

II. Introducción al caso de estudio

A manera de introducción del caso de estudio, se describirá a continuación el contexto geográfico en el que se emplaza el aglomerado de Quito y los sucesos que formaron parte de su proceso moderno de desarrollo urbano.

II.1 El contexto territorial de la ciudad de Quito

El Ecuador está localizado en el continente americano, al noroeste de América del Sur (*Imagen 9*). Su superficie está compuesta por territorio insular y continental y alcanza un área de 283.561 kilómetros cuadrados. Las islas Galápagos conforman la porción insular, en tanto que el área continental limita al norte con Colombia, al sur y al este con Perú y al oeste con el océano Pacífico. Debido a la presencia de la cordillera de los Andes, el territorio ecuatoriano se encuentra dividido en sentido norte-sur en tres regiones naturales que son: costa, sierra y oriente.

La ciudad de Quito, su capital, está localizada en la región sierra, específicamente en la hoya de Guayllabamba (*Imagen 10*). Dicha hoya limita al norte con el nudo de Mojanda-Cajas, al sur con el nudo de Tiopullo, mientras que al este y al oeste limita con cada uno de los dos brazos de la cordillera de los Andes. Se

encuentra atravesada por el río de su mismo nombre, el Guayllabamba, que constituye el eje hidrográfico de la hoya y cuyos afluentes principales son el río Psique, el río Pita y el río San Pedro (*Imagen 11*).

Por los múltiples accidentes geográficos que presenta en su interior, la hoya de Guayllabamba se subdivide de manera natural en una meseta y cuatro valles. Cada uno de estos valles se caracteriza por tener distintos microclimas y son aptos para el cultivo de diferentes productos agrícolas, puesto que están ubicados a diferentes altitudes. A continuación, en sentido norte-sur, serán descritos los mencionados valles y meseta que la conforman (SALOMÓN, 1980).

a. En primer lugar, destaca el valle de Pomasqui (2.000 msnm), que se encuentra delimitado por el encañonado del río Guayllabamba al norte, por el río Guayllabamba al sur, por la cordillera Real (4.000 msnm) al este y por la falla de Quito (3.200 msnm) al oeste. Su temperatura que varía entre los 12° y los 24° centígrados y sus precipitaciones no alcanzan más de 500mm al año. Estas condiciones y la presencia del río Guayllabamba constituyen el escenario ideal para la producción de frutas, vegetales y cabuya.



Imagen 9. Límites geográficos y regiones naturales del Ecuador.
Fuente: Imagen satelital de Google Earth, acentuando las cuatro regiones del territorio ecuatoriano: litoral, costa, sierra y amazonía.



Imagen 10. Quito en la hoya de Guayllabamba, sobre la cordillera de los Andes en Ecuador.
Fuente: Imagen satelital de Google Earth, acentuando las hoyas de la cordillera de los Andes, los ríos y la posición de Quito.

