



**Instituto de
Investigaciones
de la Ciudad**

Las expectativas de los quiteños ante la política pública municipal en Quito

Autores: Pablo Velasco^a, Jeffeson Revelo^b

^a Director Ejecutivo;

^b Director de Planificación Estratégica Territorial;

Instituto de Investigaciones de la Ciudad, Quito, Ecuador

Artículo de discusión, n. 2, agosto de 2024, pp. 1-13.

Las expectativas de los quiteños ante la política pública municipal en Quito

Pablo Velasco, Jefferson Revelo

Resumen

El documento presenta un análisis global de las opiniones y actitudes de los quiteños ante la labor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) y resalta los desafíos de conectar la gestión local con las expectativas ciudadanas que, en ocasiones, van más allá de las competencias y capacidades del GAD. Se identifican las oportunidades de fortalecimiento de la relación de representación entre las instituciones municipales y la ciudadanía, y se subraya la importancia de entender a profundidad el sentir ciudadano para romper con un ciclo que retroalimenta la debilidad institucional y la desconexión entre gobernante y ciudadanos.

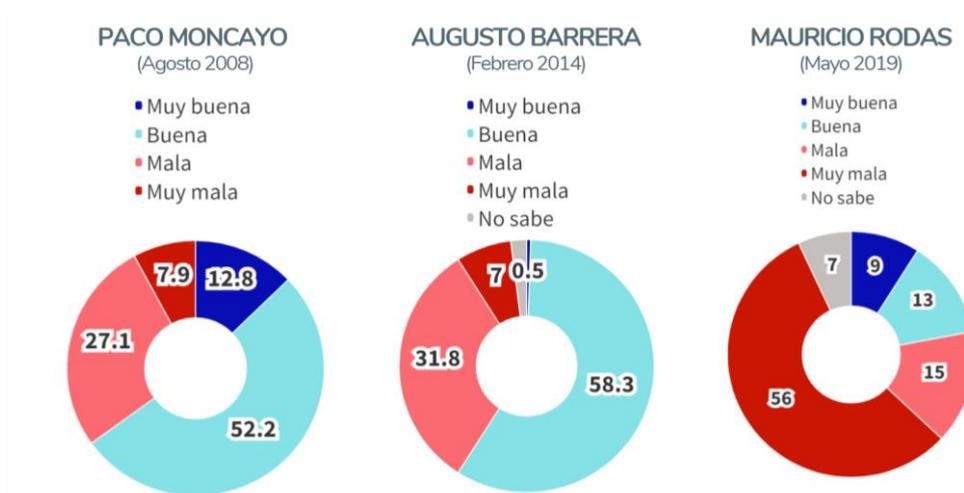
Introducción

Durante el siglo XXI, la ciudadanía del DMQ ha tenido una compleja relación con sus gobernantes locales. No solamente existe una gran volatilidad de alcaldes electos entre periodos, siendo el general Paco Moncayo el único que logró alcanzar la reelección en este periodo, sino que también existe muy baja continuidad de los candidatos a la concejalía de Quito. En regla general, los partidos políticos funcionan como plataformas altamente personalistas que se montan de manera puntual para una contienda y carecen de figuras que se mantengan sobre el tiempo. La extrema volatilidad de las figuras locales puede tener varios efectos negativos como la ralentización de procesos de modernización institucional, la falta de continuidad de políticas públicas, la falta de trabajo cooperativo entre entidades, entre otras.

Una posible explicación de esta debilidad política en un territorio de alto interés para los partidos, como la capital de la República, podría explorarse desde la incapacidad de gestión ante la ciudadanía. Sin embargo, este no es siempre el caso. La figura 1 presenta reportes de la calificación ciudadana al cierre de la gestión de los tres alcaldes de este siglo que, habiendo sido electos democráticamente, lograron culminar su periodo. En dos de los tres casos, la calificación ciudadana ante su gestión fue mayoritariamente positiva. No obstante, ninguna de estas figuras logró la volver al poder, ya sea porque decidieron

no buscar la reelección o por derrotas electorales. Dado esto, ¿en qué consistiría una buena gestión ante los ojos de la ciudadanía? ¿y sería esta buena gestión suficiente para generar un sentimiento de representación entre la gestión municipal y los ciudadanos?

Figura 1. Calificación ciudadana al final de las gestiones de los alcaldes de Quito.



Fuente: elaboración de los autores con base en datos públicos de Clima Social (2009-2014) y EurekaKnow (2019). Los datos de EurekaKnow están normalizados para asemejarse a la escala escogida.

Para indagar en esta problemática, analizamos cuatro encuestas de opinión pública realizadas por el Instituto de Investigaciones de la Ciudad (2023)¹². Estas encuestas realizadas entre abril y diciembre procuraron levantar información sobre condiciones de vida, conocimiento y actitudes sobre los servicios municipales, y las expectativas ciudadanas ante la gestión del gobierno local. El interés de los levantamientos consistía en analizar la posibilidad de construcción colaborativa de políticas públicas en el territorio y desarrollar estrategias de priorización de servicios que puedan tener deficiencias ante los ojos de la ciudadanía.

