

¿Es Quito una Ciudad Inteligente?

Referente

Una ciudad –el Distrito Metropolitano de Quito- es inteligente si se adecua a las necesidades de la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y la aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad. Ciudad compacta, conectada, caminable, cómoda, donde la gente se encuentre, emprenda, cree y construya, con un Municipio que acerque la gestión al ciudadano.

Extraído del Plan de Trabajo del Alcalde Mauricio Rodas Espinel

El Territorio

El Distrito Metropolitano de Quito comparte con otras muchas ciudades del contexto latinoamericano un problema de desfase entre las dinámicas de gestión territorial y las políticas del planeamiento, por una parte, y la implementación no regulada de iniciativas y acciones sobre el territorio, por otra. Como resultado de este desfase temporal, existe a menudo una discrepancia espacial importante entre lo que normalmente se espera conseguir a través de las políticas de desarrollo y ordenamiento territorial, y los procesos urbanos que “de facto” se despliegan por el territorio.

En este sentido, una de las cuestiones principales que se derivan de este desfase es que la velocidad de crecimiento de los asentamientos informales supera la capacidad de gestión de los instrumentos de planificación. Por tanto, la estructura territorial se arma al paso que marcan los procesos espontáneos de ocupación del territorio, y, como resultado, una buena parte del suelo del DMQ está cubierta por morfologías urbanas y rurales que no son producto de una regulación coherente del territorio.

El avance de la “informalidad” tiene parte de su explicación en los ritmos generalmente lentos de las administraciones públicas, que requieren de largos procesos de aprobación previos a la concreción de una determinada política. El ciudadano tiene a menudo la impresión de que la política no será capaz de dar respuesta a los problemas que le acucian, y decide pasar a la acción directa. Si bien el resultado de estas acciones independientes, ya sean individuales o colectivas, constituye a menudo una solución inmediata a un problema urgente, la consecuencia que trae consigo es un agravamiento de la calidad del proceso de ocupación y uso del suelo.

Este argumento no aplica sólo a la “informalidad” responsable del desarrollo de los llamados “asentamientos no regulados” del DMQ, sino también de muchos de los problemas de carácter paisajístico, ambiental y estético que se dan en el distrito. El alto grado de contaminación visual existente en las áreas urbanas y en las áreas rurales de Quito, caracterizada por la presencia indiscriminada de anuncios publicitarios, muros y barreras de protección, cables y tendidos eléctricos, entre otros aspectos, es responsabilidad de una regulación mal planteada por parte de los organismos de gobierno.

La orografía del DMQ debe ser comprendida como una potencialidad para mejorar la calidad de vida de la población. El aprovechamiento de la variedad de paisajes que son propios del DMQ en función de los pisos que conforma su territorio, debe ser un objetivo para la estructuración de los asentamientos humanos en plena concordancia con el entorno natural y sus funciones.

El Ambiente

Las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del ambiente, no se encuentran suficientemente integrados en una gestión con enfoque sistémico y coordinado, lo cual impide una optimización de recursos tanto humanos como financieros, que se ha traducido en postergación de soluciones a problemas ambientales que inciden en el desarrollo del DMQ.

Sin perjuicio de lo anterior es claro que la decisión de incorporar más de 100 mil hectáreas como áreas de protección natural, constituye una acción determinante para precautelar la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, es necesario implementar políticas que permitan el adecuado aprovechamiento de estas áreas y sin duda la propuesta de programas y proyectos bajo esta visión.

Las políticas para reducir los impactos generados por el parque automotor de la ciudad, que es el principal aportante a la Huella Carbono del DMQ no son suficientes. Se carece de estrategias y medidas concretas orientadas a la disminución de ese parque. Salvo la aplicación del “pico y placa” y “zona azul”, se vuelven urgentes otras acciones para desestimular el uso del vehículo privado liviano. Posiblemente, esto debe ir de la mano con la mejora en la oferta de transporte pública para volverla una verdadera opción.

No se aplica todavía un modelo de gestión integral de residuos sólidos que permita, no solo, su adecuada disposición final sino el aprovechamiento de sus potencialidades económicas, y estrategias de sostenibilidad financiera de las empresas encargadas.

Se cuenta con estudios para implementar los procesos de descontaminación y recuperación de ríos y quebradas del DMQ; mientras tanto son evidentes las graves afectaciones ambientales, de la salud de la población, además de poner en riesgo zonas productivas.

Como resultado de un desarrollo que ha subestimado la importancia de la imbricación inevitable de los sistemas urbanos y los sistemas naturales, hoy encontramos sobre el territorio del DMQ situaciones de vulnerabilidad en los dos sentidos de esta relación: hay

situaciones que amenazan las condiciones de vida de los ciudadanos, y hay situaciones que amenazan igualmente un desarrollo coherente y beneficioso de los procesos ecológicos desplegados sobre el territorio. En este sentido, la gestión territorial no ha sido capaz de evitar el surgimiento de asentamientos urbanos emplazados en zonas de alto riesgo de desprendimiento de suelo, ni la consolidación de espacios urbanos, tanto regularizados como no regularizados, sobre localizaciones que ofrecerían, de otro modo, grandes beneficios recreativos, ecológicos y ambientales.

En términos de escala urbana, se observa que el crecimiento del espacio urbano consolidado en dirección sur y a lo largo de la meseta es desde hace décadas una de las dinámicas expansivas más claras del DMQ. Esta forma de crecimiento sin considerar las condiciones orográficas naturales, por ejemplo las quebradas, ha devenido en graves afectaciones a la seguridad y ha dejado de lado la recuperación de un sistema de corredores ecológicos en dirección este--oeste, que aportarían a un gran potencial recreativo para la población del DMQ en condiciones de sostenibilidad ambiental.