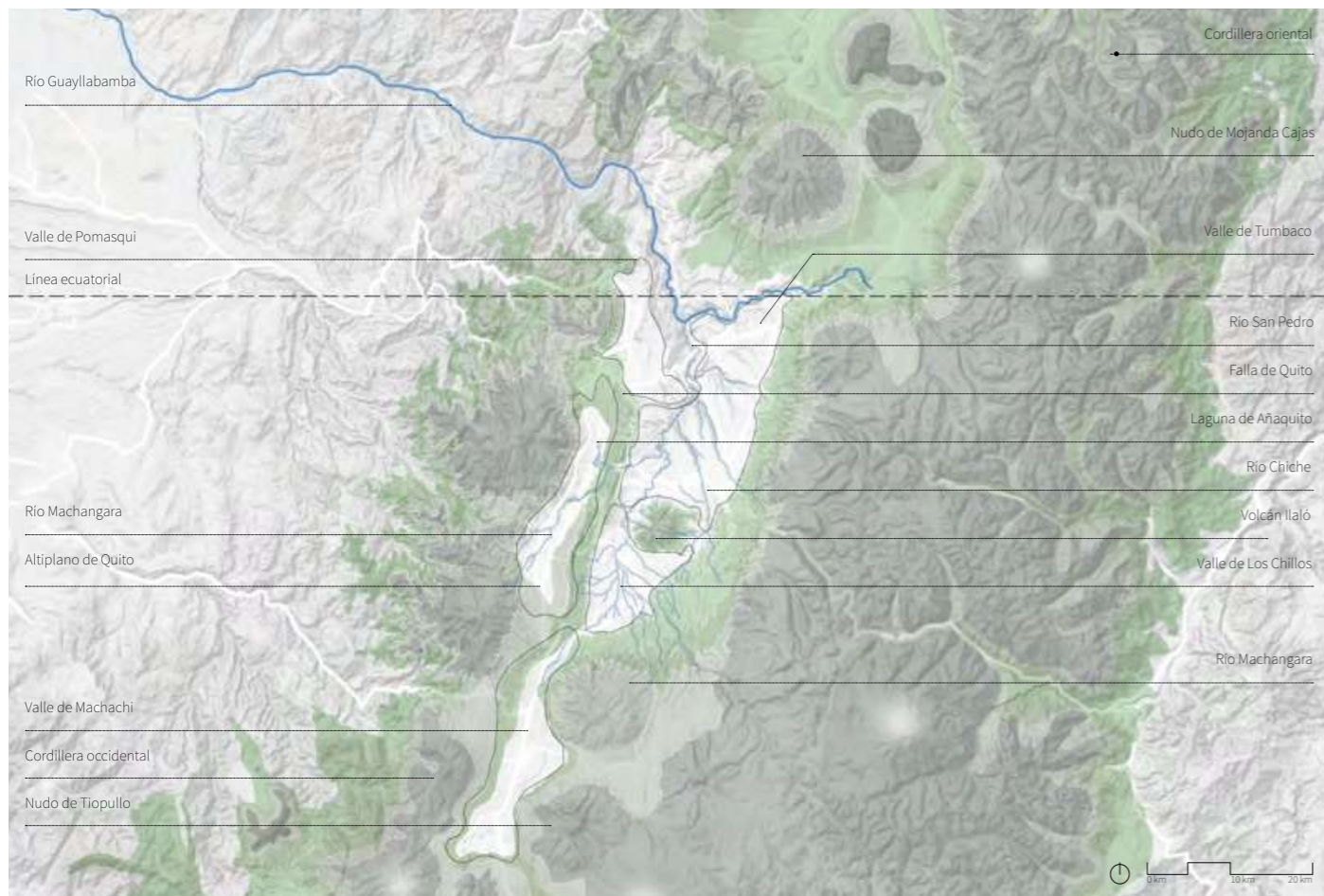


Imagen 11. Geografía hoya de Guayllabamba.
Fuente: Imagen satelital de Google Earth, acentuando las características geográficas de la hoya de Guayllabamba.

- b. Al noreste está situado el valle de Tumbaco (2.400 msnm), que está bordeado por el encañonado del río Guayllabamba al norte, el volcán Ilaló (3.188 msnm) al sur, la cordillera Real al este y la falla de Quito al oeste. Su temperatura se encuentra entre los 12° y los 18° centígrados y recibe entre 500 y 1.000 mm de precipitaciones anuales. Estas condiciones resultan ideales para la producción de frutas y vegetales.
- c. En la parte central se levanta la meseta de Quito (2.800 msnm), que limita al noreste con la falla de Quito, al sur con el volcán Pasochoa (4.199 msnm) y al oeste con la cordillera occidental (3.000 msnm). Su temperatura se encuentra entre los 6° y 12° grados y cuenta con una pluviosidad anual de entre 1.000 y 2.000 mm. El área sur del altiplano se caracterizaba por la producción de tubérculos, mientras que la laguna de Añaquito que estaba situada en el norte del mismo motivaban la abundante presencia de patos, pero al haber sido desecada en el siglo XIX, sus secuelas en el suelo limitan su fertilidad.
- d. Al sur de la hoya, se encuentra el valle de Machachi (2.900 msnm), que delimita al norte con el volcán Pasochoa, al sur y al este con el nudo de Tiopullo (3.500 msnm) y al oeste con la cordillera Occidental. Sus temperaturas y niveles de precipitaciones son similares a los de la meseta descrita anteriormente y se ha destacado a lo largo de la historia por la producción de papas.
- e. Finalmente, al sureste se localiza el valle de Los Chillos (2.500 msnm) que está ubicado entre el volcán Ilaló al norte, el volcán Pasochoa al sur, la cordillera Real al este y la falla de Quito al oeste. Su temperatura oscila entre los 12° y los 20° y recibe entre 1.000 y 2.000 mm de lluvia al año. Estas condiciones convierten a este valle en un lugar óptimo para el cultivo del maíz.

