejemplo a seguir en la construcción de una mejor ciudad.

Índice general

Introducción	1
Primera parte	4
Quito: Elementos de comprensión.....	4
1. El proceso metropolitano de Quito	4
2. La competencia de transporte y la movilidad en Quito	9
3. Una mirada desde el Derecho a la ciudad.....	18
Segunda parte	22
El proyecto de movilidad “Quito Cables” y los barrios de Noroccidente de Quito	22
1. Una breve lectura desde el Sistema Metro-Q	22
2. Las variables del proyecto “Quito Cables”	23
3. El contexto segregativo de los barrios del Noroccidente.....	29
Tercera parte	37
El conflicto y los actores ante el proyecto “Quito Cables”	37
1. La postura municipal: “va porque va”	38
2. El cuestionamiento del Concejo Metropolitano	40
3. La Urbanización el Condado: no soluciona el problema.....	43
4. Barrios Periféricos del Noroccidente a favor y en contra.....	45
5. Afectados expropiaciones en San José del Condado	47
Conclusiones	51
Bibliografía:	55

Resumen

El presente ensayo académico es un compendio del proceso de transformación metropolitana de Quito, las corrientes de globalización y el modelo de expansión urbana provocaron nuevas formas de estructuras territoriales que están marcadas por una fuerte fragmentación y segregación socio-territorial; caracterizada por el acceso al suelo. La implementación de la competencia del transporte terrestre para comprender la situación actual de movilidad de la ciudad, los retos y desafíos que debe enfrentar la Municipalidad.

El propósito central es analizar y comprender los efectos políticos culturales provocados por la propuesta de movilidad “Quito Cables”, en los barrios del Noroccidente de Quito, bajo el slogan de solucionar los problemas de movilidad en estos sectores con una iniciativa innovadora, esto bajo el análisis de discursos, percepciones de los propios actores y la revisión de documentos que sustentan el proyecto. Se ha realizado un análisis descriptivo de la mano de autores como Harvey, Borja, Sabatini para interpretar la reacción socio cultural de los sectores urbanos afectados por la propuesta municipal en el marco del derecho a la ciudad, para ello se han establecido tres secciones en las que se analiza: i) el proceso metropolitano de Quito, la competencia en el transporte y el derecho a la ciudad, ii) El proyecto de movilidad “Quito Cables” y el contexto segregativo de los barrios de noroccidente y, finalmente; iii) El conflicto y los distintos actores que emergen frente a la propuesta municipal, con el cierre de las principales conclusiones respecto a si el planteamiento de este proyecto contribuyó a la solución o conflicto para el gobierno local.

Palabras claves

Expansión urbana, derecho a la ciudad, segregación urbana, efectos políticos-culturales, organización.

Abstract

The present academic essay is a compendium of the process of metropolitan transformation of Quito, the currents of globalization and the model of urban expansion provoked new forms of territorial structures that are marked by a strong fragmentation and socio-territorial segregation; characterized by access to the ground. The implementation of land transport competition to understand the current mobility situation of the city, the challenges and challenges that the Municipality must face.

The main purpose is to analyze and understand the cultural political effects caused by the mobility proposal "Quito Cables", in the barrios of the Northwest of Quito, under the slogan of solving the mobility problems in these sectors with an innovative initiative, this under the analysis of discourses, perceptions of the actors themselves and the review of documents that support the project. A descriptive analysis of the hand of authors like Harvey, Borja, Sabatini has been carried out to interpret the socio-cultural reaction of the urban sectors affected by the municipal proposal within the framework of the right to the city, for which three sections have been established in the which is analyzed: i) the Quito metropolitan process, competition in transport and the right to the city, ii) the "Quito Cables" mobility project and the segregative context of the northwestern neighborhoods and, finally; iii) The conflict and the different actors that emerge from the municipal proposal, with the closing of the main conclusions regarding whether the approach of this project contributed to the solution or conflict for the local government.

Keywords

Urban expansion, right to the city, urban segregation, political-cultural effects, organization.

Introducción

Bajo los preceptos de Carrión (2001) la ciudad es un producto multifuncional que se encuentra en permanente construcción y reconstrucción, amparada en procesos de cambios constantes con elementos históricos importantes que reconocer. La ciudad de Quito se ha forjado bajo la anarquía del crecimiento, la segregación socio – espacial, la limitada oferta de servicios e infraestructura, las transformaciones del paisaje urbano natural y la presencia de un sin número de actores sociales, todos estos elementos han evidenciado las limitaciones de la aparente intencionalidad de planificación municipal, al igual que el contexto de crisis económica y desarrollo urbano (Carrión, 1992).

El desarrollo de este ensayo académico se sustentó en el análisis de varias consideraciones teóricas que permitirán comprender y analizar el tema propuesto, de la mano de varios autores (Carrión, 1987; Torres, 2018; Gordón, 2012) se pretende mostrar como antecedentes, algunas de las ideas que guían la transformación urbana de Quito, las implicaciones sociales, haciendo un especial énfasis en la asimilación de la competencia en el transporte, contenido que aboca brevemente analizar para comprender el presente ensayo, cabe advertir que, el tema de movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito ha sido poco estudiado, siendo elemento esencial y estratégico en el proceso urbano de Quito. El objetivo central de este documento es analizar y comprender los efectos políticos culturales provocados por la propuesta Quito Cables en los barrios del noroccidente de Quito, a manera de solucionar los problemas de movilidad y, como objetivos específicos: analizar las discrepancias en los diferentes sectores urbanos afectados por la propuesta municipal e interpretar la reacción socio-cultural de los moradores de los barrios afectados. Para tal efecto se aplicó una metodología cualitativa, a través del análisis de discursos de autoridades y

percepciones de los afectados, la revisión de documentos que sustentan las diferentes visiones del proyecto, así como notas de prensa, entrevistas a afectados, con el fin de realizar la explicación descriptiva de todos los hechos suscitados a raíz del planteamiento del proyecto de movilidad Quito Cables.

El ensayo está organizado en tres partes. La primera analiza elementos necesarios para entender la lógica de la configuración metropolitana de Quito como Distrito Metropolitano, la competencia del transporte, sin dejar de lado el componente central del Derecho a la Ciudad. La segunda, explica y analiza los sustentos que guían la propuesta de movilidad “Quito Cables” y el contexto segregativo de los barrios de Noroccidente de Quito. La tercera, describe e interpreta el conflicto y los distintos actores que emergen ante los primeros pasos de la propuesta municipal, identificando cinco actores figurantes. Finalmente, el cierre de las principales conclusiones respecto a si el planteamiento de este proyecto contribuyó a la solución o conflicto para el gobierno local, bajo el cuestionamiento. ¿Está el cabildo capitalino preocupado por disminuir el elevado parque automotor reemplazándolo con redes de transporte público como el Quito Cables? ¿Constituye en verdad una solución y por el contrario contribuyó a exacerbar un conflicto en los barrios “beneficiarios”?

Es sustancial abordar este tema por cuanto la propuesta de movilidad “Quito Cables” ha sido anunciada desde la municipalidad como una iniciativa que marcará un “antes y un después para la movilidad” de la ciudad, planteando que Quito debe pasar de ser una ciudad monocéntrica, con un único núcleo en su zona centro-norte, a una ciudad con varios polos de desarrollo, de servicios y de espacios públicos; constituyéndose este proyecto en uno de los mayores retos de la planificación urbana, además de, concentrar importantes inversiones públicas y privadas en zonas que tendrían “la capacidad de atraer y convocar a los ciudadanos”. Bajo esta perspectiva, los

subsistemas de transporte público, principalmente el Metro y los Quito Cables, serían importantes para el desarrollo de las centralidades de Quito.

Es significativo analizar el conflicto urbano desatado con la sola propuesta del proyecto, reflexionar respecto a si la aparente solución se adhiere o no a un sistema integrado de transporte. Esto en el marco del Derecho a la Ciudad en donde como lo ha mencionado Harvey (2012) y Borja (2003), tanto el individuo como la colectividad poseen un pleno ejercicio de sus derechos, a la práctica de la urbanidad y a conseguir un escenario viable para alcanzar el deseado bien común. Considerando los problemas de segregación urbana, la reacción de los barrios afectados, que permitirán comprender el tema bajo las categorías de análisis propuestas.

Primera parte

Quito: Elementos de comprensión

1. El proceso metropolitano de Quito

La ciudad de Quito ha sufrido considerables transformaciones en todos sus órdenes, antes de su organización metropolitana; la estructura urbana fue longitudinal conforme al criterio geográfico (norte-centro-sur). Para Fernando Carrión (1987), la nueva transformación urbana de Quito se forja en su crecimiento espacial que surge a partir de la combinación desigual de dos fuerzas que se complementan: la renovación y la expansión urbana; la primera entendida como el proceso de reubicación de la población residente en zonas centrales fuera del perímetro urbano a causa de una “crisis de la centralidad urbana en el contexto urbano global” dada principalmente por los cambios en usos de suelo, bajo una lógica empresarial del Municipio y, la segunda vista como la expansión de la centralidad, el nuevo flujo de relaciones y la movilidad espacial de la población (Carrión, 1987). Estos factores convergieron en el crecimiento urbano de Quito conformando nuevas áreas residenciales y de servicios en los costados de la ciudad y en los valles adyacentes.

El proceso de transición por renovación y expansión urbana introdujo agudas transformaciones bajo connotaciones especiales, pues se empieza a introducir concepciones dicotómicas de entender la ciudad: ciudad moderna/ciudad antigua; ciudad histórica/ciudad sin historia; barrios periféricos/barrios populares; ciudad legal/ciudad clandestina o ilegal; ciudad satélite/ciudad dormitorio (Carrión, 1987). Estos procesos han permitido definir la forma irregular y dispersa propia de la organización territorial metropolitana, el cambio drástico en los usos de suelo favoreció a un proceso permanente de conversión de la tierra agraria en urbana,

gracias a la especulación o la venta de pequeñas propiedades que desarrolló un proceso acelerado de habilitación del suelo urbano, cuyos beneficios fueron asumidos por el capital privado (Carrión, 1987).

Es importante recalcar que, este proceso de transición como lo ha mencionado Carrión (1987) fue impulsado a partir de una política urbana deliberada que no expresó una voluntad política única, dada la presencia de una diversidad de actores sociales; cierto es que, el Municipio tuvo un rol impulsor respecto a los intereses económicos y como generador de “condiciones” para que el capital (industrial, financiero, comercial) asuma los aspectos más beneficiosos de esta transición; pero, obtendría a pérdida -los terratenientes se apropian de la renta del suelo- las modalidades y consecuencias de la transición. De manera que, como lo señala

Torres:

La formación del distrito metropolitano de Quito es un proceso institucional, normativo, de gestión urbana y cultural, cuyos orígenes se enlazan al crecimiento de la ciudad y su tránsito hacia la modernidad como poder local, paralelamente con el surgimiento de nuevas formas de mediación social y complejas dinámicas económicas y espaciales. Se evidencian tres cambios sustantivos en su sociedad y geografía. La tradicional villa colonial pasó de su originaria forma radial concéntrica, propia de una urbe de centralidad cívica y religiosa, a una nueva forma longitudinal y policéntrica provocada por el crecimiento urbanístico, el emplazamiento de nuevas industrias, empresas comerciales e inmobiliarias que implantaron desordenadas dinámicas económicas y residenciales en el espacio urbano y su área de influencia. Hasta el reciente desbordamiento de la ciudad, desde la meseta de Quito a los valles orientales circundantes y las planicies de los bordes norte y sur, conformando una extensa —mancha urbana constituida por el denominado —hipercentro y cinco centralidades dispersas en el territorio metropolitano, y consolidada como el núcleo espacial de la economía y el poder regional (Torres, 2018).