Las presiones que han devenido para la ocupación del suelo ubicado en los valles, especialmente en el de Tumbaco y Cumbayá no cuentan aún con una política específica que oriente esos procesos de manera concomitante con directrices ambiental tales. Sin embargo se han instaurado procedimientos para el uso y ocupación especial de estos territorios que empiezan a dejar lecciones y aprendizajes para instaurar esas políticas.

Esta oportunidad daría también lugar a establecer áreas de reserva ecológica que compongan un mosaico interconectado e integrado sobre todo el territorio, y que respeten las quebradas y el espacio correspondiente a las áreas de valor ecológico específico, al tiempo de promover una compactación urbana, en favor de una mayor complejidad, diversidad y potencialidad económica.

La Movilidad

El sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito presenta serias deficiencias que siguen con tendencia a agravarse, principalmente en lo que respecta a la fluidez del tráfico, cuya situación es preocupante debido a que la capacidad vial disponible continua en un proceso de saturación, toda vez que no es capaz de atender la creciente demanda de circulación del parque vehicular. Consecuentemente, la calidad de vida de los ciudadanos se ve afectada por los ingentes tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

Las condiciones presentes y las futuras, de acuerdo a la tendencia impuesta, permiten advertir que el futuro de la movilidad, será insostenible, por lo que se requiere de manera estratégica y políticamente sustentada, ir implementando de manera agresiva las alternativas que auguran factibilidad de enfrentar el futuro, esto es, el transporte público de calidad y el transporte no motorizado.

Por su parte, el transporte público que estratégicamente sería la alternativa más eficiente de desplazamiento en la visión de una movilidad sustentable, está lejos aún de ofertar un servicio adecuado a los ciudadanos, tanto en su capacidad de oferta como en la cobertura

y calidad del servicio, por lo que aún no se constituye en el modo competitivo frente al vehículo privado y que además presenta muchas deficiencias estructurales de la organización de los prestadores de ese tipo de servicio.

Al respecto, es necesario precisar que es imprescindible seguir implementado la Red Integrada de Transporte Público, misma que está siendo revisada para los ajustes que deban hacerse, con la presencia del Subsistema Metro o sin él, lo que significa disponer del análisis de los dos escenarios de manera urgente, de forma que se puedan tomar las decisiones que coadyuvan a la consolidación de este modo de transporte.

El contar con los estudios definitivos del Metro, con una parte importante de su financiamiento, y propuestas concretas para su construcción, constituye una ventaja que debe ser aprovechada oportunamente. Pero es necesario también tomar medidas urgentes, que solventen la demanda de transporte hasta que el Metro entre en funcionamiento. En esta línea, implementar, fortalecer o ampliar modalidades tales como el BRT y conexiones transversales, que forman parte del concepto integrado de transporte público, es necesario para el funcionamiento integral de la movilidad en el DMQ.

En cuanto al Metro de Quito, es necesario conducir el proyecto hacia condiciones de viabilidad financiera con la finalidad de incorporarlo dentro de la agenda pública como un proyecto factible de mediano plazo, toda vez que este constituye un eje estructurante del sistema integrado de transporte y de sus futuras ampliaciones hacia los valles y enlaces con propuestas de sistemas de transporte público similares que son promovidas por circunscripciones vecinas (cantones Rumiñahui y Mejía).

No se ha tomado una decisión sobre la incorporación de la vía Troncal Metropolitana al sistema vial metropolitano, proyecto para el cual se cuentan con estudios definitivos. La afectación de esta vía data de hace más de 40 años y ha venido generando impactos negativos para el desarrollo de la zona de influencia, tanto desde la acción pública como de la promoción privada.

En la meseta de Quito, la red vial principal, que acoge al sistema integrado de transporte, no ha sido provista con modos alternativos y complementarios que faciliten la movilidad en el sentido norte sur y además posibiliten la articulación con ejes transversales integrados.

No existe una normativa o incentivos que exijan o estimulen la existencia de una oferta integral mínima de servicios públicos e infraestructura, como condición previa para el desarrollo de nuevos espacios urbanos.

Es necesaria la revisión de la normativa urbana para el desarrollo de edificaciones y su vinculación con su asentamiento y la provisión de sitios de estacionamiento, puesto que, tal como están las condiciones actuales, el hipercentro de Quito sigue acrecentando sus ineficiencias en todos los ámbitos. Se requiere coordinación entre la planificación del territorio y la movilidad para asegurar intervenciones válidas en el desarrollo futuro, eficiente y eficaz, del Distrito.

Quito no reúne aún las condiciones de gestión e implementación para ser considerada una ciudad inteligente. No muestra señales de adecuación en sus respuestas orientadas a satisfacer los requerimientos ciudadanos. La movilidad no es integral respecto al territorio y el transporte público no brinda la calidad necesaria para que sea una verdadera opción. No hay una estructura de centralidades que brinde servicios adecuadamente distribuidos para posibilitar la actividad ciudadana con optimización de tiempo y calidad, y que sirvan como motores de concentración de servicios y actividades que consoliden y organicen el tejido disperso y poco denso, característicos en la ciudad. La falta de tratamiento de las aguas residuales atenta la calidad de ríos y las limitaciones en la gestión de residuos advierten riesgos en la salud pública. La conceptualización lograda para la integración de áreas naturales tejidas con la urbe, requiere concretarse en estrategias y planes para su realización.