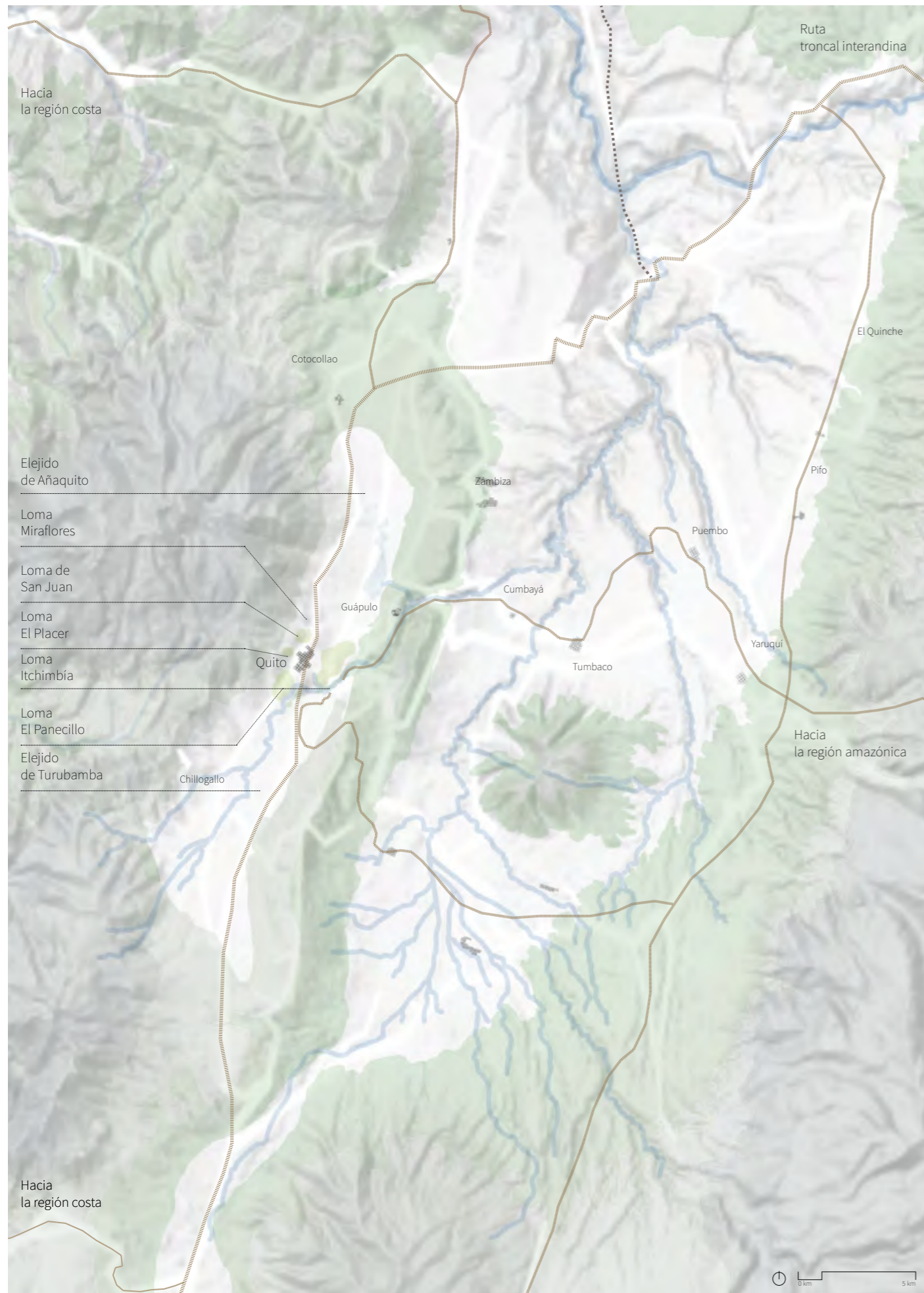


Imagen 12. "Quito de las cinco leguas".
Fuente: Imagen satelital de Google Earth y Actas el Cabildo de Quito 1664-1669, acentuando los accidentes geográficos las vías principales de larga distancia, la ciudad de Quiro y algunas parroquias rurales.

II.2 El proceso de desarrollo urbano de la ciudad

Dentro del contexto geográfico antes expuesto, tuvo lugar el proceso de urbanización de la ciudad de Quito a lo largo del tiempo. Actualmente la capital ecuatoriana ocupa la totalidad del territorio de la meseta de Quito e inclusive gran parte de los tres valles aledaños: Pomasqui, Tumbaco y Los Chillos.

Acorde con los criterios encontrados en varios estudios relacionados con el proceso de desarrollo urbano de la ciudad de Quito, se puede concluir que dicho proceso estuvo compuesto por dos etapas. Ambas se encuentran claramente diferenciadas por cambios en la estructura urbana y por modificaciones en la ocupación del territorio, que resultaron de coyunturas económicas, políticas, sociales y tecnológicas que fueron incidiendo en el desarrollo de la ciudad.

II.2.1 Etapa colonial de desarrollo urbano de Quito

La etapa colonial de desarrollo urbano inició con la fundación de la ciudad de San Francisco de Quito en 1534 y terminó a principios del siglo XX con la conocida Revolución Liberal (ACHIG, 1983) (Imagen 12). Durante este período, se estableció el llamado "Quito de las cinco leguas", cuya jurisdicción abarcaba la ciudad y una serie de pueblos o parroquias rurales que se fundaron dentro de la hoya de Guayllabamba (DEL PINO, 2017: 45).