La renovación urbana, que en primer momento se enfocó en el Centro Histórico y Mariscal Sucre, desembocó en un proceso de fraccionamiento o de urbanización que posibilitó el mercado de la tierra y de la vivienda, desplazando los sectores de altos ingresos de la zona central hacia el Norte. Esta urbanización producida en la zona Norte, presentaría mejores posibilidades por su ubicación, la presencia de fincas,

haciendas, que son menos onerosas que en el centro, sería el principal atractivo para lograr transformar los terrenos de uso agrícola en terrenos residenciales con alto prestigio social y elevadas rentas territoriales (Carrión, 1987).

Frente a los nuevos problemas urbanos que abarca la falta de control, la ausencia de una legislación adecuada y el auge de la construcción, se plantea la planificación urbana como intento desde la práctica municipal de ordenar el crecimiento de la ciudad, lastimosamente los resultados esperados no han logrado resolver los problemas que originalmente se pensaba iba a solucionar y, por el contrario los ha agudizado e incrementaron los déficit de servicios y equipamientos, de vivienda, transporte, y de segregación urbana, que veremos un poco a detalle más adelante. La actual forma espacial dispersa y policéntrica de la ciudad de Quito, no es el resultado de una evolución natural del territorio, ni su expansión urbana es fruto del espontáneo afán de adelanto de sus habitantes, obedece, más bien, a los intereses económicos y culturales de los poderes regionales que segregaron el espacio urbano. (Instituto de la Ciudad, 2013).

Es importante diferenciar entre la expansión territorial metropolitana y su institucionalización como gobierno local, dada a comienzos de los años noventa, precisamente para Torres (2018) el centro de referencia ha sido la adopción de régimen de distrito metropolitano con la conversión administrativa, territorial y urbanística simultáneamente con la consolidación de la región centro norte de Quito. El autor refiere que el crecimiento metropolitano y su institucionalización tienen como trasfondo un aspecto cultural, a más de la modernidad capitalista, el deseo compartido entre sus habitantes de asemejarse a las grandes metrópolis occidentales, en las que priman el impulso a la libertad individual en un mundo competitivo (Torres, 2018). Es decir el contexto global prevalece a la necesidad de control del

medio social urbano y la revisión de la nueva forma de organización territorial; peor aún, aquellos aspectos administrativos, urbanísticos y políticos que establecerían la congruencia de que el municipio obtuviera la condición metropolitana.

Torres (2018) también menciona que la ciudad, es el asiento de las élites, clases altas o familias notables que tradicionalmente han disputado el poder central del Estado, apropiándose del gobierno local y participando en los principales acontecimientos políticos, económicos y culturales de la ciudad, la transformación Quito a distrito metropolitano -proceso en el que los intereses económicos y políticos quiteños tienen un peso importante-, no es casual, esta circunstancia influye para que Quito muestre un gran dinamismo, principalmente por el inicio de la explotación petrolera, que representará un ingreso importante para el Estado, a través de la administración pública. Tal situación hace que Quito se convierta en el centro político, religioso, comercial y económico, que creció alrededor de las diferentes órdenes religiosas cuyo núcleo central administrativo, simbólicamente se configuraba alrededor de la Plaza Grande.

El municipio quiteño antes de la configuración como distrito metropolitano de Quito, por iniciativa y gestión de sus alcaldes, en su mayoría por intereses propios en cada uno de sus periodos, asumieron algunas competencias descentralizadas en coordinación con el gobierno nacional, básicamente la dotación de energía eléctrica, salud pública, educación primaria y secundaria. En el ámbito urbanístico, a través de la implementación del plan vial, se consiguieron empedrar la mayoría de las calles de la ciudad.

Según Gordón (2012) fue la alcaldía de Sixto Durán Ballén la que instauró cambios significativos respecto a la construcción de las grandes infraestructuras viales, sus obras, consideradas de gran inversión e importante envergadura, buscaron

descongestionar la ciudad en su momento; sin embargo, no consideraron las externalidades negativas que provocarían, pues estas inversiones en vialidad no se dirigieron a resolver los problemas centrales de la transportación de la ciudad, lo que logró fue ampliar la brecha social y desarticular el conjunto urbano bajo nuevas formas de segregación urbana, la política implantada hizo que las administraciones entrantes se vean impedidas de desarrollar autónomamente sus objetivos a consecuencia de la crisis económica y urbana; esto en razón de que algunas de las obras realizadas quedaron inconclusas, su mantenimiento se hacía cada vez más difícil dado el alto costo que implicaba y, sobre todo por la improvisación con que se diseñaron y construyeron muchas de las obras, sin mencionar que la realización de algunas nuevas ha implicado incidir negativamente en las anteriores e influyeron en la vida de las administraciones municipales inmediatas y que influyó en la nueva conformación urbana de la ciudad.

Para Torres (2018) es esta alcaldía la que promueve las primeras ideas para la creación del distrito metropolitano de Quito bajo imaginarios de imitar a las grandes ciudades metropolitanas del mundo moderno, es decir, lo “metropolitano” es signo modernidad, en un marco espacial, institucional y normativo. No obstante, la propuesta fue retomada por algunos de los siguientes personeros municipales en cada una de sus propuestas para llegar a la Alcaldía, bajo el propósito de ser un dispositivo de administración moderna dentro de la gestión municipal.

La Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito se sustentó bajo dos objetivos principales: determinar la base territorial del distrito metropolitano y establecer la base político-administrativa que regirá el territorio, bajo una nueva forma de Gobierno y administración que buscaría profundizar la democracia y aportar alternativas para la crisis urbana (Carrión, 1992). Esta Ley que se aprobó en

1993 en la alcaldía de Jamil Mahuad, por distintas razones, tardó tres años en su consideración y publicación por el Congreso Nacional; así, el cantón Quito pasó a denominarse “Distrito Metropolitano de Quito” y se convirtió en un instrumento para descentralizar funciones y conseguir que la administración municipal esté cada vez más cerca del ciudadano y sus problemas, amplió algunas facultades y competencias exclusivas para el municipio en la gestión urbana y, no es hasta el surgimiento de la Constitución del 2008 que se integra al Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

2. La competencia de transporte y la movilidad en Quito

En este acápite se busca establecer algunas concepciones respecto a la asignación de la competencia de transporte en Quito con una breve mención de aspectos teóricos de la movilidad que permitan analizar el sistema de transporte en la ciudad y las principales características de los desplazamientos de la persona, sobre todo en transporte público.

Sobre la base de la declaración de Quito como ciudad metropolitana enmarcada en la Ley de Régimen Municipal, se establece la acción municipal a través de la formulación del denominado “Plan de Área Metropolitana de Quito” para resolver las complicaciones urbanas, de acuerdo a las atribuciones de esta Ley para alcanzar los objetivos institucionales planteados por la administración municipal se vislumbran tres principios rectores: democratización, descentralización y participación. Sobresaliendo la propuesta de “desconcentración” especialmente en el ámbito industrial y transporte en busca de la articulación de polos industriales del Norte y del Sur de Quito para facilitar la movilidad de las mercancías y la complacencia de las “economías externas” contribuyendo a evadir las “deseconomías

de aglomeración” que genera la ciudad y que se enmarca en la concepción regional del desarrollo de la ciudad (Carrión, 1987).

La Ley N° 46, RO 345 de 27 de diciembre de 1993, que expidió la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito en su artículo 2, numeral 2, otorga al Municipio la facultad de planificar, regular y coordinar todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, “para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias”.¹

Para Carrión (1992) la nueva estructura territorial metropolitana, basada en la desarticulación de la estructura urbana pone en evidencia varias ineficiencias funcionales que incluyen la subutilización del suelo urbano e insuficiencias en la red vial transversal y de conexión con los valles en la transportación pública, de modo que, la vialidad se ha convertido en uno de los principales instrumentos para la expansión urbana, pues a través de la repavimentación, la realización de las vías perimetrales, los ejes centrales, los parqueaderos y la terminal terrestre, entre otras se ha conseguido la reestructuración global de la ciudad. Las obras de vialidad han permitido implementar un transporte altamente polarizado, que ha producido una diferenciación marcada entre el transporte popular conocido como servicio público y el transporte de la población de mayores recursos, a través del carro particular.

¹ La ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 44 amplía las atribuciones que la Constitución otorga a los Distritos Metropolitanos:

“1. Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;

2. Autorizar, pruebas y competencias deportivas que se realicen, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su respectivo cantón en coordinación con la Comisión Provincial de su jurisdicción y con el ente deportivo correspondiente;

3. Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;

4. Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras;

5. Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito.”

Ahora bien, previo a la explicación y comprensión de las características propias de la movilidad de Quito, es necesario entender qué es la “movilidad urbana”, Florent Demoraes en su texto “Movilidad, Elementos esenciales y Riesgos en el DMQ” destaca que:

La movilidad urbana es el conjunto de desplazamientos de personas realizados cada día por obligación o de manera libre a través de distintos modos de transportación que circulan sobre redes generalmente interconectadas (Demoraes, 2005).

Entonces, la movilidad se convierte en un elemento necesario para el desenvolvimiento de las actividades cotidianas y la estructuración de sistemas de transporte eficientes que generen procesos de ordenamiento urbano acordes a las necesidades de la población.

Si bien hacia los años ochenta se creó la Empresa Municipal de Transporte (EMT) con la finalidad de administrar el transporte público conformado por cooperativas de taxis, varias líneas de buses y busetas urbanos, esta entidad se dedicó a ofrecer un servicio de transporte con fines turísticos, más que de transporte público, para luego brindar un “servicio gratuito” para niños y personas de la tercera edad, durante la alcaldía de Rodrigo Paz (Gordón, 2012).

La ciudad y el transporte crecen y se expanden de manera paralela pero profundamente distanciadas una de la otra. Dicha ruptura ha desencadenado un sinnúmero de dificultades en cuanto a la movilización y acceso a la ciudad; pero, sobre todo, a problemas ambientales y segregación social, por la mala calidad del transporte público junto a la necesidad de minimizar tiempos de traslado, pues al fortalecer la red vial de autopistas y vías rápidas como canalizadora de flujos de consumidores, se privilegia al automotor privado, con el resultado de la actual congestión vehicular y contaminación.

Quito con su proceso de crecimiento y complejidad sostenido, no ha encontrado la interrelación y articulación de sus actividades y personas, lastimosamente, en lo extenso de la historia, las inversiones en vialidad no se dirigieron a resolver problemas centrales, por el contrario, han agravado su problemática, se ha ampliado la brecha social (Gordón, 2012). Tal es así que, las obras de vialidad han generado alianzas entre los empresarios del transporte y los propietarios de la tierra; en miras de implantar un transporte altamente polarizado que reproduce la segregación urbana y la redefine totalmente como ya se mencionó, la vialidad produce una marcada diferenciación social que se evidencia en el uso de automóvil individual, la infraestructura de alta calidad para las zonas residenciales y, para los sectores de bajos ingresos, sobresale la movilización colectiva altamente deficiente y de mala calidad.

Los interés económicos y políticos que se mueven alrededor del transporte, sumado al incremento sin precedentes y altamente desigual del parque automotor, diseño y construcción de obras destinadas principalmente a la circulación del transporte individual privado, además del desarrollo de vías periféricas no aptas para el transporte colectivo han servido para producir una expansión urbana sin precedentes. Los efectos producidos por estas inversiones evidencian, una vez más, el grado de irracionalidad del desarrollo urbano impulsado en nuestra ciudad.

Según información del Plan Maestro de Movilidad del DMQ, la movilidad en Quito presenta una situación deficitaria en su conjunto, lo que contribuye a la reducción de la calidad de vida de la población, afectaciones que se agravan o disminuyen de acuerdo los tipos de actividades o zonas en las que se asienta esta población, convirtiendo al transporte motorizado en el principal componente de la movilidad, bajo estructuras de sistemas que constituyan la partición modal, es decir, los viajes

motorizados son un índice que muestra de manera general la distribución de la movilidad en el transporte público (TP) y el transporte privado (TPr) que al interrelacionarse podrían conformar una partición intermodal. Los problemas se agravarían de manera tal que sería inviable tener una movilidad adecuada, debido principalmente a la sobre ocupación de la red vial principal y las distancias promedio de recorrido (MDMQ, 2009).