Un análisis global de la relación entre el municipio y sus ciudadanos

Una primera aproximación a las demandas ciudadanas fue realizar preguntas cerradas para entender la calificación de los ciudadanos ante grupos de políticas públicas locales y ante la presencia del municipio en su territorio. Cuando se consultó a los ciudadanos sobre la calidad de los servicios del Municipio de Quito, el área mejor calificada fue la

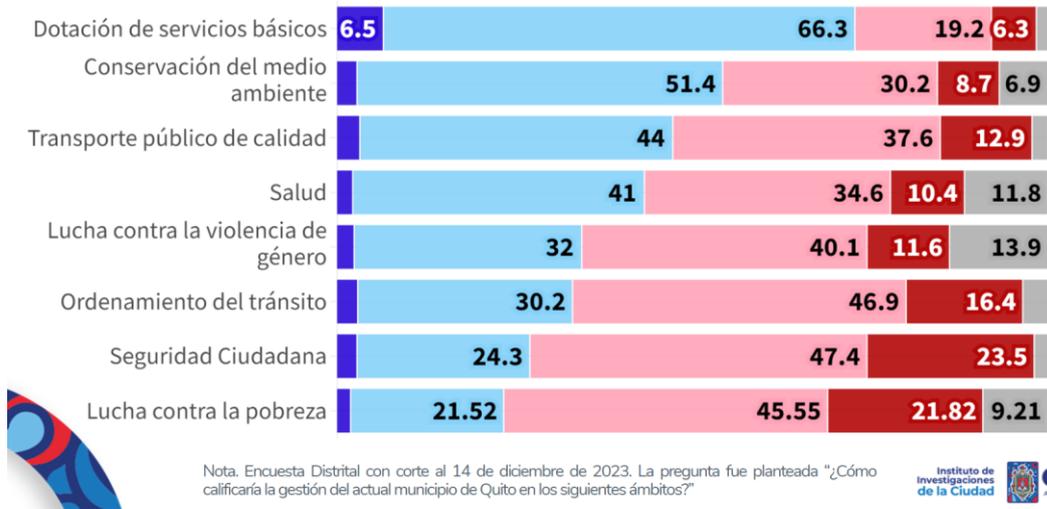
¹ Las bases de datos están disponibles para análisis complementarios o réplica en el repositorio: <https://dataverse.harvard.edu/dataverse/InvestigaUIO>

² La presentación de los resultados de manera interactiva se encuentra disponible en: https://www.canva.com/design/DAF42_vm_A/sSug5f8QkkkZSSuvqXtokQ/view?utm_content=DAF42_vm_A&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=editor

dotación de servicios básicos con más del 70% de calificación positiva. Le sigue en la lista la conservación ambiental y el transporte público de calidad, que corresponden a competencias centrales de este nivel de gobierno. Los dos servicios peor calificados no corresponden a competencias centrales del DMQ, pero son grandes demandas de la ciudadanía al gobierno local, como se discutirá más adelante.

CALIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL MUNICIPIO

■ Muy buena ■ Buena ■ Mala ■ Muy mala ■ No sabe

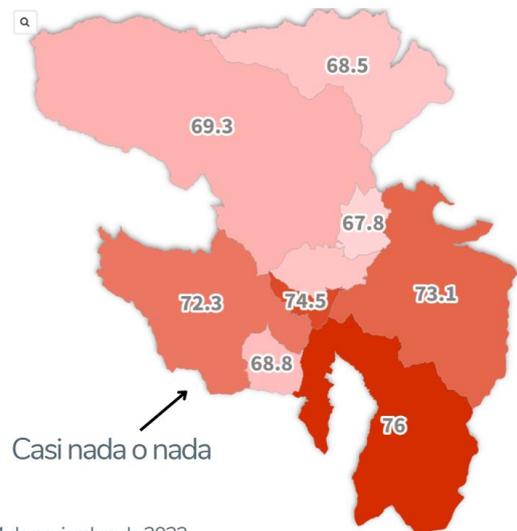
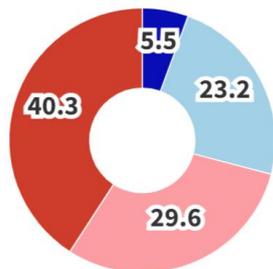


Cuando se le consulta a los encuestados si sienten que su barrio está atendido por el MDMQ, es visible los límites de la capacidad institucional, pues 7 de cada 10 quiteños aseguran que su barrio está poco o nada atendido.

LA GENTE QUE NO VE SU BARRIO ATENDIDO

¿Usted considera que las autoridades de Quito se preocupan y trabajan por su barrio?

- Sí, se preocupan más que por otros barrios
- Sí se preocupan un poco por mi barrio
- Casi no se preocupan por mi barrio
- No, no se preocupan para nada por mi barrio