La ciudad de Quito fue fundada en el centro de la meseta de la hoya de Guayllabamba, en las faldas del volcán Guagua Pichincha. Para escoger esta singular ubicación, se dio prioridad a criterios de orden estratégico por sobre criterios relacionados con la regularidad geográfica del suelo. Así pues, a pesar de que este territorio estaba atravesado por una serie de quebradas o torrentes y presentaba desniveles topográficos importantes (debido a la presencia de cuatro lomas), fue elegido como consecuencia de dos razones fundamentales, a saber:

Primero, porque al estar protegida por las elevaciones mencionadas, su superficie se caracterizaba por ser un espacio estratégicamente seguro frente a invasiones y ataques externos; y, segundo, debido a que la meseta se beneficiaba en todo sentido de la presencia de la ruta troncal interandina que recorría de norte a sur no solo su superficie, sino también la cordillera de los Andes.

La presencia de este eje vial en la meseta, fue decisivo e influyente, pues le aseguraba una comunicación terrestre eficaz, ya que de él se derivaban caminos que conectaban la hoya de Guayllabamba con las regiones costa y amazonía. De hecho, la superficie central de la meseta sobre la que se fundó la ciudad, era el punto en el que se originaban tres caminos que la conectaban con el valle de Tumbaco, con el valle de Los Chillos y con el territorio de la región amazónica. Se trataba entonces de un "cruce de caminos" que permitió el vínculo geográfico y que por tanto facilitó el control político del territorio y motivó el comercio entre las diferentes regiones del país.

Durante esta época, los caminos preexistentes sirvieron a los hispánicos para avanzar en la empresa de la conquista del territorio, para vincular la ciudad con los pueblos o parroquias pertenecientes a la jurisdicción "Quito de las cinco leguas" y para abastecer a Quito de la producción agrícola llevada a cabo en las haciendas situadas sobre la meseta y sobre los valles de la hoya de Guayllabamba.

Con este mismo fin, al norte y al sur de la ciudad de Quito se reservaron dos grandes áreas para el establecimiento de dos ejidos que fueron: el ejido Turubamba y el ejido de Añaquito. El primero, estuvo dispuesto al sur de la meseta y el segundo, estuvo situado al norte de la misma (DEL PINO, 2017).

El territorio restante dentro de la hoya de Guayllabamba se subdividió en haciendas para los conquistadores, que fundaron una serie de parroquias para el control y adoctrinamiento de la población conquistada que habitaba en el área rural dentro de la hoya de Guayllabamba. Dichas parroquias se estructuraron a partir de un esquema en damero y se situaron en el perímetro de los caminos preexistentes.

Así establecido el territorio, la ciudad fue creciendo dentro de sus límites topográficos, en base a una estructura de damero y bajo una lógica radioconcéntrica (ACHIG, 1983) (Imagen 13). Entonces, Quito alcanzó en 1904, un área de 173 hectáreas y una población de 48.000 habitantes (MUNICIPIO DE QUITO, 1973:9). En tanto que las haciendas crecieron y aumentaron en cantidad debido a la usurpación o compra de tierras agrícolas indígenas y del territorio que conformaban los ejidos situados al norte y al sur de la ciudad de Quito.