Para la Municipalidad, la movilidad constituye uno de los problemas de mayor preocupación por resolver, por cuanto ésta instituye una actividad urbana que está directamente ligada con el desarrollo del territorio y por ende de la planificación, el transporte público se visualiza en dos sistemas, de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad: el convencional urbano que también involucra al inter e intraparroquial, cuya calidad de servicios es deficitaria; y, el correspondiente al sistema de transporte público integrado, conformado por corredores de transporte público urbanos que opera con servicios tronco alimentadores.

De acuerdo al Diagnóstico Estratégico de Movilidad, el Distrito Metropolitano de Quito con una población de 2'239.191 habitantes hacia el año 2014, genera un total global de 4'700.000 viajes de transporte que se atribuyen a diferentes medios motorizados, siendo el transporte colectivo el más utilizado por los habitantes para su desplazamiento, tan solo la zona centro y centro-norte recibe el 35% de viajes de toda la ciudad. De este 35%, solamente un 15% de los viajes provienen de la misma zona, por lo que se puede concluir que, un 20% de los viajes totales de la ciudad tienen como destino en hora pico la zona norte. (MDMQ, 2015).

El transporte colectivo ocupa el 30% del espacio vial, mientras que el restante 70% lo hacen los vehículos privados, esto evidencia el crecimiento vertiginoso del parque vehicular, que en los últimos años ha tenido variaciones anuales que oscilan entre el

5% y 10%, es decir, se han incorporado entre 15.000 y 35.000 vehículos por año, factor que inevitablemente influye en la limitada capacidad vial, va reduciéndose y acercándose al límite, mientras se agrava la congestión del tráfico (MDMQ, 2015).

En este contexto general, los ciudadanos deben utilizar mayores tiempos para realizar sus viajes, que conforme a datos del Diagnóstico de Movilidad, en promedio se han incrementado en un 7%, el alto grado de saturación en las vías denota la falta de capacidad de las mismas, provocando que las personas que se desplazan por este medio tengan que realizar recorridos cortos a tiempos largos, vinculados posiblemente a cambios de estilo de vida de una sociedad cada vez más globalizada y por tanto más competitiva. A esto se suma la falta de control del tránsito y de la aplicación de algunos cuerpos legales normativos que en su momento fueron emitidos con la finalidad de regular y restringir el tránsito en horas pico como son la resolución N° A-0017 que implementó el sistema Pico y Placa de abril de 2010 y la Ordenanza Metropolitana N° 147 que regula la circulación del Transporte de Carga y de Productos Químicos Peligrosos, para disminuir la congestión vehicular, contaminación ambiental y mejorar la seguridad vial en el área urbana (MDMQ, 2015).

De acuerdo al Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, Eje Movilidad, hacia el año 2014 los diferentes sistemas que conforman el transporte público en el DMQ se atribuían aproximadamente 2'800.000 viajes, siendo las rutas de buses convencionales la mayor oferta y cobertura con un 63,5% de participación, sin tomar en cuenta la demanda atendida por los buses alimentadores de los subsistemas integrados BRT - Sistema de Buses de Tránsito Rápido, siglas en inglés- con una participación del 7,9%, cuyos viajes se concentran mayoritariamente en el

hipercentro de Quito, que incluye el Centro Histórico del cual parten cerca del 50% de los viajes que se realizan en TP en el DMQ.

El Municipio de Quito asevera que los viajes en transporte público están siendo atendidos por 3.131 unidades (buses “tipo” articulados, trolebuses y minibuses) distribuidos en 60 operadoras (59 privadas y 1 municipal) de los cuales el 90% son buses convencionales, que lamentablemente no han tenido variaciones significativas en los últimos diez años, y el restante 10% son buses articulados y trolebuses que operan en las troncales de los corredores BRT.

Es indudable que en los últimos años, la demanda de transporte público se haya incrementado de manera global con modificaciones significativas en la distribución de servicios (MDMQ, 2009) mientras que la participación en el transporte convencional ha disminuido en un 80%, el sistema Metrobús-Q ha registrado un incremento en el orden del 300%, como producto de la implementación de los corredores Nor Oriental (Ecovía), Central Norte y la ampliación del Corredor Central (Trolebús).

El Corredor Central (Trolebús): eje central del sistema Metrobús Q, dispone de 47 paradas en la ruta troncal y 4 paradas de integración ubicadas en la Y, El Recreo, Morán Valverde y Quitumbe. El Corredor Nororiental (Ecovía): ocupa una ruta troncal de 10 km que une el sector de la Marín con la estación Río Coca y, El Corredor Central Norte: con la ruta troncal sobre las Avs. América, La Prensa y Diego de Vásquez de Cepeda.

A pesar de los importantes esfuerzos de la Municipalidad por mejorar el servicio de transporte público a través de la incorporación de procesos técnicos de administración en la gestión y operación, tales como el Sistema Integrado de recaudación (SIR) y el Sistema de ayuda a la explotación de la operación (SAE)

implementados en el Corredor Central (Trolebús) previstos por el Plan Maestro de Movilidad, en su mayoría no operan articuladamente porque mantienen un modelo de gestión individual que no les permite optimizar su trabajo; además sigue siendo un servicio deficiente, tanto en lo referente a la cobertura como en lo concerniente a la calidad del servicio, aspectos que han fomentado el crecimiento de la oferta informal y que lo alejan de ser competitivo frente al vehículo individual (MDMQ, 2009)

El DMQ requiere solventar la conexión norte-sur en la ciudad y las conexiones transversales tanto en la ciudad como en la relación con los valles circundantes, la actual concentración de equipamientos en el llamado hipercentro dificulta el establecimiento de nuevas dinámicas que permitan superar esta crisis de movilidad urbana; puesto que, la demanda de pasajeros en la ciudad, considerando la hora pico y hora valle, es de alrededor de unos 3,6 millones de personas y el déficit de la oferta es atribuido por un lado a lo relacionado al marco regulatorio vigente que no ha facilitado la incorporación de nuevos servicios de transporte público acorde con las nuevas demandas (capacidad y cobertura) y, al deficiente control ejercido por parte de las autoridades de turno, quienes incluso han tenido que dejar activa su operación para no afectar a la población servida por el transporte informal que es producto de las demandas no satisfechas (MDMQ, 2015).

Partiendo del Diagnóstico Estratégico – Eje de la Movilidad del Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ (2015-2025) se ha identificado que el 50% de las rutas de los servicios convencionales no cumplen con los horarios ni las frecuencias establecidas y en cuanto al confort, el 80% de la oferta de transporte público tiene un índice de ocupación que oscila entre promedio del 8% en las horas pico, sobrepasando el límite máximo admisible. En los servicios de los corredores integrados BRT es aún notoria la deficiencia que presentan en cuanto a su

capacidad, principalmente en las troncales, en donde los usuarios tienen que esperar muchas veces hasta tres o cuatro unidades articuladas para poder ingresar y desplazarse.

En las rutas de servicio de transporte convencionales, las condiciones son similares en su mayoría de rutas, sobre todo en las que dan servicios a los barrios ubicados en las periferias urbanas, la cobertura tiene limitaciones, al igual que las frecuencias y horarios de operación, la falta de ampliación de los servicios de transporte público ha originado precisamente la informalidad que se encuentra arraigada ya por muchos años y que incluso en su tarifa llega a un 400% por encima de la autorizada, esto es, de USD. 0,25 a 1,00 (MDMQ, 2015). Esta situación denota que la planificación y gestión no han ido de la mano para atender de manera oportuna las nuevas demandas de transportación pública, que se han generado por el crecimiento poblacional y la expansiva ocupación territorial.

Este escenario evidencia que, aunque los sistemas de transporte cubren gran parte de las áreas donde está la demanda, la limitada integración produce considerables inconvenientes en el momento de viajar y efectuar transferencias y transbordos a causa de la gran divergencia entre la estructura vial y las condiciones demográficas y productivas del territorio (MDMQ, 2009).

De la información recabada, se infiere que a pesar de los esfuerzos por tratar de controlar la demanda de viajes en transporte motorizado privado, la Municipalidad no ha encontrado la estrategia adecuada para generar las acciones necesarias que permitan corregir el futuro de la movilidad, esta será insostenible si se continúa como hasta hoy; lastimosamente el transporte público aún se encuentra lejos de ofertar un servicio adecuado a los ciudadanos, tanto en su capacidad de oferta como en la cobertura y calidad del servicio. El servicio de transporte público y los grupos de

poder presionan y logran incidir directamente sobre las políticas urbanas, a su conveniencia, esto hace que el Municipio pierda el control sobre las posibilidades de gestión urbana y de manejo de la ciudad, formulando una política urbana instrumentada que privilegia la ganancia capitalista por sobre los beneficios sociales y la lógica general del proceso urbano.

Es imprescindible contar con una efectiva Red Integrada de Transporte Público, con una redistribución y creación de ejes transversales importantes, una planeación adecuada de circuitos de transporte con miras a alcanzar una movilidad sustentable, que se vincule a un sistema de movilidad acorde al desarrollo del territorio.

3. Una mirada desde el Derecho a la ciudad

La idea de esta sección es comprender y analizar la ciudad y sus elementos esenciales de funcionamiento en el marco del Derecho a la Ciudad para reflexionar más adelante entorno a los efectos políticos – culturales ocasionados por la propuesta de movilidad “Quito Cables”.

El término «ciudad» de acuerdo al enfoque desarrollado por David Harvey, tiene una historia emblemática y simbólica profundamente inserta en la búsqueda de significados políticos, la relación entre ciudad y ciudadanía -la ciudad como objeto de deseo utópico, como un lugar específico de pertenencia dentro de un orden espacio/temporal en perpetuo movimiento- todas ellas cobran un significado político en el marco de un imaginario colectivo crucial en donde diversos grupos heterotópicos ven de repente, aunque solo sea por un momento efímero, las posibilidades de la acción colectiva para crear algo radicalmente diferente (Harvey, 2012).

El concepto de “derecho a la ciudad” se construye a partir del año 1968 de la mano del filósofo y sociólogo francés Henri Lefebvre, como una propuesta política de cambio y alternativa a las condiciones de vida urbana creada por las políticas capitalistas para reivindicar la posibilidad de que el ser humano sea el protagonista y elemento central de la ciudad para construir “el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva” (Sugranyes & Mathivet, 2010).

Este emblema político es un instrumento que permite el surgimiento de nuevas utopías sociales para un mejor futuro y como lo expresó Jordi Borja en su texto “La ciudad conquistada” este espacio visibiliza la expresión de voluntades colectivas, la solidaridad, con posibilidad de construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse parte de ella, pero también el sitio del conflicto como lo analizaremos más adelante (Borja, 2003).

Entonces, la ciudad debe ser entendida como una construcción estética y funcional que adapta las necesidades humanas (materiales e inmateriales) actuando desde diversos ámbitos, lastimosamente, nuestra ciudad actual pierde sus límites, se desdibuja, se fragmenta y deja de cumplir las funciones básicas de lo urbano: territorios de integración, de cohesión, de posibilidad de ciudadanía. De este modo, la ciudad, implícita y explícita desde la reflexión de Borja (2003), es mucho más que un territorio construido, que un espacio habitado, es el reflejo de la sociedad humana, el ámbito en el que cuecen los avances y los éxitos de una colectividad, el sentimiento de pertenencia y también el de exclusión.

La ciudad también es el espacio para los conflictos urbanos, enfatizando que, pueden ser calificados de luchas por la tierra y los servicios urbanos, de movilizaciones ambientales o patrimoniales, de oposición a proyectos públicos o a la autorización de ciertos usos urbanos, de antagonismos entre grupos por el uso del suelo, o de

movimientos políticos enfocados a los efectos locales de tendencias globales (Melé, 2016, p.2).

Estas apreciaciones permiten dilucidar que el derecho a la ciudad debe ser entendido como el conjunto de derechos que están esencialmente vinculados y que une a quienes cuentan con un interés en común, aunque en principio tengan prioridades diferentes, pero que al final todos estos sectores tengan un interés profundo en trabajar unidos para lograr una sola ciudad capaz de una innovación real por la creatividad de sus habitantes, la recuperación de su memoria histórica y la valorización de los paisajes urbanos heredados con toda su carga cultural, convirtiendo a la ciudad en un lugar de intercambios y de identidades.