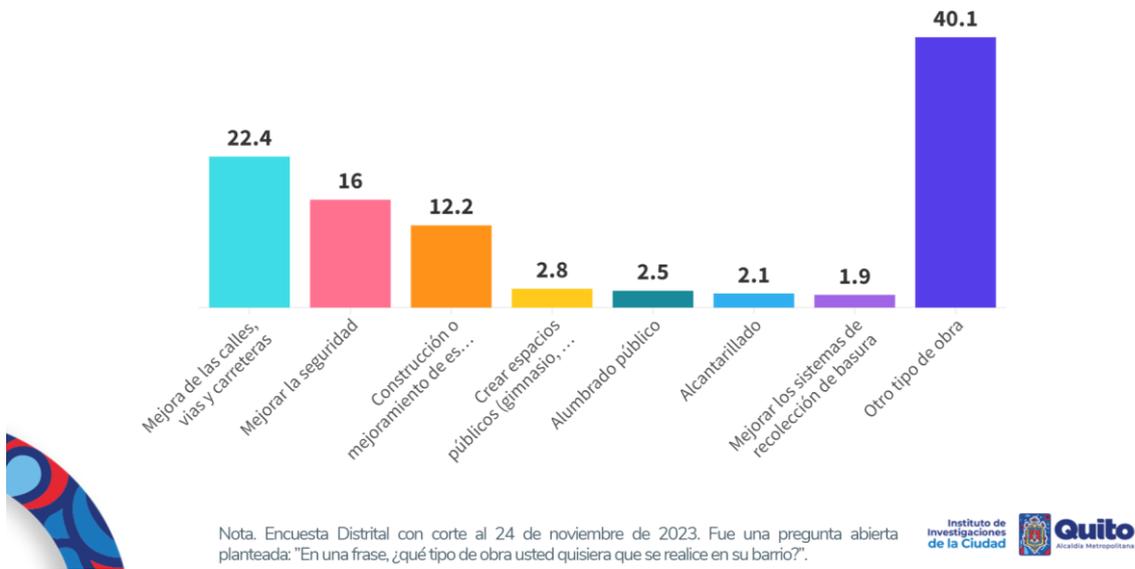
Ahora bien, como ejercicio metodológico, se incluyó también preguntas abiertas para que los encuestados puedan expresar con libertad sus demandas. Cuando se les consultó sobre el principal problema que esperaban que el municipio resuelva, 43.5% de los encuestados respondieron opciones relacionadas a la inseguridad, 26.2% toparon temas relacionados a las obras de movilidad, 5.3% pensaron en el desempleo y 25.1% toparon temas variados.



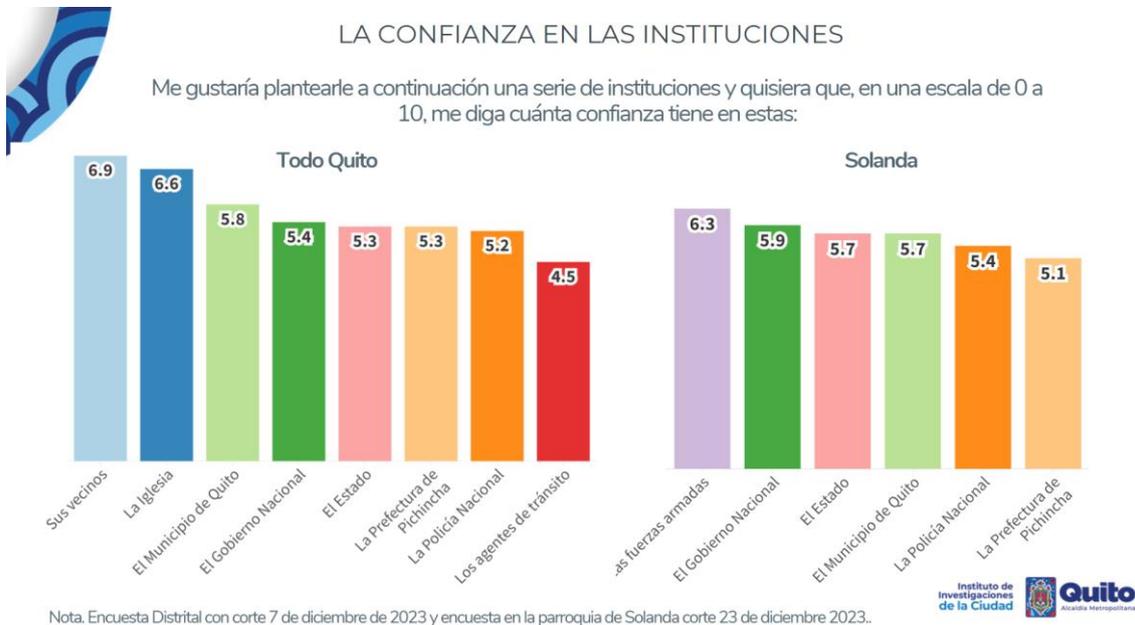
En este sentido, el gran problema a resolver por la alcaldía desde la perspectiva ciudadana es la inseguridad. Sin embargo, el control de la policía o las fuerzas armadas para atender esta demanda se encuentra alojada exclusivamente en el gobierno central. Esto puede generar una dificultad estructural de conectar la administración local con los ciudadanos. Dentro de aquellas competencias municipales centrales que aparece en esta pregunta abierta está la movilidad en la ciudad. Por ende, proyectos como el Metro de Quito, el transporte en superficie o el mantenimiento y ampliación de vías pueden representar las ventanas de gestión más grandes frente a los quiteños.

Asimismo, se les consultó a los encuestados de manera abierta sobre la obra física que esperan que se realice en su barrio desde el MDMQ. La primera demanda es la mejora y arreglo de las calles (22.4%), de manera amplia se vuelve a mencionar la inseguridad (16%), el espacio público es la tercera demanda (12.2%) y las otras ideas se presentan como ideas mucho más fragmentadas.

ABIERTA: QUÉ OBRA ESPERA QUE SE HAGA EN SU BARRIO



Una pregunta adicional tiene que ver con la relación de los ciudadanos frente a las instituciones. Planteándoles una escala de confianza del 0 al 10, se presenta los promedios de cada una de las instituciones. En primer lugar, la institución que más confianza genera entre los quiteños son sus vecinos y luego la Iglesia. Los proyectos de gestión deberían tomar en cuenta este tejido social latente.