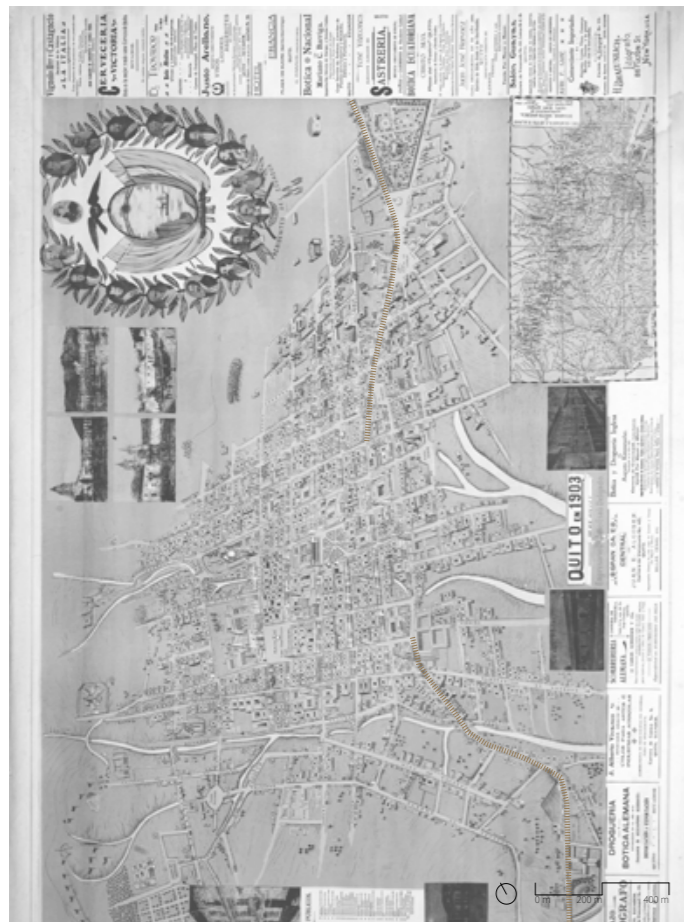


Imagen 13. Quito en 1903.
Fuente: Secretaría de Territorio Quito, acentuando las vías principales de larga distancia.

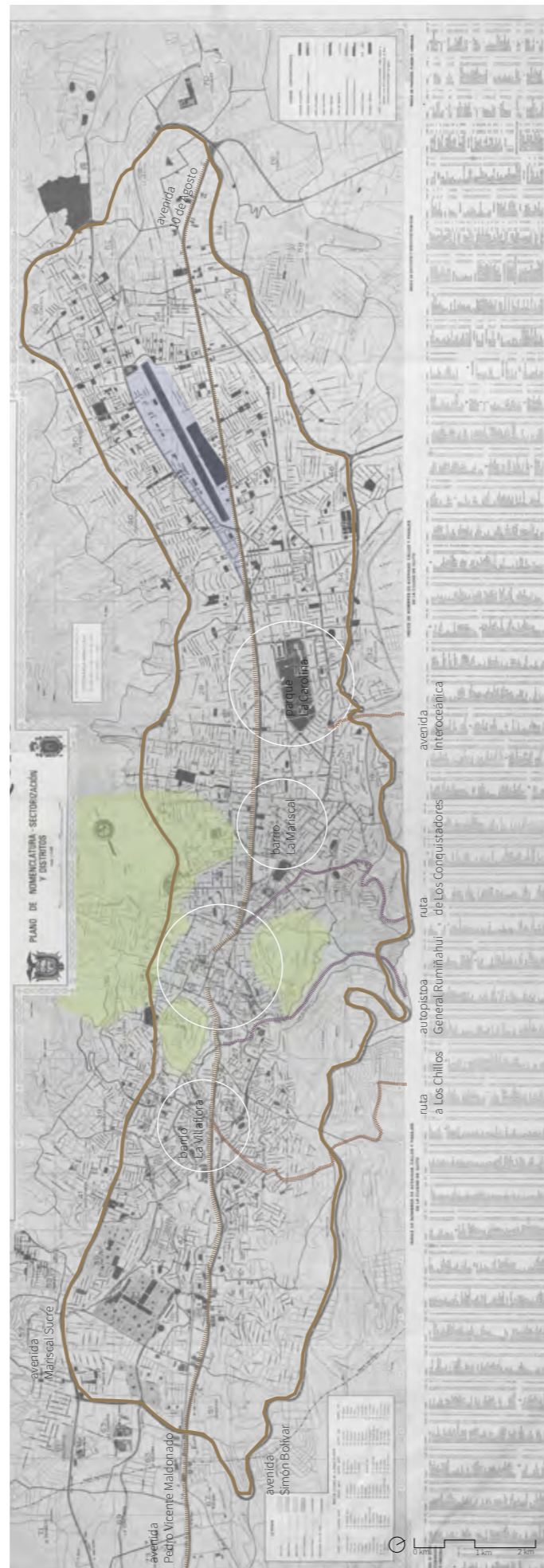


Imagen 15. Quito en 1983: crecimiento y avenidas principales de larga distancia.
Fuente: Secretaría del Territorio Quito, acentuando las vías principales de larga distancia y las centralidades de Quito.