Construir hoy una ciudad el siglo XXI es tener un proyecto de ciudadanía, pues los progresos sociales no empiezan en las instituciones, sino más bien culminan en ellas, de modo que ser ciudadano se convierte en el derecho a sentirse protegido, pero también en la libertad de vivir la aventura urbana. El derecho a la ciudad es la posibilidad de construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella, y donde se posibilite la distribución equitativa de diferentes tipos de recursos: trabajo, salud, educación, vivienda; recursos simbólicos: participación, acceso a la información, entre otros (Sugranyes & Charlotte, 2010).

En una región metropolitana como Quito, la ciudad se convierte en vastos territorios discontinuos, fragmentada en unos casos, difusa en otros, sin límites precisos, con escasos referentes físicos y simbólicos que marquen el territorio de espacios públicos; pobres, sometidos a potentes dinámicas privatizadoras que la convierten en la expresión y reproducción de una sociedad mal cohesionada. La sociedad urbana es una sociedad individualizada, segmentada, fracturada entre los que temen perder sus rentas de posición, mediocres privilegios, sin otra garantía que la de no poder

alcanzar el nivel de sus expectativas, terminando así sometiendo a la lógica excluyente del mercado que contribuye a la disolución del ciudadano (Borja, 2003).

Entonces, la idea del derecho a la ciudad conforme lo ha manifestado Harvey ha experimentado durante la última década cierto resurgimiento visibilizado en las calles entre diversos movimientos sociales urbanos que buscan consolidar y promover un sentido de “ciudadanía insurgente”, surge de los barrios como un grito de socorro de gente oprimida en tiempos desesperados; obviamente, la diversidad de sujetos hace que surjan contradicciones por la multiformidad de temas que expresan y que inevitablemente reflejarán la debilidad de políticas públicas ante los conflictos, y es que el gran problema es ¿cómo se pueden auto organizar y convertirse en una fuerza revolucionaria grupos tan diversos? la tarea principal es entender los orígenes y naturaleza de sus quejas y reivindicaciones (Harvey, 2012).

Solo cuando entendamos que quienes construyen y mantienen la vida urbana de esta ciudad tienen el derecho primordial a lo producido y que una de sus reivindicaciones es el derecho inalienable a adecuar a la ciudad a sus deseos, llegaremos a una verdadera política urbana con sentido, es así que, el derecho a la ciudad es mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad que inevitablemente dependerá del ejercicio de un poder colectivo sobre la urbanización, dejando de lado las dinámicas de división de clases en miras de la crear una ciudad más justa que permita el disfrute de todas y todos a mejores oportunidades de vida en condiciones de equidad y justicia.

Segunda parte

El proyecto de movilidad “Quito Cables” y los barrios de Noroccidente de Quito

1. Una breve lectura desde el Sistema Metro-Q

Partiré mencionando que el subsistema de transporte por cable denominado “Quito Cables” surge como propuesta de campaña de Mauricio Rodas, actual alcalde de Quito, quien ofreció mejorar el sistema de movilidad en la capital de los ecuatorianos, potencializando el transporte público con la incorporación de nuevas unidades y paradas del sistema de Ecovía, Trolebús y Corredor Central, así como extender sus rutas hacia zonas periféricas del norte y sur de la ciudad, apostilló Rodas en una de sus jornadas de campaña electoral diciendo:

Con los metro cables los ciudadanos podrán movilizarse de forma más eficiente y rápida como sucede en ciudades como Medellín, como Caracas, en ciudades donde funcionan con éxito. (...) Vamos a mejorar nuestro sistema de transporte público incorporando herramientas modernas como la tarjeta única recargable, una tarjeta con un chip electrónico que nos permita recargar el número de pasajes que queramos y que funcione para todo el sistema metropolitano (La Hora, 2015).

Entonces, en el contexto del mejoramiento del sistema de transporte de Quito, la implementación del proyecto Quito Cables debía articularse al Metro de Quito, considerado como un proyecto de transporte de alta capacidad con implicaciones estructurales y urbanas determinantes para la toma de decisiones en cuanto al modelo de movilidad para la ciudad de Quito. El Metro-Q de acuerdo a la Municipalidad supone ser el eje estructurador de la red integral de transporte público, su trazado ha sido concebido de manera longitudinal de acuerdo a la morfología de la ciudad, cubre 23 km de recorrido (22 subterráneos y 1 en superficie) que incluye 15 paradas (4 estaciones de transferencia) va desde Quitumbe, al sur, avanzando longitudinalmente hasta el Labrador, al norte.

El Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del DMQ (2015-2025) determina que de acuerdo a la planificación la demanda inicial que se atenderá sería de 400.000 pasajeros/día, es decir un 65% más de lo que actualmente transporta el corredor Central – Trolebús (250.000 pasajeros/día). Esta magnitud deja entrever la potencialidad que en términos de capacidad tiene este sistema de transporte, misma que podría ser incrementada sustancialmente, cambiando potencialmente los retos futuros de la movilidad de Quito, toda vez que reduciría significativamente los tiempos de viaje a través de la articulación de las quince estaciones que contempla su recorrido en 35 minutos (MDMQ, 2015).

La construcción del Metro-Q inició a finales del 2012 en dos fases: fase 1, construcción de las dos principales estaciones multimodales de transferencia, la Magdalena y el Labrador, fase 2, la construcción de toda la ruta y las demás estaciones (actualmente en ejecución). Si bien es cierto, el desarrollo de este proyecto sería sustancial para lograr los objetivos clave en cuestión de movilidad de la ciudad como centro del sistema de transporte, ha despertado interrogantes financieras, técnicas y sobre todo políticas, que el propio interés de la ciudad. Aún queda la interrogante de ¿podremos contar con Metro de Quito al finalizar la alcaldía actual?

2. Las variables del proyecto “Quito Cables”

La mayoría de ciudadanos/as, en especial aquellos que viven en el Noroccidente de la ciudad, han escuchado por diferentes medios de comunicación o a través de la Municipalidad respecto a los “Quito Cables”, pero ¿qué es el subsistema de transporte de pasajeros por cable “Quito Cables”? Pues bien, es un medio de transporte aéreo, tipo teleférico constituido por cabinas que se sostienen en cables

permitiendo una movilización más ágil, como subsistema de transporte de pasajeros por cable pretende constituirse en un transporte masivo eléctrico que busca dar solución al traslado de los/as ciudadanos/as del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar la conectividad de los barrios periféricos de la ciudad.

De acuerdo a información contrastada entre el Municipio de Quito y el Diario El Comercio (2015) la propuesta en su inicio contemplaba que el subsistema contaría con cuatro líneas de conexión: Al Norte - La Pisulí, que llegaría hasta la estación de transferencia de La Ofelia, la segunda línea es Quito Cables Centro- Toctiuco- parada de El Tejar, la tercera línea es Quito Cable Sur – Mena Dos- La Argelia- Mercado Mayorista y la cuarta Línea es Quito Cable Valles-Tumbaco – Cumbayá – La Carolina, con una longitud de 7.9 kilómetros; sin embargo, tras varios cuestionamientos que analizaremos en las siguientes secciones, hoy solo se considera la ejecución de la línea Roldós – La Ofelia.

Para la Municipalidad (Alcaldía) esta propuesta de servicio de transporte alternativo, se plantea bajo la necesidad de contar con una modalidad de transporte de pasajeros por cable para los barrios que se encuentran en las zonas altas de la ciudad, al igual de sitios con menor accesibilidad producto de quebradas existentes, podría significar una alternativa de solución viable y apropiada que se integre con los demás servicios ya existentes como el convencional y los corredores de transporte público generando un sistema integrado de transporte; con lo cual, lograría satisfacer los deseos de viajes que tienen las personas que habitan en las mencionadas zonas.

El proyecto implicaría la disminución considerable en los tiempos de los desplazamientos actuales de los servicios convencionales en contraste con el sistema de transporte por cable, convirtiéndose en un beneficio social cuantificable; que

además incentivaría a mejorar los niveles de servicio: el incremento de seguridad a los ciudadanos del sistema de transporte público, la reducción en los actuales tiempos de viaje, la integración al sistema de Transporte Público de la ciudad y menor contaminación por motorización; son algunas de las razones que la Alcaldía promueve, aduciendo que el subsistema propuesto es un aporte a la movilidad de la ciudad, además del impacto social en la mejora de la calidad de vida de los sectores y zonas periféricas.

Así, la Municipalidad a través de la Secretaría de Movilidad promueve la ordenanza metropolitana 060, aprobada el 07 de mayo de 2015 por el Concejo Metropolitano que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por teleférico, funicular y otros medios similares “Quito Cables”, el objeto de esta ordenanza es establecer el marco jurídico en cuanto a la iniciativa, contenido, financiamiento, cooperación e impacto posterior del subsistema, que además, deberá contar con la participación activa de las entidades municipales y las empresas metropolitanas vinculadas a la movilidad, ambiente, territorio, vivienda y demás entidades que participen activamente en la planificación de la ciudad, de tal forma que se garantice la debida ejecución del subsistema (MDMQ, 2015).

En mayo del 2015 el acalde, Mauricio Rodas, con un gran show mediático, de acuerdo a la nota de prensa del Diario El Telégrafo, del 26 de febrero de 2016, anuncia el inicio de las obras preliminares del subsistema Quito cables, el escenario escogido fue el sector de la Argelia, a propósito de que aquí se levantaría una de las líneas del proyecto y, con la misma exaltación se anunció la construcción de la ruta Pisulí en el norte de la ciudad, todo esto, con apenas estudios preliminares (El Telégrafo , 2016). Vecinos/as de los sectores fueron convocados a los eventos con grandes expectativas de obtener las obras; sin embargo lo único que obtuvieron, en el

mejor de los casos, fueron readecuaciones de jardines y la colocación de rótulos que anunciaban la construcción del proyecto.

Según información proporcionada por el concejal Carlos Páez, un sin número de contratos de consultoría se han realizado por más de un millón treientos mil dólares, que corresponderían recién a una primera etapa de planificación, incluso una de estas consultorías señala que existe una gran dispersión de los criterios utilizados para el análisis generada debido a que los diferentes estudios han sido elaborados por diferentes consultores y en diferentes periodos de tiempo, recomendando que todos los requerimientos se incluyan en un solo paquete y que sea analizado por un solo consultor que abarque todos los aspectos: costos de inversión, operación y mantenimiento, estimación de demanda, evaluación económica - financiera y social (Páez, 2018).

Un año después de la colocación de la primera piedra en Pisulí, uno de los estudios cuestiona la propuesta señalando que quizá la línea de Cumbaya podría ser interesante y efectiva, más de las tres líneas urbanas que se plantearon, la del sur y centro (Argelia y Tejar respectivamente) no son viables económicamente porque las demandas a atender no son suficientes y, posiblemente la línea norte sea la mejor opción; pero que extenderla hasta la Pisulí sería ineficiente y que correspondería realizar un acortamiento desde la Roldos a la Ofelia.²

La oferta de la Municipalidad para la construcción de la ahora llamada Línea Roldós – La Ofelia incluiría un trabajo integral en áreas como: regeneración urbana, rehabilitación social, sistema de agua potable, alcantarillado, construcción de nuevos y modernos espacios públicos en barrios históricamente aislados, así como optimizar

² La Escuela Politécnica Nacional (EPN) realiza los Estudios complementarios para el detalle de ingenierías de la línea Roldós – Ofelia del proyecto Quito Cables.

la movilidad a los barrios del Noroccidente de Quito, de poca o difícil accesibilidad del Distrito y fomentar el uso del transporte público masivo intermodal, en el sector norte. Según la Alcaldía este proyecto beneficiaría a 200.000 habitantes directos e indirectos y a más de 40 barrios históricamente desatendidos como Písulí, Roldós, Concejo Provincial, Colinas del Norte, Catzuqui de Moncayo y Catzuqui de Velasco entre otros Barrios, que adicionalmente contarían con un plan de movilidad integral con rutas que complementen el sistema de transporte público.