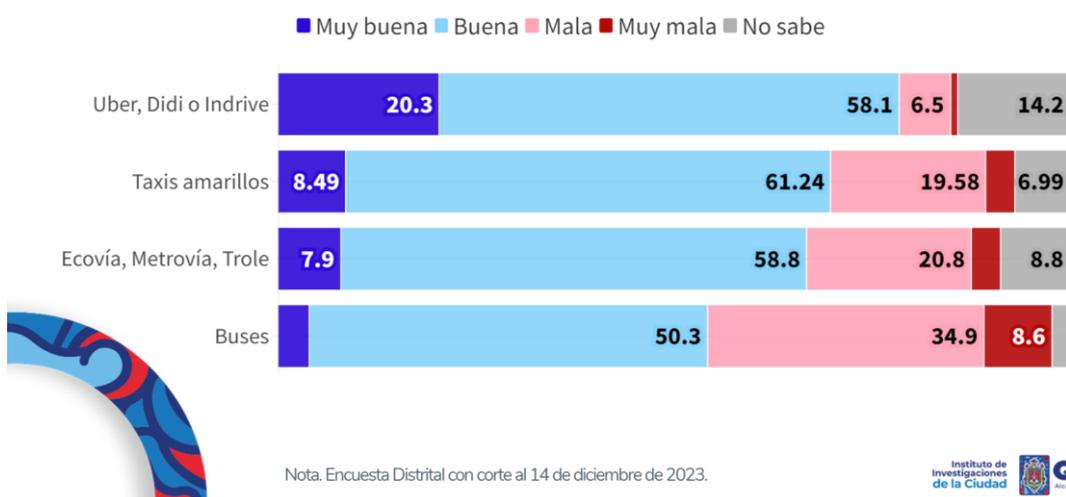
Dentro de las instituciones mejor calificadas están las fuerzas armadas, el MDMQ y el Gobierno Nacional, teniendo valores más o menos semejantes en distintos levantamientos. Las instituciones con menor credibilidad son la Prefectura de Pichincha, la Policía Nacional y los Agentes de Tránsito. Es interesante analizar cómo estas últimas

dos entidades de control, que están más presentes en el día a día de los ciudadanos, son peor calificadas.

El sistema de transporte y el Metro de Quito

El sistema de transporte público es un elemento central en la influencia del MDMQ sobre la calidad de vida de los ciudadanos quiteños, puesto que se relaciona con el dinamismo económico, la salud y el tiempo disponible para otras actividades. Un buen sistema de transporte público es crucial para garantizar la calidad de vida y las encuestas de opinión pública son una buena herramienta para tener indicadores de eficiencia.