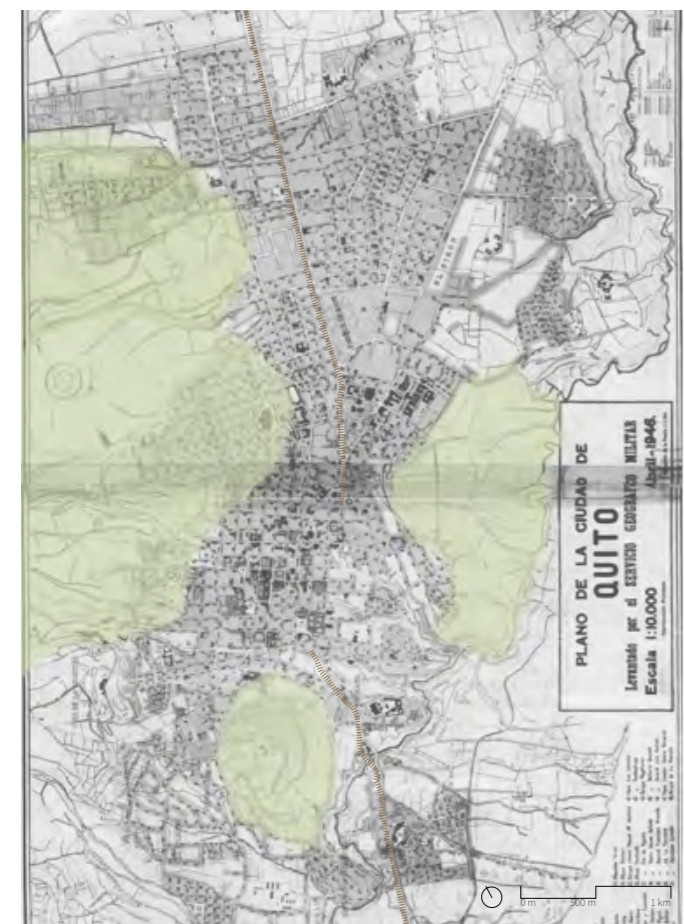


Imagen 14. Quito en 1946.
Fuente: Secretaría de Territorio Quito, acentuando las vías principales de larga distancia.

II.2.2 Etapa moderna de desarrollo urbano

En términos generales, a diferencia de la etapa colonial, la etapa moderna de desarrollo urbano presentó tres momentos distintos. Estos momentos, fueron determinados por la influencia de coyunturas que trajeron como consecuencia importantes cambios, en el uso y en las formas de ocupación del territorio.

A continuación, se describirán más específicamente los tres momentos antes mencionados:

a. Primer momento en la etapa moderna del desarrollo urbano

Se inició como consecuencia de los logros obtenidos en la Revolución Liberal que tuvo lugar entre 1895 y 1910. Si bien es cierto que este momento de desarrollo aparece a principios del siglo XX, su influencia se extendió hasta la década de los años sesenta, espacio de tiempo dentro del cual se dieron cambios radicales en Quito.

Efectivamente, el período estuvo positivamente marcado por la construcción del ferrocarril en el año de 1908, puesto que impulsó la integración de la ciudad al intercambio comercial agrario, tanto de orden nacional como de orden internacional (CARRIÓN, 2012). La presencia del ferrocarril atrajo a importantes oleadas migratorias provenientes del resto del país. Y permitió el traslado de materiales de construcción que, siendo importados desde el extranjero hacia el puerto ecuatoriano de Guayaquil, se los pudo trasladar y comercializar en la capital. De esta manera, se impulsó la construcción de importantes obras privadas y públicas en beneficio de Quito por tratarse de infraestructura indispensable para su evolución. Entre las más destacadas se pueden mencionar la instalación de dos servicios públicos fundamentales para el desarrollo de la urbe como son: el agua potable y la energía eléctrica (ACHIG, 1983).

Como resultado del avance tecnológico y de las oleadas migratorias, Quito creció de la única forma en que su topografía lo permitía: de forma lineal (Imagen 14). En una primera instancia, creció hacia el norte de la meseta y después hacia el sur. Aclarando, que la presencia de la loma El Panecillo (3.013 msnm), situada en el límite sur del centro urbano, retrasó su desarrollo en esta dirección. Al mismo tiempo, la estructura del

damero fundacional, se desconfiguró debido fundamentalmente a dos razones.

La primera, por la irregularidad topográfica resultante de la presencia de las lomas San Juan (2.840 msnm), Itchimbía (2878 msnm), El Placer (3.000 msnm) y El Panecillo (3.100msnm).

Y, la segunda, porque se introdujeron nuevas formas de urbanización, sobre el suelo que hasta ese entonces había sido rural y que estaba en manos de terratenientes. Apareció entonces, la figura del terrateniente urbano,¹ que dividió el suelo de sus propiedades ya no bajo la lógica del damero, sino bajo lógicas propias que buscaban obtener el máximo rédito económico del suelo. De esta manera, el terrateniente se limitó a realizar una división del suelo económicamente rentable y evitó cualquier tipo de obra de urbanización, tarea que posteriormente estuvo a cargo del municipio de la ciudad (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012: 509). Por lo tanto, las nuevas áreas urbanizadas estuvieron influenciadas por la posición de las avenidas principales de larga distancia preexistentes, puesto que fueron el único medio de conexión entre los nuevos desarrollos urbanos y el centro de la capital. Entre estas avenidas destacaron la avenida 10 de Agosto y la avenida Pedro Vicente Maldonado, que constituían una adaptación válida para el uso urbano de la ruta troncal interandina prehispánica que fue mencionada anteriormente.

