



## APORTES DE LA SOCIEDAD CIVIL A LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA AGENDA URBANA: CAMINO A HABITAT III

### Discusión Temática de los documentos para la Nueva Agenda Urbana: Infraestructura y servicios básicos, transporte y movilidad, vivienda, ciudades inteligentes y asentamientos informales.

Los documentos temáticos propuestos por la agencia de Naciones Unidas encargada de llevar a cabo la conferencia global Habitat III, presentan un diagnóstico general del estado de situación de las ciudades.

En las ciudades ecuatorianas de Quito y Guayaquil se organizaron jornadas de discusión temáticas cuyo objetivo es el de recabar los componentes de una agenda local que coinciden, refuerzan o divergen de los problemas y elementos clave que se plantean como guía del diálogo mundial sobre lo urbano.

Es criterio de los miembros de la sociedad civil que discutieron en torno al documento específico sobre normativa urbana de las ciudades, que el diagnóstico y puntos estratégicos propuestos tienen un nivel medio de ajuste con la realidad de las ciudades ecuatorianas, pues si bien los planteamientos son pertinentes, estos requieren ser abordados con un enfoque integral y de manera transversal, sin obviar temas esenciales dentro de la política pública nacional

Algunos planteamientos adicionales a los de los documentos, y que deben abordarse a nivel local para la discusión de una nueva agenda urbana, y que hacen que el crecimiento de las ciudades ecuatorianas tenga un futuro sostenible deben considerar aspectos puntuales. Fruto de la discusión temática surgieron interesantes consideraciones alineadas a los documentos temáticos en lo referente a servicios, transporte, y sobre todo de vivienda. Un eje importante sobre el que se recabaron importantes insumos fue el participación ciudad e institucionalidad.

#### INFRAESTRUCTURA URBANA Y SERVICIOS

- Trabajo de los municipios bajo criterios de gestión por resultados (eficiencia).
- Pensar en problemas de la ciudad como: agua, tratamiento de aguas servidas, recolección de basura, mejor distribución de los equipamientos
- Debe considerarse prioritario en la dotación de servicios las consecuencias en salud a razón de la calidad de infraestructura y de los recursos.

## TRANSPORTE Y MOVILIDAD

- Promover una cultura de movilidad (uso excesivo, irrespeto, derroche), apoyada en la voluntad política para el cambio de paradigma basado en el auto privado
- Analizar la conveniencia de subsidios tanto de transporte público como de transporte individual, y su impacto en términos de eficiencia versus calidad en el transporte
- Promover una movilidad inteligente, integral e inclusiva, que considere con prioridad a los discapacitados y personas con movilidad reducida
- Tener como punto focal de la política pública los impactos del transporte sobre la salud y el estilo de vida sedentaria
- Emisión de normativa y regulación: políticas de uso del suelo, regulación del transporte rural, dotación de unidades de transporte accesible (aceras/itinerarios), acompañada de una adecuada institucionalidad que gestiona la movilidad

## VIVIENDA Y ASENTAMIENTOS INFORMALES

- Se debe hablar de Derecho a la vivienda más no de propiedad a la vivienda, considerando una política de vivienda de alquiler
- Los bonos o apoyos económicos para vivienda resultan esenciales para las familias más vulnerables. Son una figura necesaria para acceso a la vivienda de familias que por otro medio no tendrían forma de acceder a crédito hipotecario por su situación de trabajo informal. Particularmente, un bono de desarrollo humano es fundamental y necesario para los quintiles 1 y 2, de lo contrario estas personas no podrán acceder.
- Identificar adecuadamente a las familias y situación socio-económica para la asignación adecuada de tipos de bonos, a fin de que éstas no se constituyan en un modo de vida que desincentiva la búsqueda de trabajo y producción de ingreso para el sustento de la familia. En este sentido debe incluir la atención a mejoramiento de vivienda informal y vivienda patrimonial, en lugar de tener planes y proyectos de vivienda nueva.
- Trabajar en la complejidad de trámites y requisitos para el acceso a la vivienda, así como diversificar las opciones de acceso a la vivienda frente al modelo predominante de vivienda unifamiliar en propiedad individual.
- Considerar la vivienda no como un objeto sino como un concepto complejo e integral, que tiene una dimensión cualitativa y no solo cuantitativa.
- Romper los esquemas de la dicotomía centro/ periferia para la decisión de ubicación de las viviendas sociales
- Considerar la participación ciudadana para evitar la especulación inmobiliaria, gestión privatizada, la gestión de grandes ideas para la construcción de viviendas menos materiales, considerando técnicas administrativas y considerando el trabajo comunitario.
- Considerar la calidad de vivienda social, buenas tecnologías constructivas y ordenanzas de control y regulación.
- Desmercantilización de la vivienda

- Que se asigne, desde el presupuesto estatal, presupuesto habitacionales para los quintiles más pobres.
- El traslado de familias conlleva un nuevo estilo de vida y convivencia a nivel de comunidad no interiorizado en las familias
- Corresponsabilidad y participación real en los procesos de construcción de las políticas en espacios informales.