Conforme a datos expuestos por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP-Q), el subsistema tendría la capacidad para transportar 10 personas por cabina, todas sentadas y cómodas, se movilizarían 4 cabinas por minuto trasladando alrededor de 2.000 pasajeros por hora, el tiempo de viaje se disminuiría a 12 minutos con un tiempo de espera en la estación de máximo 5 minutos y a una velocidad de viaje promedio de 5m/s. con una extensión de 3718,96 m, desde el sector de la Roldós hasta la estación de buses interparroquiales La Ofelia con estaciones de transferencia en los sectores de la Jaime Roldós, Colinas del Norte, Mariscal Sucre y La Ofelia. Respecto al tema tarifario, los estudios muestran que, considerando solamente los costos de operación y mantenimiento, un valor de pasaje de 50 centavos sería insostenible financieramente para la Municipalidad, requiriendo necesariamente un subsidio, que demandaría de un análisis específico si la obra se construye con una alianza público-privada.

El Municipio de Quito anunciaba que entre finales de abril e inicios de mayo de 2016 se empezaría con la construcción de la línea Norte Quito Cables tras la entrega de los estudios definitivos, que establecerían los sitios donde se edificarán las torres (pilonas), la dimensión de estos soportes, el tamaño de las cabinas, el tipo de motores, los cables y la ubicación de las estaciones; sin embargo, recién para

octubre de 2016 a propósito del encuentro “Hábitat III” que se desarrolló en la ciudad; y que sea de paso, creó expectativa en todos sus asistentes, el Alcalde, Mauricio Rodas, notificó la firma del contrato para la ejecución de la obra con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército en un plazo de 16 meses y, la fiscalización de los trabajos a cargo de la Escuela Politécnica Nacional, todo esto con presencia del alcalde de Medellín como testigo de honor (MDMQ, 2016).

Una vez más se aplaza el inicio de la construcción tras el anticipo otorgado al Cuerpo de Ingenieros en diciembre de ese mismo año y, hasta mayo del 2017 tan solo se han realizado los trabajos de obras preliminares (cerramientos, levantamientos topográficos, charlas informativas, rótulos informativos) aduciendo que los sitios en donde se prevé la implantación de las estaciones y pilones restantes no se encuentran liberados físicamente; es decir, se debe realizar un proceso de expropiación de predios, además de problemas en cuanto al financiamiento de la obra, ya que no se contaría con el aporte de la empresa privada porque esta línea no resulta “atractiva” económicamente; siendo el Municipio el que deberá ejecutarla con recursos propios.

La adquisición y provisión del sistema electromecánico -obtención y montaje de cabinas, transporte de pasajeros, trenes de poleas, cables y otros elementos-, fue observada y negada por el Servicio Nacional de Contratación Pública (SERCOP) bajo el argumento de la obligatoriedad de publicar en el portal de Compras Públicas la información relevante de los procedimientos de contratación, especialmente especificaciones técnicas, esto ocasionó una serie de cuestionamientos a la ingeniería de detalle puesto que, los estudios que dan base a las especificaciones del proceso de contratación estarían orientadas a un solo proveedor, dando a prever que se pretendía importar componentes de Quito Cables a través de una licitación con riesgo de ser

dirigida, sin mencionar que el informe de la Escuela Politécnica Nacional señala que los componentes podrían fabricarse en más de un 30% en el país.

Actualmente, el proyecto tiene una ejecución del 2% con problemas legales por parte de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP-Q) por la suscripción de contratos con la entidad constructora (Cuerpo de Ingenieros del Ejército) y fiscalizadora (Politécnica Nacional) existen recursos ya comprometidos y compromisos contractuales; a pesar de que, hacia finales de mayo del presente año, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército anunció el proceso de terminación del contrato para la construcción de la línea Roldós – La Ofelia dejando en constancia que la institución ha mantenido su voluntad y capacidad técnica–operativa para materializar este proyecto; sin embargo, los inconvenientes registrados tanto con la liberación de predios, los estudios entregados que no disponen de autorizaciones ni permisos necesarios previstos en el contrato, entre otros temas han impedido la ejecución del proyecto.

Ahora bien, tras estos últimos acontecimientos que vislumbran prácticamente la no ejecución de este proyecto, aún queda la interrogante ¿qué sucederá con el proyecto Quito Cables, por qué la Alcaldía persiste en la ejecución del mismo y, sobre todo, qué ocurrirá con los barrios a quienes auguraron mejores días? En el siguiente enunciado se analiza la situación de estos sectores.

3. El contexto segregativo de los barrios del Noroccidente

Los barrios de Noroccidente de Quito surgen en el complejo proceso de expansión urbana, en el contexto de búsqueda de modernidad del Distrito Metropolitano de Quito con tendencias a la segregación social y espacial que se dan a partir de una

relación centro-periferia, plasmada principalmente a través de la renta del suelo y la marginación de amplios sectores. Es decir, se ha invisibilizado a la población indígena y a los pobres, a quienes no sólo se les restringe la circulación y el acceso a los medios de transporte; sino que además se los ubica en la ciudad de acuerdo a su escala social y económica (Gordón, 2012).

El marco democrático y la crisis económica en que se desarrolla la organización poblacional lleva a sus dirigencias a implementar una estrategia de lucha frente a los poderes del Estado que les permite, por un lado, obtener ciertas demandas planteadas, y por otro, legitimar sus dirigencias ante sus bases y las diversas formas de luchas desplegadas. Es aquí, donde la acción reivindicativa cobra fuerza a través de la toma de las tierras en áreas de expansión urbana (García, 1985, 24). Esta situación es la base del origen de los asentamientos humanos en el Noroccidente de Quito, que se impulsan sobre la lucha de tierras para alcanzar el derecho a una vivienda.

Para Carrión (1987) la segregación de estos sectores proviene de la agudización de las desigualdades y disparidades intraurbanas, deducida de la diversificación de la economía urbana y de una política urbana tendiente a conciliar los intereses de las distintas fracciones de capital, siendo esta falta de equilibrio entre las distintas funciones urbanas una característica principal en el predominio del centro sobre la periferia (Carrión, 1987,120).

El mismo autor señala que el reforzamiento de las desigualdades territoriales con espacios integrados y otros excluidos tiene una distribución de acuerdo a funciones urbanas (ocupación y utilización del suelo) en donde la población de escasos recursos se ubica en las zonas menos “deseadas” por el mercado, poco accesibles y con escasa o nula dotación de servicios. Los barrios periféricos empiezan a rodear a

los barrios residenciales de altos ingresos de manera dispersa, que así, se “desprestigian” y se “desvalorizan” al menos especulativamente - caso Coop. Pisullí y Roldós (Carrión, 1987, 120-121) localizándose en las laderas del Pichincha, en áreas de numerosas quebradas, fuertes pendientes, alta pluviosidad y suelos de tipo arcilloso (Centro de Investigaciones Ciudad , 1992).

A inicios de los 80 había alrededor de setenta barrios nuevos en el nor-occidente de Quito, con diferentes niveles de densidad en los que primó el modelo de negociación de la tierra con los propietarios, impulsado por los denominados lotizadores a través de la venta de terrenos sin cumplir con lo acordado: servicios básicos y demás infraestructura. Tres barrios se formaron a partir de invasiones: Pisullí, Jaime Roldós y Atucucho, el resto fue resultado de ventas irregulares, en las cooperativas Jaime Roldós y Pisullí el gobierno de Febres Cordero tuvo grupos violentos de apoyo, a cambio de lo cual se facilitó la legalización de las cooperativas primando una aguda violencia que perduró hasta 1990 (Borja R, 2011).

La venta irregular de los terrenos operaba bajo la modalidad de que los propietarios hacían un recibo del dinero entregado por los interesados, muchos de ellos en situación de extrema pobreza, a cambio de unos lotes dibujados en un croquis, para luego proceder con la entrega física del lote; se convocaba a los “beneficiarios” a un descampado para indicarles que espacio les correspondía a cada uno, apenas señalados con unos mojones, en muchos casos, los lotes eran comprados por tres o cuatro personas, que ocasionaba la fracción del lote antes de firmar las escrituras, lo que más tarde conllevaría a la conformación de otro barrio y luego a su respectivo comité pro-mejoras (Entrevista, morador La Pisullí). Es así que la franja periférica noroccidental muestra una diversidad segregada de ocupación social y un mosaico de usos de suelo en un área extensa donde conviven desde barrios populares hasta

vivienda residenciales para clases de altos ingresos (Centro de Investigaciones Ciudad , 1992).

En 1983 las cooperativas de la Pisullí y Jaime Roldós se tomaron una hacienda de propiedad del Estado (MSP) ubicada al nor-occidente de Quito, en las laderas del Pichincha. El Gobierno de Febres Cordero le reconoció derechos solo a la cooperativa Jaime Roldós, lo que provocó enfrentamientos con la cooperativa Pisullí donde incidía el Movimiento Popular Democrático, fracción legal del PCMLE. Después de 1984 la violencia se expande a la cooperativa Pisullí, resultado de lo cual son expulsados del MPD sus dirigentes, encabezados por su caudillo Edgar Coral, que en adelante convierte a la cooperativa en su clientela electoral (Borja R, 2011).

En el noroccidente de Quito la modalidad aplicada era transformar ad-hoc un conjunto de huasipungos de una hacienda en un barrio, que en su mayoría fueron desordenados, induciendo a las personas interesadas en tener un terreno a que se tomen estos, o que se movilicen en un ambiente de gran agitación ante medios de comunicación o el Municipio, los “beneficiarios” eran llevados a ocupar los terrenos para vivir en condiciones de absoluta precariedad donde se armaban las primeras “viviendas” y la organización empezaba a tomar forma.

En la toma de tierras había miles de familias que provenían especialmente de Cotopaxi y Loja, estos pobladores de los barrios emergentes traían dinero de sus lugares de origen buscando adquirir un lote y construir una vivienda en Quito. Otro estrato notable se evidenciaba, los traficantes de tierras, que vendían los mismos lotes de tierra a unos y otros, al doble o triple precio inicial. Originalmente los terrenos habían sido vendidos en planos y a precios realmente baratos y gracias a las mingas se habían abierto las primeras calles, en consecuencia los lotes se revalorizaron (Borja R, 2011).

Las cooperativas de vivienda que se forjaron de la lucha de los pobladores por reivindicar sus necesidades de acceder a un pedazo de suelo urbano, una vez que alcanzaron su propósito, decayó su combatividad y se transformaron en comités barriales que pasaron a buscar reivindicar servicios, infraestructura y equipamiento para sus asentamientos. Sin embargo, aún existen ciertas cooperativas que se mantienen en la escena urbana como frentes de masas que apoyan clientelaramente determinadas fuerzas políticas para obtener algunas de las demandas que plantean.

En la Alcaldía de Gustavo Herdoíza se vislumbran dos importantes procesos políticos: inicia la legalización de los barrios irregulares y se pretende implementar una ley denominada “Cinturón Verde de Quito” a través de la cual los barrios que estaban situados encima de cierta altitud eran “barrios clandestinos” e implicaba el desalojo de treinta o cuarenta mil personas. La organización barrial obtuvo el retiro de este proyecto de ley y la aprobación por parte del Municipio de una ordenanza de inclusión de los barrios dentro del perímetro de la ciudad; pero al mismo tiempo implicó una contra posición a la planificación municipal puesto que, la toma de la tierra implicó desorden, se trazaba las calles con una piola y se construía sin mayor control.

La informalidad en la mayoría de los barrios de noroccidente se forja con segmentos de la población que no puede acceder al suelo urbano por mecanismos legales y formales, evidencia una profunda exclusión al derecho a la ciudad y al mismo tiempo da cuenta de la debilidad en el diseño e implementación de políticas de planificación urbana que se orienten a un crecimiento armónico y equitativo de la ciudad. De allí que los nuevos asentamientos para sectores de bajos ingresos se hayan corrido monte arriba y en dirección al camino a Nono.