Finalmente, en 1948, se puso en práctica del plan de ordenamiento urbano que el arquitecto uruguayo Jones Odriozola realizó para la ciudad capital. El documento buscaba establecer un orden basado en el modelo de ciudad jardín americana, en la zonificación de usos residenciales y en la construcción de una serie de centralidades que fueron: centro cívico de gobierno, centro universitario, centro cultural y centro deportivo. A pesar de que no se llevó a cabo en su totalidad, dejó huellas visibles en el sistema de comunicación de la ciudad, en la forma en que Quito se urbanizó, en la centralidad deportiva y en la centralidad universitaria.

¹ Para el año de 1962, la capital alcanzó una Figura que se originó en base a la conversión de la renta del suelo agrícola en capital de inversión inmobiliaria sujeta a especulación. Y a la renta obtenida en el centro originario de la ciudad a partir del alquiler o venta de sus inmuebles (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012: 509).

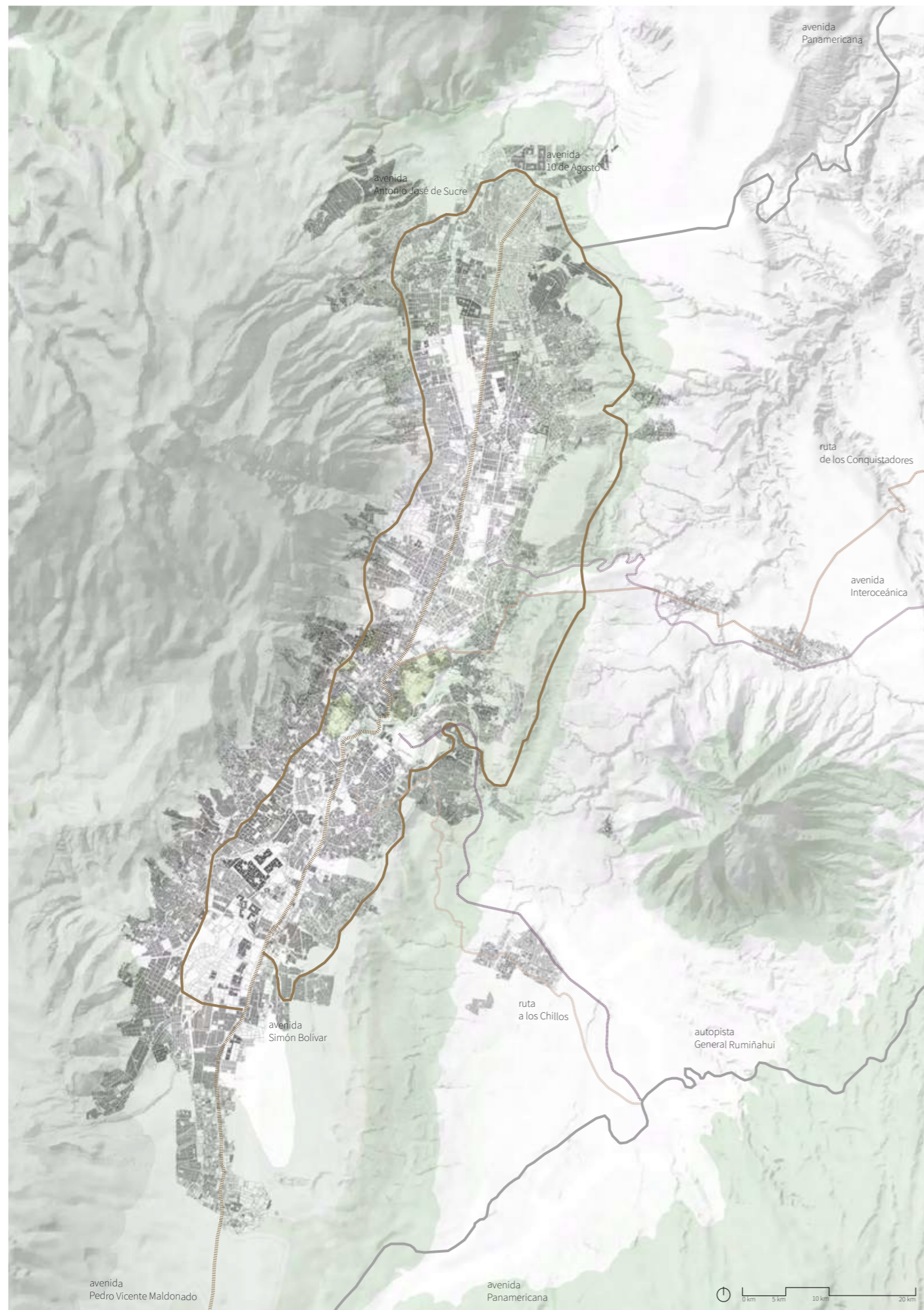


Imagen 16. Quito en 1993: crecimiento y avenidas principales de larga distancia.
Fuente: Imagen satelital QGIS, planos digitales y Plan Director 1973-1999, acentuando los accidentes geográficos y las vías principales de larga distancia.

