

Henri R. Godard, coordinador Grupo 12

Grupo12. MODELOS DE CIUDAD Y EVOLUCIÓN DE LOS PROCESOS SEGREGATIVOS

**MEJORAMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y DE LA CALIDAD DE VIDA EN
EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (DMQ) PERO... PERSISTENCIA DE
LAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES (1983–2017)**

El análisis comparativo, entre 1983 y 2010, de algunos indicadores extraídos de los cuatro últimos censos (1983, 1990, 2001 y 2010) muestra que las condiciones de vida de los quiteños han mejorado sensiblemente. Se trate ya sea del modo de abastecimiento de agua potable o del tipo de evacuación de las aguas servidas, los avances son indiscutibles. Pero no por ello las disparidades socioeconómicas y espaciales han desaparecido. Se pondrán en evidencia por una parte la relativa esfumación de las desigualdades más marcadas y por otra el desplazamiento de tales disparidades hacia los valles del DMQ que absorben el mayor crecimiento demográfico y espacial desde los años 2000. En efecto, los barrios populares de los años 1970 a 1990 se han integrado progresivamente a la ciudad “formal” gracias al mejoramiento tanto de sus infraestructuras y servicios como de su accesibilidad; los espacios tugurizados centrales y pericentrales tienden a desaparecer. Sin embargo, en los valles los procesos segregativos tienden a acentuar las desigualdades socioespaciales. Aunque desde hace más de tres décadas, las redes y servicios han mejorado, las disparidades están lejos de disminuir: han cambiado de lugar, a veces de forma, y los más desfavorecidos son... algo menos carentes y viven en condiciones un tanto más decentes que en los años 1980–1990.

El análisis comparativo se realizará a dos escalas: la de las manzanas (ciudad de Quito) y la de los sectores censales (DMQ). Se pondrán en correlación la extensión de la mancha urbana, el crecimiento de la población, la construcción de nuevas vías rápidas desde los años 2000 y algunos indicadores extraídos de los censos. Una ampliación visual (*zoom*) desde el valle de Cumbayá/Tumbaco hasta la comuna de Tababela (25 km de longitud) pondrá en evidencia las mutaciones espaciales y socioeconómicas vinculadas a los efectos, por una parte de la acelerada urbanización y la construcción de barrios residenciales destinados a la población acomodada, y

por otra de la transferencia del aeropuerto Mariscal Sucre en 2013 a la comuna de Tababela. La morfología, las funciones y el papel de este subconjunto quiteño se han transformado profundamente desde los años 1990.

Frente a la crisis económica que atraviesa Ecuador desde el segundo trimestre de 2014 (el precio del barril de petróleo pasó de 98 USD a menos de 50 USD) y por tanto a la severa reducción de los recursos presupuestarios, es posible que el nivel de vida de los ecuatorianos disminuya: se observa ya en el DMQ un aumento del desempleo y de los vendedores “informales” en el centro histórico. Es de temer que se ralentice el crecimiento de las infraestructuras y los servicios básicos y que se ahonden las desigualdades socioespaciales en el DMQ.