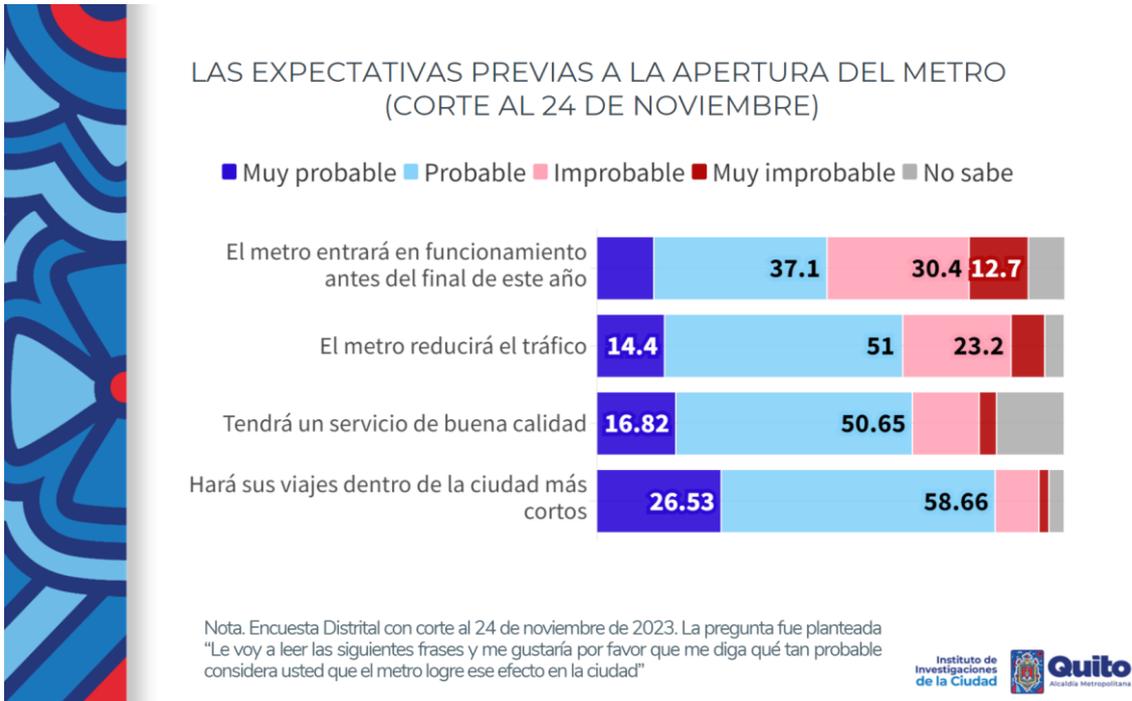
LOS PRINCIPALES MEDIOS DE TRANSPORTE Y SU CALIFICACIÓN



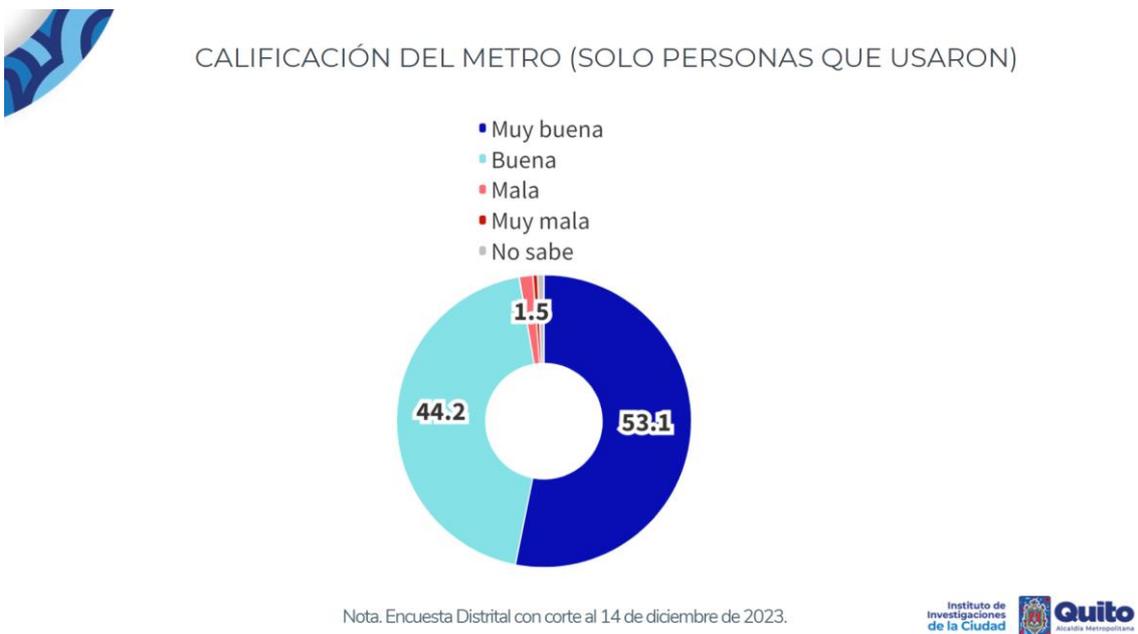
En una primera sección de la encuesta distrital, se consultaba a los quiteños su calificación sobre distintos vehículos en sistema de transporte público o privado. En primer lugar, el servicio mejor calificado correspondía a las aplicaciones móviles de Uber, Didi o Indrive. En segundo lugar, se encontró el servicio de taxis amarillos, seguido de los corredores públicos, y en un último lugar el servicio de buses. Resulta relevante resaltar que, si bien la calificación positiva supera a la negativa, existe un espacio amplio de mejora en la calidad de los servicios de buses, que se encuentran regulados por el municipio, pero son operados por cooperativas privadas.

Respecto al Metro de Quito, se buscó entender la relación de la gente con esta obra distrital, puesto que la confianza en su funcionamiento puede mediar la decisión de tomar o no este medio de transporte, y esto se relaciona a su vez con la sostenibilidad financiera

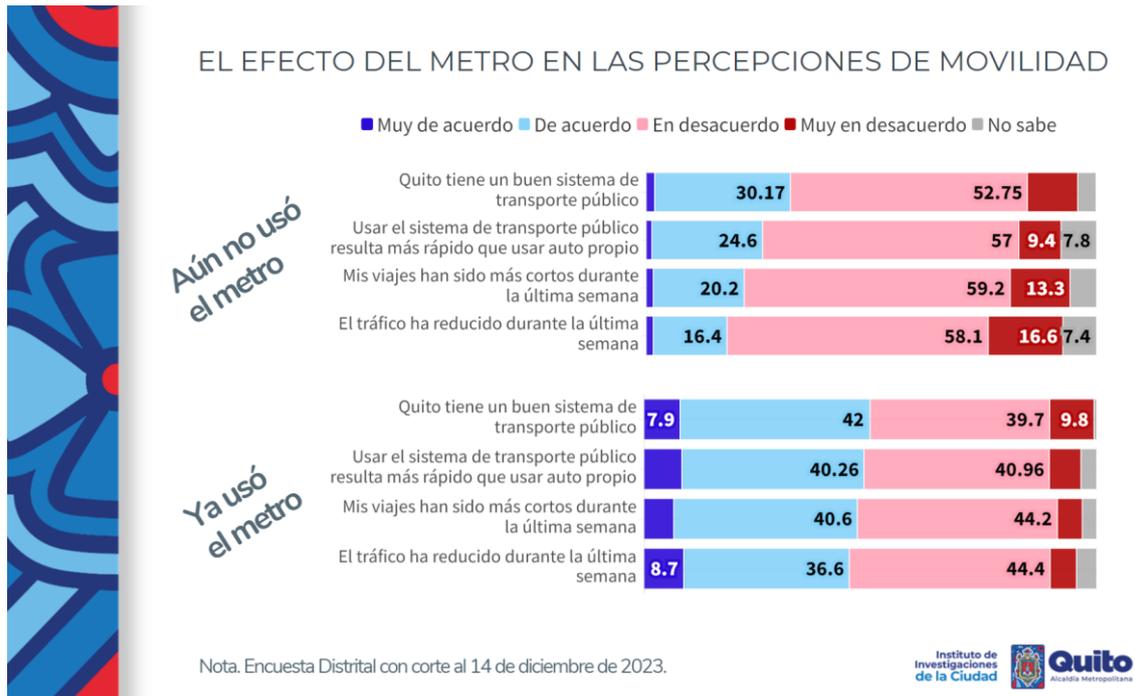
de su operación. La confianza y buena calificación de este sistema es fundamental para su desarrollo.