Si bien es verdad que los barrios periféricos en ciertos casos han jugado un papel solo como masas de apoyo electoral, sobre todo por las diversas tendencias políticas, también es cierto que son actores relevantes dentro de la escena urbana local que empieza a reaccionar ante la manipulación de que son objetos por los partidos políticos. Existe una gran gama de manifestaciones colectivas en los barrios populares de Quito que han ido cobrando fuerza con el deterioro paulatino de la subsistencia en la ciudad, librando esfuerzos por conquistar la igualdad de derechos y posibilidades económicas, sociales y políticas (García, 1985).

Los sectores populares constituyen un grupo homogéneo en cuanto a su reproducción, que depende fundamentalmente del ejercicio continuado de su capacidad de trabajo. En los barrios del Noroccidente de Quito, se puede constatar un alto grado de heterogeneidad interna, dentro del mundo de lo popular que se manifiesta en diferentes gamas y niveles. Las relaciones entre organizaciones no son simples ni fáciles; existen contradicciones, pero, también ciertos intentos de coordinación y encuentros.

La representatividad ampliada es una de las competencias y contradicciones a nivel organizativo, algunas se definen en oposición a otras; por otro lado, también existen pugnas y desencuentros entre organizaciones de base al interior de los barrios. Hay intentos de coordinación que aún no han desplegado por completo, en miras de ser espacios de encuentro de todas las organizaciones existentes de los barrios de Noroccidente, la idea de la Federación de barrios para propiciar una relación de coordinación entre estas diferentes organizaciones, todavía dista mucho del ideal (Centro de Investigaciones Ciudad , 1992).

Los barrios de noroccidente emergen también bajo manifestaciones culturales ancestrales, los grupos étnicos presentes ponían en juego sus mecanismos de

resistencia cultural que a la postre fueron creando la identidad de cada barrio, poseedores de una memoria histórica con valoración de los paisajes urbanos; sin embargo, al legalizarse los barrios vía ordenanzas municipales, la organización poblacional empieza a perder fuerza y los líderes barriales se recluyen en sus nichos a reproducir su política clientelar en otra escala, siendo lo importante el acceso a la vivienda y la segregación el mal menor. Entonces, la segregación podría ser no tan negativa en la medida que pueda facilitar la organización política de estos grupos y fortalecer su capacidad de presión sobre el Estado.

Es así que, esta nueva sociedad urbana, en el caso de los barrios de Noroccidente, se describe como una sociedad individualizada, muy segmentada en grupos diversos, en unos casos por sus ingresos en otros por su edad u origen, o por su status socio-económico o su relación con el trabajo, incluso como se ha mencionado por su nivel cultural o por su posición en el territorio (Borja R, 2014). La complejización de la vida social y de la constitución de identidades ha hecho necesaria una ampliación del horizonte tradicional; que necesariamente implicará conflictos por los intereses y mentalidades en juego.

La segregación de los grupos populares en la periferia de Quito tiene impactos urbanos e impactos sociales. Entre los primeros se destacan los problemas de accesibilidad y la carencia de servicios y equipamientos de calidad en sus lugares de residencia; y entre los segundos, los problemas de desintegración social que actualmente están escalando, haciendo que estos sectores se visualicen aún más pobres y que podría estar conduciendo a fenómenos de “guetización”³ de los barrios populares (Sabatini, 2008). Se evidencia la construcción de una identidad fragmentaria que se construye alrededor de la reivindicación; pero no se puede dejar

³ Procesos de concentración de grupos discriminados a través de condicionamientos que influyen en la reducción de oportunidades de sectores (drogas, crimen, deserción escolar)

de lado, la diversidad de los actores -grupos étnicos, socio-económicos, de género, edad, proveniencia geográfica y cultural- que no ha sido adecuadamente valorada en la formulación de políticas, programas y actividades en relación al quehacer cultural. Los barrios de Noroccidente con sus historias y particularidades, juegan un papel muy importante en la constitución y desarrollo de esta zona de la ciudad. Se trata de unidades territoriales, sociales y culturales en las que se definen problemas, necesidades e intereses específicos; así como formas organizativas y de participación que responden a orígenes de cada uno de los barrios con relaciones y articulaciones entre actores internos y externos en un marco de heterogeneidad (Centro de Investigaciones Ciudad , 1992).

Ahora bien, a pesar de las condiciones en que se han conformado los barrios de noroccidente es importante señalar que la segregación está cobrando un rol especial en estos grupos, éstos luchan, ya no por el derecho a la “casa propia” como en décadas pasadas, sino que su lucha está inmersa en una perspectiva territorial una “lucha por la ciudad” y las oportunidades que puede entregar a la colectividad, demostrando la importancia de su identidad y diversidad social.

Tercera parte

El conflicto y los actores ante el proyecto “Quito Cables”

El Proyecto Quito Cables que pretendía dar solución a la movilidad de los barrios de Noroccidente desde el inicio ha presentado conflictos que no han cesado, principalmente por el rechazo de los moradores, las discrepancias al interior del Concejo Metropolitano y, la falta de estudios de integralidad para su ejecución. Precisamente esto último propicia el conflicto, el anuncio de inicio de la obra sin contar con un debido proceso de planificación, ni mucho menos con estudios urbanísticos, técnicos y sociales que un proyecto de transporte requiere y a los que obliga la propia ordenanza 060 como marco jurídico para el subsistema de transporte por teleférico; que no corresponde a la aprobación de inicio de la construcción de los Quito Cables, simplemente se lo hace sobre la base de un “estudio preliminar”.

Las inconsistencias desde la conceptualización y desarrollo del proyecto conllevan a falencias en la socialización con la comunidad, pues originalmente se vendió una idea sobre la base de diseños utópicos maravillosos, que incluso propició la división de los niveles de organización social, la utilización de prácticas clientelares para conseguir apoyos al proyecto con ofrecimientos de cierta ejecución de obras desembocó en detractores y adeptos al proyecto.

La Urbanización El Condado, en donde se asentarán tres torres del teleférico y pasarán las 132 cabinas, la expropiación de 15 lotes de terreno con viviendas unifamiliares en los barrios San José del Condado y La Roldós; además de los ofrecimientos e incumplimientos realizados a los distintos barrios, la manipulación de la información, la poca sensibilidad demostrada en el tratamiento de la población afectada, especialmente con las familias a ser expropiadas, la forma en como la

Alcaldía manejó la difusión del proyecto entre los pobladores ha sembrado más inquietudes que certezas respecto a la factibilidad de la obra; pero sobre todo ha contribuido al escalamiento del conflicto y la resistencia de los sectores a la ejecución de la misma.

1. La postura municipal: “va porque va”

El discurso sobre el cual se ha montado el mensaje municipal para enfrentar los cuestionamientos del proyecto es mitad político y mitad técnico, que deja en un limbo, por lo menos, conceptual. Principalmente ha estado enfocado en aspectos populistas, señalando que los barrios populares “beneficiarios” han sido históricamente relegados y que es momento de que cuenten con servicios de calidad, el alcalde en repetidas ocasiones ha asegurado que el número de beneficiarios de este proyecto es de 200.000 habitantes del Noroccidente del DMQ; pero, según estudios de la EPN, no llegan a 9.000 los potenciales usuarios de QC. En la zona La Delicia donde se ubica el proyecto, hay en total 350.000 habitantes ubicados en 8 parroquias rurales y 4 urbanas, por lo que, si se descartan las parroquias que quedan fuera del ámbito de influencia de QC, queda solo 1 parroquia y si de ésta parroquia se restan los barrios que no se relacionan con Quito Cables por su ubicación geográfica, no se acerca a los 200.000 habitantes en los barrios implicados, peor aún el de beneficiarios del proyecto en cuestión.

El marketing político a través de videos de testimonios de vecinos de los sectores periféricos como Catzuqui de Velasco han pretendido convencer a la ciudadanía de los “beneficios” de la operatividad de los Quito Cables para mejorar las condiciones de movilidad a través de la conexión con el sistema público de transporte con tarifas

mínimas que se ajustarían a las condiciones económicas de sus “beneficiarios”, dignificando el uso del transporte público, potencializando la modernidad y la dinamización de la economía; todo un conglomerado de “indiscutibles beneficios”.

El alcalde en su discurso con motivo de los 482 años de la Fundación de Quito, asegurado que se “han escuchado las opiniones de quienes han señalado inquietudes respecto al proyecto” y que se ha desvirtuado la información generada, atribuyendo que “todo proyecto en beneficio de la colectividad genera expropiaciones y que los predios afectados serán cancelados con un justo precio porque ventajosamente el número de afectados es mínimo”; ratificando que el interés individual jamás podrá estar encima del interés de las grandes mayorías (Tele ciudadana, 2016). Sin embargo, poco o nada se ha hecho respecto a las dificultades y cuestionamientos al proyecto, sino por el contrario se ha promovido que han existido algunas voces que han tratado de frenar este proyecto debido a oscuros intereses políticos; y que, la municipalidad ha empeñado “un gran esfuerzo” para minimizar el impacto social inevitable con amplias socializaciones en múltiples reuniones, asambleas con vecinos y convocatorias abiertas a todos barrios.

Más aún, a pesar de que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército decidiera terminar el contrato para la construcción del proyecto Quito Cables, el alcalde ha anunciado que “esa decisión, de ninguna manera, representa el fin del proyecto” replicando una vez más, su discurso de que todo lo desencadenado por el proyecto es resultado de una oposición política a su gestión, basado en desinformación a los vecinos de los barrios de noroccidente, ratificando que el proyecto cuenta con el respaldo de la mayoría de habitantes de los 40 barrios beneficiarios y que la liberación de los predios afectados no se ha realizado porque se ha buscado llegar a una solución basada en el diálogo, pero que por la agitación generada por diversos actores políticos no ha sido posible;

y que, finalmente, las complejidades de carácter técnico y financiero, son reconocidas bajo preceptos de que un proyecto de semejante magnitud que por primera vez se realiza en el país, están siendo superadas con el fin de brindar un sistema de transporte público de primer nivel a los barrios más abandonados de la ciudad.

2. El cuestionamiento del Concejo Metropolitano

Como ya se mencionó anteriormente, en mayo de 2015 el Concejo Metropolitano aprueba la ordenanza 060 en la que se establece el marco jurídico de creación del proyecto Quito Cables, con el fin de reglamentar la implementación y operación del subsistema de transporte público por cable en el Distrito Metropolitano de Quito; pero que, bajo ningún precepto correspondía a la autorización para el inicio de construcción del proyecto, ya que ningún proyecto fue presentado en ese sentido.

A partir de este hecho, de la mano con las acciones mediáticas de la Alcaldía para anunciar la ejecución de un proyecto sin estudios de integralidad, varios concejales han manifestado que se de un tratamiento adecuado al tema, que requiere un análisis técnico debidamente planificado para determinar su viabilidad. Aclarando que no existe oposición al proyecto, pero que es imprescindible contar con los estudios respectivos, las consideraciones y necesidades de la ciudadanía.

Las inconsistencias en los estudios y plazos de ejecución del proyecto fueron los primeros cuestionamientos realizados por parte de los ediles, a esto se sumó que la afectación a predios municipales y particulares que debían ser aprobados por el Concejo Metropolitano; en sesión polémica y con claros indicios de abuso del poder que da la mayoría de votos (9 Concejales/las de AP frente a 12 de la Alianza

SUMA-VIVE- más el voto del Alcalde) además de las dudas y vacíos, se aprobó el uso de los predios en el noroccidente de Quito para la construcción de los Quito cables, esto bajo el maniqueísmo de la información, puesto que, cualquier votación sobre el tema de los Quito cables debiera tener lugar solamente después de que se entregara toda la información a los concejales y éstos dispusieran del tiempo suficiente para revisarla (ni siquiera los concejales tenían acceso a la información).