## PARTICIPACIÓN CIUDADANA E INSTITUCIONALIDAD

- Superar las barreras ideológicas a fin de que las políticas de HABITAT III puedan ser tomadas en cuenta por todos los estados.
- Participación real y activa de la comunidad en el diseño e implementación de Políticas públicas y proyectos con apoyo de programas de acompañamiento social, que faciliten la apropiación procesos sociales e implementación de proyectos.
- Articulación y planificación a largo plazo que trascienda la orientación política gobierno de turno.
- Un enfoque más directo a las necesidades reales sociales, económicas y culturales de las zonas rurales, que promueva solucionar reales a los problemas rurales que inciden en lo urbano.
- Considera además de estado, familia y mercado al actor comunidad como un conjunto de apoyo, incluyendo la recuperación de los saberes ancestrales.
- Integrar la política fiscal de la política urbana y fomentar la toma de decisiones del territorio desde abajo hacia arriba
- Considerar un sistema de gestión complejo es necesario para lograr desarrollo sostenible, no sectorial (aproximación holística)

Dentro de la multiplicidad de temas que deben abordarse para la construcción de una agenda urbana sólida, que beneficie la equidad y la inclusión, se han propuesto cuatro puntos prioritarios que deben discutirse, y que contribuyen a entender mejor la realidad de las ciudades ecuatorianas:

1. Participación ciudadana y enfoque inclusivo: la solución a los problemas de vivienda, servicios básicos y movilidad comienzan por generar corresponsabilidad entre el estado y la sociedad, para lo cual deben activarse procesos participativos que generen credibilidad, que consideren la experiencia y propuestas de actores territoriales, así como la formación ciudadana que fortalezca la organización barrial y comunitaria.

Particularmente, la movilidad debe promoverse para ser inclusiva, y esto requiere cubrir los ejes de normativa, control, infraestructura y educación. Es necesario incorporar criterios de normas regulatorias para cambiar transporte público (buses), en términos de acceso y diseño de paradas/buses de cama baja. Es necesario también considerar el diseño de las rutas urbanas, para que el sistema de transporte público sea multimodal, cumpla con tener conectividad e implemente tecnología. Por su parte, contar con sistemas de movilidad que sean inclusivos implica contar con tarifas diferenciadas para distintos grupos de usuarios, con apoyo de tecnología. Esto requiere de una enorme

voluntad política que valore los beneficios de mejorar la calidad de transporte por encima de costo político, lo que incluye además trabajar por la reducción de subsidios al transporte individual y dar más a transporte público (análisis de combustible) y la generación de una política pública para el control y los incentivos de movilidad sostenible. Finalmente, se requiere de campañas educativas para la ciudadanía, que sean parte también de la malla curricular de la educación básica y que cuenten con mayor participación, tanto de la empresa privada como de instituciones públicas, en desarrollo de campañas que promuevan otros sistemas de transporte, como la bicicleta.

2. Déficit cualitativo de vivienda: uno de los ejes más importantes para abordar el problema de escasez de vivienda es el acceso y alcance de crédito a los quintiles 1 y 2 de pobreza, para lo cual se requiere de una mejora integral de las políticas de Estado: subsidios, producción social del hábitat, principalmente en lo referente a una correcta focalización del subsidio de vivienda.

El complemento natural a la mejoría en el acceso es una política pública que vele por la construcción de vivienda confortable y segura para los sectores más vulnerables, para lo que debe establecerse estándares de calidad en la vivienda social, áreas urbanizables con modelos sostenibles, que consideren incluso los modelos de auto construcción, con apoyo técnico y económico de la academia y de ong's.

3. Perspectiva integral urbano- rural: para lograr un crecimiento sustentable es necesario considerar el entorno rural como parte de las interacciones que tiene la ciudad, partiendo de un diagnóstico de la realidad sea urbano o rural, según corresponda. Para disminuir las presiones que se ejercen sobre la ciudad se debe buscar mecanismos para garantizar la permanencia de a la población rural, evitando migración hacia la pobreza, con oportunidades de trabajo en el campo, generar conurbaciones urbano-rurales, evitar que el bajo costo del suelo rural atraiga la urbanización y el deterioro ambiental, y precautelar el suelo del Estado para evitar ocupación ilegal, lo que requiere de una planificación preventiva de asentamientos informales.
4. Cambio Cultural de movilidad: un cambio cultural debe comenzar por la re educación de la sociedad, en donde principalmente se concientice sobre el hecho de que todos somos primero peatones. Es además necesario que se sensibilice sobre la igualdad que debe haber para grupos vulnerables, usando datos reales sobre la movilidad e incluyendo la participación y demanda de la ciudadanía para un análisis en detalle sobre el servicio de transporte masivo. Fortalecer esta intervención se logra creando centralidades urbanas, políticas de desincentivos al sobre uso del auto propio enfatizando los beneficios de transporte público y privado sobre la base del número de pasajero, mejora del transporte público y movilidad no motorizada. Para esto es también necesario políticas específicas como la promoción de la producción pública y/o privada de bicicletas, así como campañas de concientización respecto del problema de subsidios de los combustibles versus invertir en mejorar el transporte masivo.