Un poco antes del inicio formal de operaciones el 1 de diciembre de 2023, ya anunciado por el alcalde de Quito para aquella época, se consultó a la gente sobre su perspectiva en la calidad del sistema Metro y en los posibles beneficios que tendría. La mayoría de los posibles usuarios confiaba que haría sus viajes más cortos y que tendría un servicio de buena calidad. Sin embargo, existía un nivel significativo de desconfianza en que el sistema podría estar listo y funcionando antes del final del año.



Se hizo adicionalmente un levantamiento con corte posterior al inicio de las operaciones del Metro de Quito y se consultó a los ciudadanos que habían usado este medio de transporte su calificación sobre este. En este grupo, 53.1% dijo tener una calificación muy buena y 44.2% buena, es decir, casi una calificación totalmente positiva para el sistema de transporte. Esto es destacable no solamente por ser superior a la calificación de todos los otros sistemas de transporte, sino porque podría generar fidelidad de uso de aquellos usuarios.



Finalmente, se hizo una comparación en la percepción de los quiteños sobre el sistema de transporte para analizar la relación entre el uso del Metro y su visión sobre otros elementos de movilidad en la ciudad. Cuando se les consultaba sobre el sistema de transporte, cerca del 50% de los encuestados que usaron el Metro de Quito estaban de acuerdo en que la ciudad tiene un buen sistema, y este número caía a menos del 33% en el grupo que no usó el Metro. Asimismo, otras percepciones como la velocidad del sistema de transporte, la duración de los viajes e inclusive el tráfico en la ciudad mejoran significativamente después de haber usado el Metro.

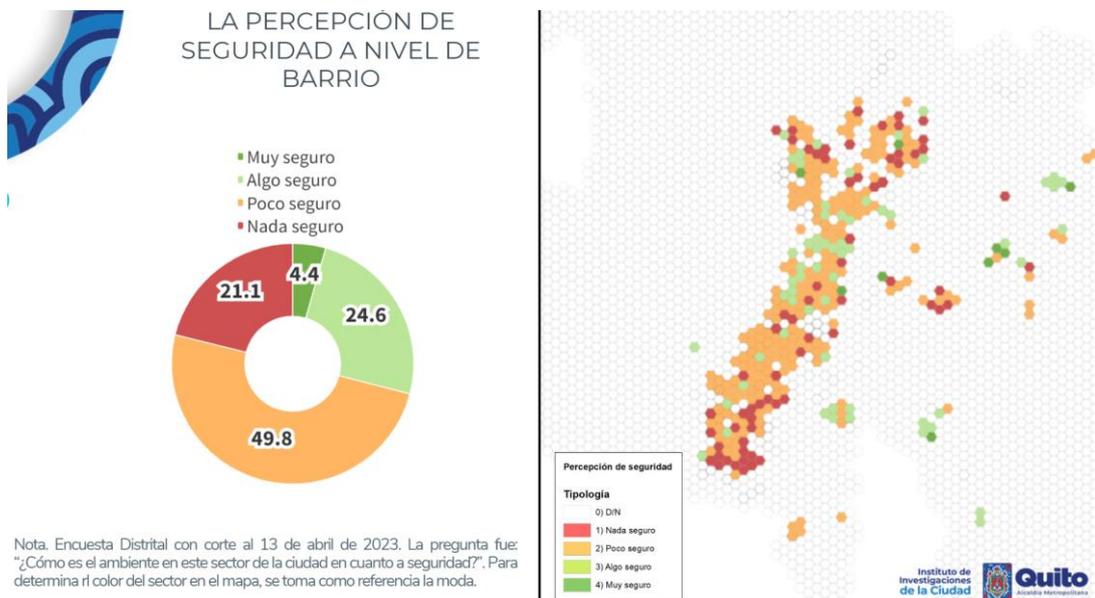
La principal demanda ciudadana: resolver la inseguridad

Si bien la movilidad es el tema central en la cabeza de los ciudadanos que sí pertenece a las competencias municipales, la inseguridad es un tema mucho más demandado y que podría tratarse de manera indirecta o en coordinación con los servicios nacionales. En una