El secretario de movilidad de ese entonces, Darío Tapia, iba a exponer los detalles técnicos del proyecto y luego se daría la oportunidad a los concejales para debatir y plantear preguntas; sin embargo, lo que se presenciaron fueron prácticas de la vieja política: artimañas para conseguir quórum, tejemaneje de documentos, traiciones, deslealtades, leguleyadas para cumplir con los formalismos jurídicos aun a costa de vulnerar los parámetros éticos, desprecio por el debate. Todo para aprobar un proyecto sin información suficiente y sin consenso.

Según el concejal Carlos Páez, uno de los principales críticos a este proyecto, se evidencia un proceso de planificación pobre, existiendo un juicio de valor sin que hayan sido debidamente procesados los beneficios y desventajas, para el edil, en política pública cuando se presenta una necesidad, se debe diagnosticar y entender de qué se trata la necesidad para luego evaluar un conjunto de alternativas útiles para esa necesidad.

... en este proyecto se pasó de tener más o menos identificado el problema a plantear directamente una solución, sin considerar aspectos de carácter técnico en la movilidad y en el urbanismo, aspectos de carácter económico, social y político...(Entrevista Páez, 2018).

En reiteradas ocasiones ha manifestado que es un proyecto desde la perspectiva de la planificación muy mal hecho porque no sigue una “buena práctica del ciclo de la planificación pública”, es una forma apresurada de plantear una solución, donde primaron más que consideraciones de carácter técnico; consideraciones de carácter

político y marketinero, bajo la novelería de incorporar una cuestión tecnológicamente distinta que ha tenido éxito en algunas ciudades de la región y, aunque representaría una obra emblemática para esta administración, es demasiado costoso pues con el mismo presupuesto de USD 45 millones, se podría mejorar y reestructurar las frecuencias del transporte público. Para el concejal Páez, otro tema que llama la atención es el tema tarifario, ya que los estudios preliminares muestran que considerando solamente los costos de operación y mantenimiento, un valor del pasaje de 50 centavos, el doble de lo que actualmente cuesta el pasaje en bus, sería insostenible financieramente y se requeriría de un subsidio, que vistas las actuales limitaciones financieras del Municipio, demandaría un detallado análisis específico. Adicionalmente, algunos ediles, han cuestionado que no se ha realizado el análisis de otras alternativas u opciones para resolver el problema en superficie, con transporte público de calidad y mejoramiento de la capacidad vial, estas alternativas no han sido estudiadas con detenimiento. Ratificando una vez más que es un proyecto mal hecho, mal concebido, pobremente socializado y que ahora, cosecha la siembra de ese conjunto de despropósitos, toda vez que más del 56% de la ciudadanía se opone al proyecto.

Actualmente, se solicitó a la Contraloría General del Estado que investigue las posibles irregularidades que pueden existir alrededor de este proyecto a través de un examen especial a la compra del sistema electromecánico para Quito Cables, al proceso de régimen especial que suscriben la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad (EPMMP) y la Empresa Pública de Administración y Gestión de Servicios de la Politécnica Nacional, responsables de los estudios complementarios para los detalles de ingeniería de la línea 'Roldós – Ofelia'.

3. La Urbanización el Condado: no soluciona el problema

Uno de los primeros detractores al proyecto ha sido la Urbanización de El Condado; que, en primer momento evidenció una tensión latente entre la urbanización amurallada y los barrios populares, cuyos orígenes sociales nos remiten al proceso de invasión y lucha por la tierra y la vivienda de los ochenta y noventa del siglo pasado. La separación entre el Condado y la Roldós-Pisulí es de naturaleza social y física: un muro cerca la urbanización del Condado y los separa de los barrios populares que están al otro lado de la quebrada (Instituto de la Ciudad, 2016).

Los habitantes de la nueva Urbanización se encontraron con asentamientos poblacionales ya preexistentes que se configuraban como barrios, esta extraña confluencia fue zanjada con la construcción de un muro que los separe; siendo así que, el imaginario de la modernidad condujo a la delimitación socioterritorial, los sectores pudientes en una zona; mientras, aquellas de menor rentabilidad acogerían a las urbanizaciones populares, surgiendo así el fenómeno de la conurbación⁴ bajo la confluencia de diversidades que configuran el nuevo desarrollo urbano de la ciudad (Instituto de la Ciudad, 2016).

El proyecto Quito cables activó a la Urbanización El Condado, que no se pronunciaba sino desde la indiferencia al espacio público que le brinda el amurallamiento de su urbanización, exigiendo a la Administración Municipal rectifique un proyecto que según ellos no solucionaría el problema de los barrios que pretende servir; y que, sería un despilfarro de recursos públicos, según Mauricio Ubidia, vocero técnico-morador del sector, se afectará; en primer lugar la plusvalía de las edificaciones por donde recorrerán las cabinas del teleférico, y afectarán el panorama visual, de no únicamente 25 casas por donde va el trazado, sino de las

⁴ Área urbanizada policéntrica en la que el transporte se ha desarrollado para vincular áreas.

2.500 construcciones. “Nos sentiremos constantemente vigilados y observados. Ya hay moradores que buscan vender sus inmuebles y a partir del anunciado el proyecto se afectó la tranquilidad de los habitantes” (Notimundo, 2016).

Según Lothar Ranft, otro vocero de la urbanización, el proyecto no es “viable” pues no beneficia al número de ciudadanos que en reiteradas ocasiones ha mencionado el alcalde; sino tan solo lo utilizarían unas 2000 personas de los barrios altos porque no se apega a la realidad y necesidad de los barrios de noroccidente (no se pueden transportar bultos grandes, los/as niños/as al igual que las personas con capacidades especiales solo podrán ingresar si van acompañados) existiendo soluciones más económicas para resolver los problemas de movilidad en esa zona que no se están considerando; sin mencionar el conflicto social que enfrentan a los ciudadanos por un proyecto tan polémico. Otro punto discutido según Ranft es la nula socialización “las afirmaciones del gobierno local respecto a que se ha socializado con los vecinos de la zona noroccidental de Quito sobre el proyecto, son una mentira” (El telégrafo, 2016).

Si bien es cierto, la primera razón para objetar el desarrollo de este proyecto por parte de los moradores de la urbanización fue la modificación de sus condiciones de privacidad, el acercamiento a la realidad de los otros sectores permitió alcanzar un punto de confluencia entre todos estos actores para colectivamente alcanzar una resistencia frente a las decisiones equivocadas de la autoridad a nivel urbano. Respaldados en las normativas constitucionales vigentes, presentaron un amparo de protección contra el proyecto Quito cables basado en que el proyecto no estaría sustentado en estudios técnicos y que se han vulnerado los derechos de acceso a la información, a la participación ciudadana y que el proyecto no ha sido socializado de la manera debida, en un primer momento la Corte Constitucional desestimó este

recurso aduciendo que no se han vulnerado los derechos constitucionales; sin embargo tras una apelación a la sentencia, el Juez en la audiencia de la acción de medidas cautelares independientes presentada por la urbanización El Condado ordenó la realización de mesas de trabajo entre el Municipio de Quito y los moradores de la Urbanización; que no implicó que la construcción del proyecto tenga que ser suspendida (El Comercio, 2017).

4. Barrios Periféricos del Noroccidente a favor y en contra

Originalmente a la gente se vendió una idea del proyecto Quito cables sobre la base de diseños utópicos maravillosos que no hizo más que dividir los niveles de organización social, la polarización entre vecinos/as y trazar en términos clientelares los apoyos al proyecto. El ofrecimiento de obras de “regeneración urbana” en los barrios de noroccidente fue el argumento principal para que se apoye la ejecución del proyecto, alcanzados en “almuerzos de socialización” con presentaciones en 3D y reuniones bajo criterios discrecionales de las autoridades municipales para la invitación a dirigentes y moradores de la zona; que obviamente, generaron rechazo principalmente de los ciudadanos directamente afectados quienes cuestionaron esa forma de acercamiento de Rodas con la gente. De este modo, se conformaron dos frentes: uno en respaldo a la gestión del alcalde y su proyecto y, otro en oposición a la ejecución del proyecto.

En rueda de prensa organizada por el Municipio de Quito, dirigentes y moradores de los barrios de noroccidente anunciaron la conformación de un “Frente de Defensa de la Construcción de los Quito cables” que contaría con el apoyo de 20 barrios, entre los que estarían La Roldós, Pisulí, Catzuqui de Moncayo, Caminos a la Libertad, Colinas del Norte, entre otros. Su respaldo estaría sujeto a que los moradores de los

barrios de noroccidente requieren mejoras en estos sectores con obras que han sido relegadas por años, haciendo un llamado para que las personas en desacuerdo con esta obra “tengan sensibilidad social” (El Comercio, 2016).

Meses después, esos mismos barrios - igualmente en rueda de prensa - se retractaron y hoy se encuentran formando parte del Colectivo de Barrios del Noroccidente que agrupa a organizaciones sociales y alrededor de 40 barrios (El Manantial, Ponceano, Rancho José Peralta, San José Obrero II, San José del Condado, entre otros) opositores del proyecto Quito Cables, el motivo para retirar su apoyo fue el incumplimiento de la promesa de ejecución de obras con la cual el alcalde logró su apoyo.

Según Vicente Sarango, morador de uno de los barrios de noroccidente, existen sectores que ni siquiera han sido legalizados, evidenciando la inequidad y exclusión en la que se encuentran inmersos, los barrios altos del Noroccidente carecen de servicios básicos; en consecuencia, solicitan del Municipio obras de alcantarillado, dotación de agua potable, alcantarillado, adoquinamiento de calles, antes que la implementación del proyecto Quito Cables; en tal razón, considera que este proyecto Quito cables no brindaría una solución a una de sus carencias, la movilidad, porque aparentemente beneficiaría solo a unos nueve barrios del sector de la Roldós, el resto de barrios quedarían aislados por sus condiciones geográficas y distancias hasta las estaciones (algunas vías se encuentran en estado deplorable)...”el alcalde le mintió a la gente, llevó maquinaria de un barrio a otro y hasta la fecha no se ha concretado ninguna obra” (Entrevista Vicente Sarango, 2018).

Uno de los aspectos que particularmente causa conflicto en los barrios periféricos de noroccidente es la división organizativa, la conformación de “bandos” enfrentados dentro de los barrios, las posturas de dirigencias históricas que por años han

manipulado y utilizado a sus bases organizativas para practicas clientelares, son quienes siguen manteniendo el apoyo al proyecto a pesar de las inconsistencias evidenciadas, que han sido evidente en los plantones y pugnas recurrentes entre los barrios a favor y en contra.

La ineficiencia de la propia Administración Municipal ante la incapacidad de cumplir con los ofrecimientos realizados a los distintos barrios, producto una de las estrategias más comunes para resolver “necesidades” como el clientelismo político, sumado las resistencias sociales con el paso del tiempo ha ido dejando en claro para algunos pobladores que el proyecto no iba a constituir una verdadera solución a los temas de movilidad. A los barrios de noroccidente les queda pendiente solventar algunas aristas como disputas individuales y desacuerdos para fortalecer su organización y alcanzar una sintonía con otros barrios para que sus demandas sociales tengan la atención adecuada.

5. Afectados expropiaciones en San José del Condado

El barrio de San José del Condado tiene una historia que data de hace unos 40 años con un origen en terrenos “huasipungueros” de una hacienda, rodeado de bosques con un caserío en el que muy pocos disponían de energía eléctrica, su organización barrial permitió que con sus propios esfuerzos obtengan todos los servicios básicos, convirtiéndose en un barrio con historia, patrimonio y un legado que cuidar.