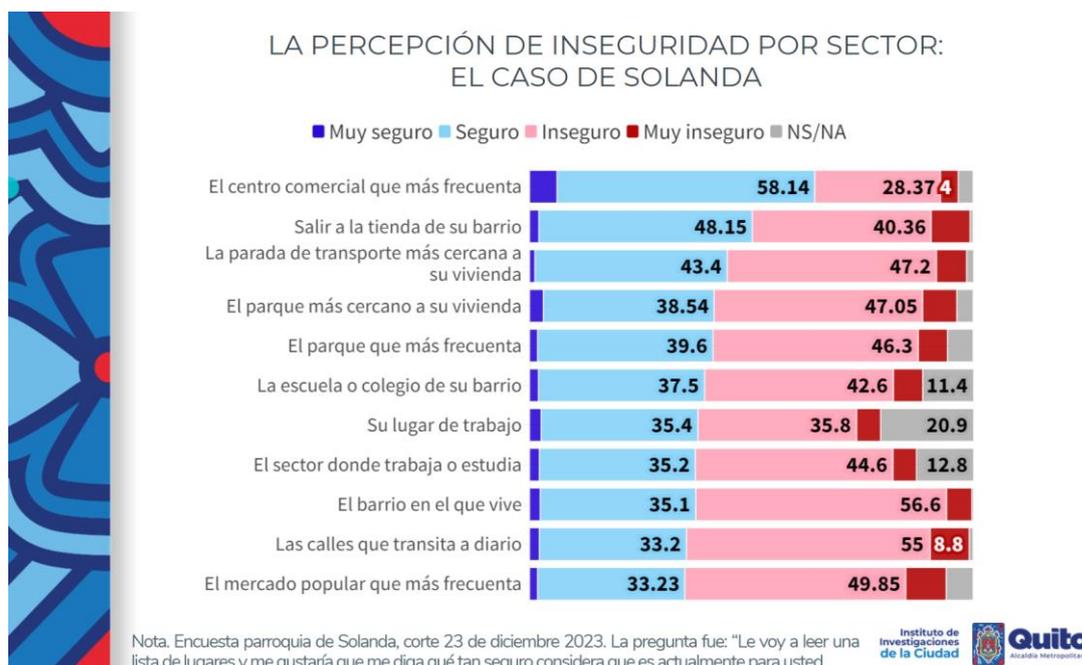
pregunta abierta, se le consultó a la ciudadanía ideas para la concreción de la demanda de seguridad al MDMQ. 33.6% de encuestados pidieron gestionar un mayor número de policías y agentes, 14.1% mayor patrullaje, 12.6% poner cámaras y alarmas comunitarias y 10.7% poner en funcionamiento los UPCs. Todas estas demandas requieren un alto grado de coordinación con la Policía Nacional.



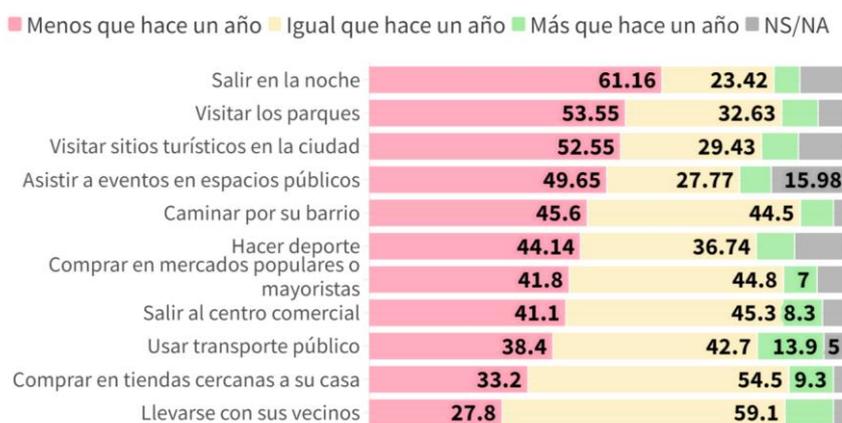
Para determinar si existía un patrón en la percepción de inseguridad, se analizó la percepción en el barrio de los encuestados y se lo agregó a nivel de hexágonos. La percepción de inseguridad es menor en ciertas partes del hipercentro o en determinados sectores rurales, exceptuando Cumbayá y Tumbaco.



Asimismo, se anticipó que la percepción variaba dependiendo del espacio ocupado en la ciudad. Se tomó el caso de Solanda para realizar una encuesta específica sobre la relación entre la ocupación del espacio público y las actividades en este y la percepción de inseguridad. Se encontró que los espacios más seguros eran los centros comerciales, la tienda de barrio y la parada de transporte más cercana. En el otro extremo, se encuentran los mercados populares, las calles que transita a diario y la percepción global del barrio.