La falta de información ha sido una de las quejas de quienes se han manifestado contra la tan anunciada construcción de la línea norte, especialmente de aquellos vecinos/as que inicialmente conocieron de la afectación a sus predios por fuentes extra oficiales; resulta que, 15 predios requieren ser expropiados por la EPMMOP

para la construcción de los Quito cables, situación sancionada conforme lo estipula el artículo 13 de la ordenanza 060 vía resolución del Concejo Metropolitano. Los habitantes del barrio San José del Condado; además de quienes conforman la comunidad estudiantil y educativa del Colegio Nacional Andrés Bello, consideran que no han sido sujetos de un correcto plan de sociabilización del proyecto, tomando en cuenta que la línea Quito-Cables Roldós-La Ofelia, constituye un proyecto que se desarrolla sobre zonas urbanas consolidadas y densamente pobladas, en tal motivo, solicitaron a través del Dr. Patricio Molina, vocero del barrio San José del Condado, ser recibidos en Comisión General en el Concejo Metropolitano para exponer su preocupación por las inconsistencias del proyecto previo a la aprobación de resolución de afectación de los bienes inmuebles para la ejecución de los Quito cables, pedido incorporado en la sesión del Concejo Metropolitano, pero con una modificación; también serían recibidos en comisión general moradores de los barrios que respaldan la ejecución del proyecto. Tras impases y cuestionamientos de todos los asistentes a la sesión que ya mencionamos anteriormente se aprueba la resolución C 270 que daría luz verde a la construcción del Quito cables.

A partir de este hecho, el grado de conflictividad fue en ascenso con episodios penosos que demuestran el poco tacto del Municipio al tratar con los pobladores como utilizar la fuerza pública para entregar las notificaciones de expropiación. Estas expropiaciones han sido un tema delicado, sobre todo por la legalidad de los procedimientos adoptados, el alcalde ha señalado que el número de expropiaciones es relativamente bajo ante la magnitud del proyecto, sin considerar que estos predios en su mayoría tienen propiedad horizontal y que en cada lote existen viviendas con alrededor de 200 personas. Los vecinos se negaron a recibir las notificaciones de expropiación, no permiten el ingreso de personas relacionadas al Municipio,

organizando en brigadas de seguridad y cuentan con alarmas para alertar cualquier indicio de conflicto. A esta posición han llegado al no recibir respuesta del alcalde a su pedido de reunirse en mesas de trabajo para analizar conjuntamente otras alternativas para solucionar el problema de conectividad que hay en el Noroccidente.

Conformaron el Frente “NoQuitocables” con las personas afectadas del Colegio Andrés Bello, el Centro de Salud de Colinas del Norte, un Centro Infantil, a más de moradores y familias que viven en los predios a ser expropiados de otros sectores. La lucha de sus moradores, una vez más reaparece frente al conflicto suscitado a través de la participación de adultos mayores, jóvenes y adultos que se organizaron a través de diferentes acciones para manifestar su rechazo a un proyecto inoperante: pintar carteles en oposición al Quito cables, plantones cada jueves a partir de las 18:00 en la Mariscal Sucre y otras intersecciones viales de recurrencia, formaciones de cadenas humanas para defender los predios que serían expropiados al sonido de más de diez alarmas ubicadas en diferentes casas del sector; en el caso de que se prenda el desalojo de las familias y, asambleas informativas y de planificación respecto a las acciones a realizarse en resistencia al proyecto.

La comunidad solicita que como alternativa al proyecto Quito Cable, se ejecuten las siguientes obras: 1) Prolongación de la calle Machala, 2) Enlace de la calle Rumihurco con la Avda. Manuel Córdova Galarza; 3) Vía Mirador – Pisullí; 4) Vía Pisullí – Rumihurco; 5) Dotación de buses que hacen el recorrido a estos barrios; y, 6) Reorganización de rutas y frecuencias en el sector. El costo total de todas estas alternativas juntas es menor al costo del Proyecto Quito Cables. (aproximadamente 20 millones).

Las resistencias que han puesto los vecinos que serían potencialmente afectados por las expropiaciones han restado apoyo social al proyecto, sumado a la estrategia no disimulada de dividir al barrio... Todas esas razones han ido sumando en el ánimo de los vecinos y el resultado es un conflicto social que el alcalde trata de mantener en bajo perfil, pero cuyos ecos se han hecho escuchar a través de la organización de los ciudadanos.

Conclusiones

De lo analizado y expuesto se diluye que es necesario redefinir y repensar la ciudad a partir de nuevas determinaciones, que se apoye en un modelo de ciudad que busque la integración socio espacial, evitando la segregación social y la marginación en miras de una ciudad más justa con un porcentaje mayor de población con acceso a servicios y equipamientos; esto mediante la construcción de una ciudad más humanizada e inclusiva que permita generar mejor calidad de vida urbana a sus habitantes.

En este desarrollo urbano el transporte público constituye un elemento estructural, la puesta en marcha de un sistema de transporte eficiente orientado por políticas públicas adecuadas constituye un verdadero desafío, ya que, su puesta en marcha ayuda a mejorar la movilidad y accesibilidad, visto estratégicamente, es un componente fundamental de la economía de la ciudad y de su estrategia de desarrollo. El sistema de transporte debe ser sostenible financieramente; poseer carriles exclusivos para el transporte colectivo con líneas complementarias que articulen a las periferias, generando cohesión social; tener una tarifa única, lo que implicaría un solo pago para varios pasajes sin importar lo largo del trayecto.

El logro de un derecho urbano apunta a que sean satisfechas en mejores condiciones las fundamentales demandas colectivas, reconociendo la participación democrática de la ciudadanía para determinar la planeación en el desarrollo municipal y hacer efectivas las disposiciones constitucionales para el cabal derecho a la ciudad, de este modo un sistema eficiente de movilidad genera puntos de encuentro y la concretización la tan ansiada integración socio – espacial, esencia de los espacios públicos.

En este marco, el planteamiento del proyecto Quito cables más allá de las imposiciones del marketing publicitario, el cálculo político y las inconsistencias de carácter técnico, legal y social, evidencian que es un proyecto mal concebido, que no se adapta a las verdaderas necesidad de la comunidad “beneficiaria” y que no cumple con una adecuada planificación pública en beneficio de las mayorías, razones por las cuales se convierte en un proyecto inviiables en el que se han gastado recursos públicos sin obtener mayores resultados para mejorar la movilidad de los barrios de noroccidente.

Como lo menciona Jordi Borja en su artículo “la ciudad del deseo” es necesario considerar algunos criterios para crear ejes articulados que den continuidad física y simbólica, pero sobre todo que permitan establecer buenos compromisos entre el tejido histórico y el nuevo, favorecer la mixtura social, que no es otra cosa que la generación de más equipamientos, más integración en la ciudad y más visibilidad de lugares. Para el caso que nos interesa, mencionaremos los siguientes: 1) Nunca hacer un proyecto para resolver un problema, sino para resolver dos, tres o varios problemas a la vez, es decir considerar su integralidad; 2) Los grandes proyectos urbanos si no resuelven bien su relación con los entornos no pueden ser considerados exitosos; 3) Respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural del urbanismo de cada lugar y; 4) El Gobierno Local deber ser promotor, no simplemente controlador, regulador y operario.

Es innegable reconocer que la resistencia de la gente del Frente “NoQuitocables” constituye un evento importante en términos de la construcción social y de la participación ciudadana en Quito, su tenacidad frente a un despropósito técnico y la mala gestión de la autoridad municipal ha demostrado que no se puede imponer

proyectos a la gente sin considerar su participación, que la autoridad debe cumplir cabalmente con su administración y con los respectivos procesos, no solo técnicos sino de sobre manera con aspectos sociales, de participación y verdadera socialización de obras para que estas puedan ser implementadas. El ejemplo en términos de organización social, construcción de alternativas para la gestión pública es importante; y, como experiencia colectiva en Quito de resistencia a decisiones equivocadas de la autoridad a nivel municipal constituyen un hito en donde los sectores populares que demandan atención entran en sintonía con barrios de clase media - alta cada uno con fenómenos organizativos diferentes y enfrentamientos también; pero a raíz del conflicto ocasionado por un proyecto mal planificado y, a pesar de los niveles de atosigamiento de actores políticos se sensibilizan ante un problema individual y confluyen en la construcción de identidades sociales y tejidos urbanos colectivos.

Finalmente, ahora lo que compete a los barrios de noroccidente de Quito desde un punto de vista social es mejorar sus niveles de organización, fortalecer los espacios de intercambios culturales y exigir a las autoridades competentes su participación en la discusión de alternativas más razonables en superficie que permitan mejorar el transporte público con mejoras en las condiciones de circulación del transporte, que podría ser una solución bastante más eficiente que la planteada con la construcción de los Quito cables con réditos económicos para la Municipalidad y adecuados servicios al usuario de estos sectores.

Construir ciudad es tener un proyecto de ciudadanía en términos históricos, sociales culturales y técnicos capaces de fomentar una innovación real por la corresponsabilidad de sus habitantes y gobierno local en la formulación políticas que

den atención a exigencias legítimas en alcanzar oportunidades de un verdadero desarrollo y equidad social. Los progresos sociales no empiezan en las instituciones, sino más bien culminan en ellas.

Bibliografía

- Borja, J. (2014). Ciudad, urbanismo y clases sociales.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza.
- Borja, R. (marzo de 2011). El Movimiento poblacional despega mediante la toma de tierras. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.
- Capitanachi Martí, D.R. (2016). Derecho a la Ciudad. *Ensayo producido para: Proyecto PROMEP/Mayo 2008. Ciudad y Derecho. Normativas aplicables al Desarrollo Urbano. El Caso Veracruz, 5 – 9.*
- Carrión, F. (1992). *Ciudades y Políticas Urbanas*. Quito: CODEL.
- Carrión, F. (1987). *Quito crisis y política urbana*. Quito: El Conejo.
- Centro de Investigaciones Ciudad . (1992). Diagnóstico y Plan de Desarrollo Vecinal de los Barrios Populares del Noroccidente de Quito. Quito.
- El Comercio . (15 de Noviembre de 2016). Obtenido de <http://www.elcomercio.com/actualidad/moradores-noroccidente-comite-apoyo-quitocables.html>
- El Comercio. (06 de Mayo de 2015). Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/quitocables-mauriciorodas-obras-alcalde-quito.html>
- El Telégrafo . (26 de Febrero de 2016). Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/quitocables-solo-existen-estudios-preliminares>

- El Telégrafo. (04 de Julio de 2016). Obtenido de <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/socializacion-a-medias-de-quitocables-en-la-delicia>
- García, J. (1985). *Las Organizaciones Barriales de Quito*. Quito: ILDIS.
- Gordón, M. (2012). La ciudad extendida: suburbanización. En M. Gordón, *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables* (págs. 13-22). Quito: Abya-Yala.
- Gordón, M. (2012). *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables*. Quito: Abya-Yala.
- Gordón, M. (2012). Quito: crecimiento urbano, segregación y movilidad. En M. Gordón, *La movilidad sustentable en Quito: una visión desde los más vulnerables* (págs. 23-54). Quito: Abya-Yala.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid - España: Akal S.A.
- Instituto de la Ciudad . (05 de Julio de 2016). El Proyecto de los Quito cables y la ciudad dispersa .
- Jordi, B. La democracia en busca de la ciudad futura.
- MDMQ. (16 de Octubre de 2016). *Agencia Pública de Noticias de Quito*. (S. d. Comunicación, Editor) Obtenido de http://www.noticiasquito.gob.ec/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=22046&umt=Construcci%F3n%20de%20la%201%EDnea%20
- MDMQ. (s.f.). Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito 2009-2025.

MDMQ. (2015). *Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Distrito Metropolitano de Quito 2015-2025*. Quito: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Notimundo . (17 de mayo de 2016). Obtenido de <https://notimundo.com.ec/quito-cables-no-solucionara-problema-movilidad-las-personas-los-barrios-del-noroccidente-segun-urbanizacion-condado/>

Ordenanza Metropolitana 060. (Mayo de 2015). Quito.

Sabatini, F. (2008). La segregación, los guetos y la integración social urbana. *Revista Eure* , 5-26.

Sugranyes, A., & Mathivet, C. (2010). *Ciudades para Tod@s*. Santiago de Chile: Habitat International Coalition.

Torres, V. H. (2018). *Hegemonías y subalternidades en el Distrito Metropolitano de Quito*. Quito. Universidad Andina Simón Bolívar.