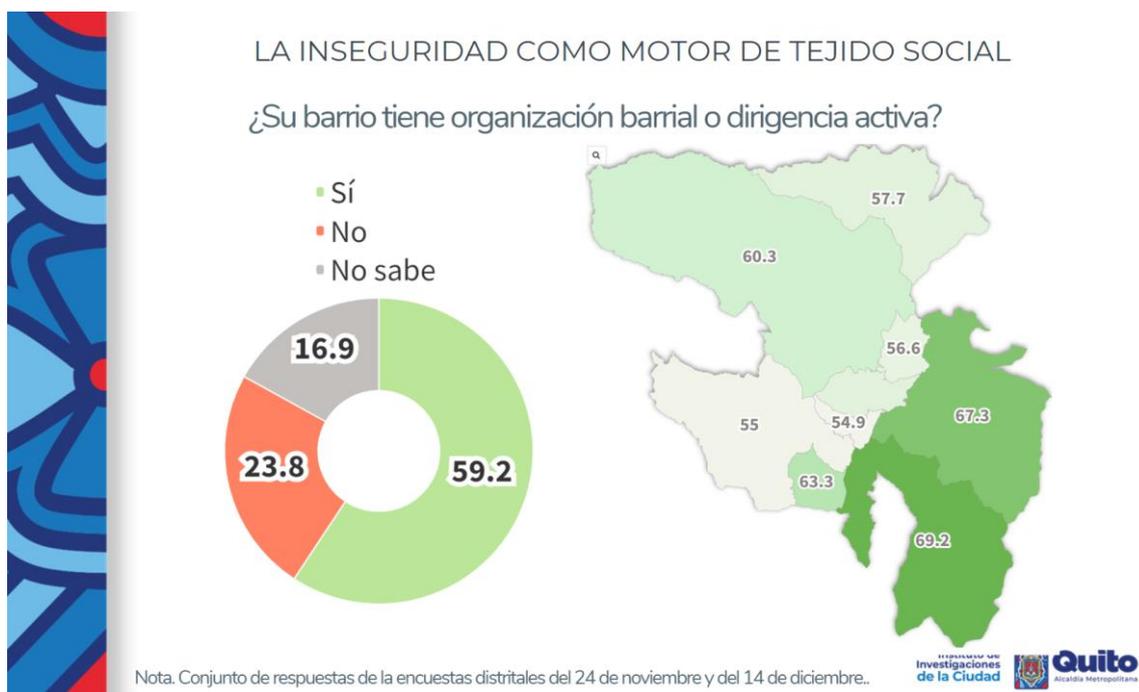


ACTIVIDADES QUE SE DEJARON DE HACER POR LA INSEGURIDAD: EL CASO DE SOLANDA



Asimismo, se analizó la relación entre la inseguridad y las actividades que se dejaban de hacer en la ciudad, es decir, los costos económicos a los servicios prestados en el

territorio. Una de las actividades que más se redujo según el autorreporte corresponde a las salidas nocturnas. Asimismo, tuvieron reducciones importantes las salidas a parques, sectores turísticos de la ciudad y la participación en eventos públicos. Entre las actividades menos golpeadas, sin embargo, se encuentra la relación de la gente con sus vecinos, la compra en tiendas cercanas a casa, el uso del transporte público y las salidas a centros comerciales.



Es crucial volver a notar que la relación con los vecinos resalta en los indicadores. No solamente es la institución en la que más confían los quiteños, sino que también es la actividad que menos dejan de hacer ante la inseguridad. Adicionalmente, se les consultó a los encuestados si su barrio tiene organización vecinal y el 59.2% de estos dijeron que sí. En este sentido, la lucha contra la inseguridad es la mejor oportunidad para fortalecer el tejido social entre vecinos.

Un último indicador que se expone de las encuestas de opinión pública conecta con la existencia de organizaciones sociales. Uno de cada cuatro quiteños reporta ser parte de una organización religiosa, y uno de cada cinco participa en un club deportivo o liga barrial y/o en una organización vecinal. Las organizaciones estudiadas de menor afiliación son los movimientos sociales, organizaciones estudiantiles y agrupaciones artísticas.



Estos patrones tienen algunas distinciones por administración zonal que pueden ser de interés, como la concentración de organizaciones religiosas en La Delicia y Quitumbe, las agrupaciones profesionales en Eugenio Espejo y las organizaciones barriales en Los Chillos.

	La Delicia	Calderón	Eugenio Espejo	Manuela Sáenz	Eloy Alfaro	Quitumbe	Los Chillos	Tumbaco
Organización religiosa	47.0	23.8	23.8	21.0	14.9	32.0	27.0	10.0
Club deportivo o liga barrial	35.7	15.4	19.4	17.6	13.7	26.3	20.0	6.0
Asociación barrial o vecinal	32.6	6.6	21.3	16.2	14.0	16.6	30.4	8.3
Asociación de padres de familia	21.0	14.4	12.8	9.3	7.6	17.7	18.3	14.6
Barra de fútbol	28.2	12.2	14.4	7.2	8.9	20.0	7.0	10.0
Asociación profesional o sindicato	13.2	7.5	20.6	11.0	7.9	10.3	18.6	16.0
Agrupación artística o cultural	21.9	7.8	21.6	7.9	6.0	13.1	8.7	9.2
Organización o concejo estudiantil	5.6	6.9	5.6	4.8	1.6	9.1	6.1	8.0
Movimiento en defensa de causas (feminista, indígena...)	7.2	3.1	6.3	5.2	2.5	11.1	5.5	4.3

Conclusiones y recomendaciones

Como recapitulación, las expectativas de los quiteños ante la política pública municipal presentan algunas líneas de acción que pueden ayudar a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y la percepción de eficiencia del gobierno local. Entre las oportunidades encontradas podemos mencionar:

- La principal demanda de los quiteños es solventar la inseguridad creciente. Si bien esta tarea recae principalmente en la competencia exclusiva del nivel nacional, se pueden encontrar algunas alternativas viables. Por una parte, se

requiere una buena coordinación con la Policía Nacional para mejorar la percepción de inseguridad. Esta percepción es mayor en mercados populares y calles de tránsito de los encuestados. Por otra parte, las organizaciones vecinales son las instituciones de mayor credibilidad y aquellas que pueden ser el ente fundamental para coordinación entre Policía Nacional, Municipio y la ciudadanía.

- La movilidad es el segundo pedido más grande de la ciudadanía y el que se encuentra dentro de las competencias exclusivas locales. El Metro de Quito es un sistema bien calificado que cuenta con la confianza de la ciudadanía a partir de su funcionamiento, pero existe posibilidad de mejora en los otros sistemas de transporte. Principalmente, el uso de buses está mal calificado por la ciudadanía.
- Aparte de garantizar servicios de calidad de manera programática a todos los habitantes, resulta crucial coordinar el trabajo del municipio con el tejido social existente. Particularmente, se presenta una oportunidad de trabajar en conjunto con organizaciones religiosas, deportivas y vecinales, que pueden llegar a tener presencias muy fuertes en territorios determinados.

Para acceder a las bases de datos utilizadas para este estudio, puede visitar nuestro repositorio institucional: <https://dataverse.harvard.edu/dataverse/InvestigaUIO>