superficie 2.525,8 hectáreas y contaba con 368.000 habitantes (MUNICIPIO DE QUITO, 1973:9). Sin embargo, estas cifras aumentaron en un 500% durante la siguiente etapa de desarrollo de la ciudad (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012: 516).

b. Segundo momento en la etapa moderna de desarrollo urbano

El segundo momento en la etapa moderna de desarrollo urbano tuvo lugar entre los años 1960 y 1990 y estuvo marcada fundamentalmente por dos razones:

La primera razón por la cual se dio el desarrollo urbano, fue por la reactivación del modelo de agro-exportación bananero que ocurrió a partir de 1960.

Una década después, encontramos la segunda razón que fue el desarrollo industrial del sector agrario que se dedicaba a la exportación y el apoyo estatal al desarrollo de la industria nacional que buscaba reducir las importaciones (VALLEJO, 2008:51). Estos cambios se pudieron poner en práctica en virtud de los ingresos de dinero a las arcas fiscales provenientes de la explotación petrolera del estado. Se inició de esta manera el desarrollo industrial, comercial y bancario en las ciudades de Quito y Guayaquil, debido a que Quito, captaba las regalías petroleras al establecerse como sede del estado ecuatoriano, mientras que Guayaquil, se levantaba como el puerto más importante del país (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012).

En este contexto económico, tuvieron lugar tres significativas transformaciones en los sistemas de movilidad de la ciudad de Quito, que produjeron cambios importantes en ella (Imagen 15).

En primer lugar, se edificó el aeropuerto Mariscal Sucre que promovió una mayor integración nacional e internacional.

En segundo lugar, se construyeron avenidas principales alternativas a las vías que hasta aquel momento habían sido adaptaciones de rutas prehispánicas, con el objetivo de facilitar el tráfico y motivar la inversión privada en los sectores de la industria y los servicios. Tal fue el caso de las ya mencionadas avenidas 10 de Agosto y Pedro Vicente Maldonado, pero también de la ruta de los Conquistadores que recorría el valle de Tumbaco y continuaba hasta la amazonía y de la ruta a Los

Chillos, que discurría sobre el valle que lleva el mismo nombre (Imagen 16).

Finalmente, el parque automotor de la urbe creció más de seis veces; (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012:516) y el transporte terrestre comenzó a desplazar al sistema ferroviario (VALLEJO, 2008:50). Como consecuencia de lo anterior, se redujeron los tiempos de traslado de un lugar a otro, impulsándose el desarrollo de barrios periféricos y se posibilitó la relocalización de la industria en los valles circundantes. En ambos casos, los nuevos desarrollos dejaron de lado cualquier tipo de obra pública de urbanización y se situaron cerca de las parroquias pre existentes y sobre las avenidas principales descritas anteriormente (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012).

En esta misma línea, en los años sesenta se consolidaron la industria de la construcción y la industria de promoción inmobiliaria, que introdujeron al conjunto habitacional como nueva forma de urbanización e iniciaron el reemplazo de la predominante vivienda unifamiliar por construcciones en altura. Esta consolidación, fue auspiciada, en gran medida, por el despliegue de inversión norteamericana en organismos comprometidos con la construcción de vivienda a través del programa Alianza para el Progreso (CARRIÓN y ESPINOSA, 2012), que fue impulsado por el presidente John F. Kennedy, con el objeto de brindar ayuda social, política y económica a Ecuador.

Por otro lado, el desarrollo económico mencionado anteriormente, produjo cambios en el uso de suelo de la ciudad, debido al aumento, relocalización y concentración de actividades terciarias, comerciales y administrativas. Ejemplo de lo cual, lo podemos apreciar en el barrio de la Villa Flora y el barrio La Mariscal, que se establecieron como centros ofertantes de servicios. Estos dos barrios se vincularon con el centro original, a partir de dos avenidas principales de larga distancia: la avenida 10 de Agosto al norte del centro fundacional y la avenida Pedro Vicente Maldonado al sur del centro fundacional.

De otra parte, se conformó una nueva centralidad alrededor del parque de La Carolina, que se vinculaba con las demás centralidades también a través de la avenida 10 de Agosto. En efecto, las vías perimetrales del parque La Carolina se consolidaron como ejes comerciales a partir de la construcción de los primeros centros

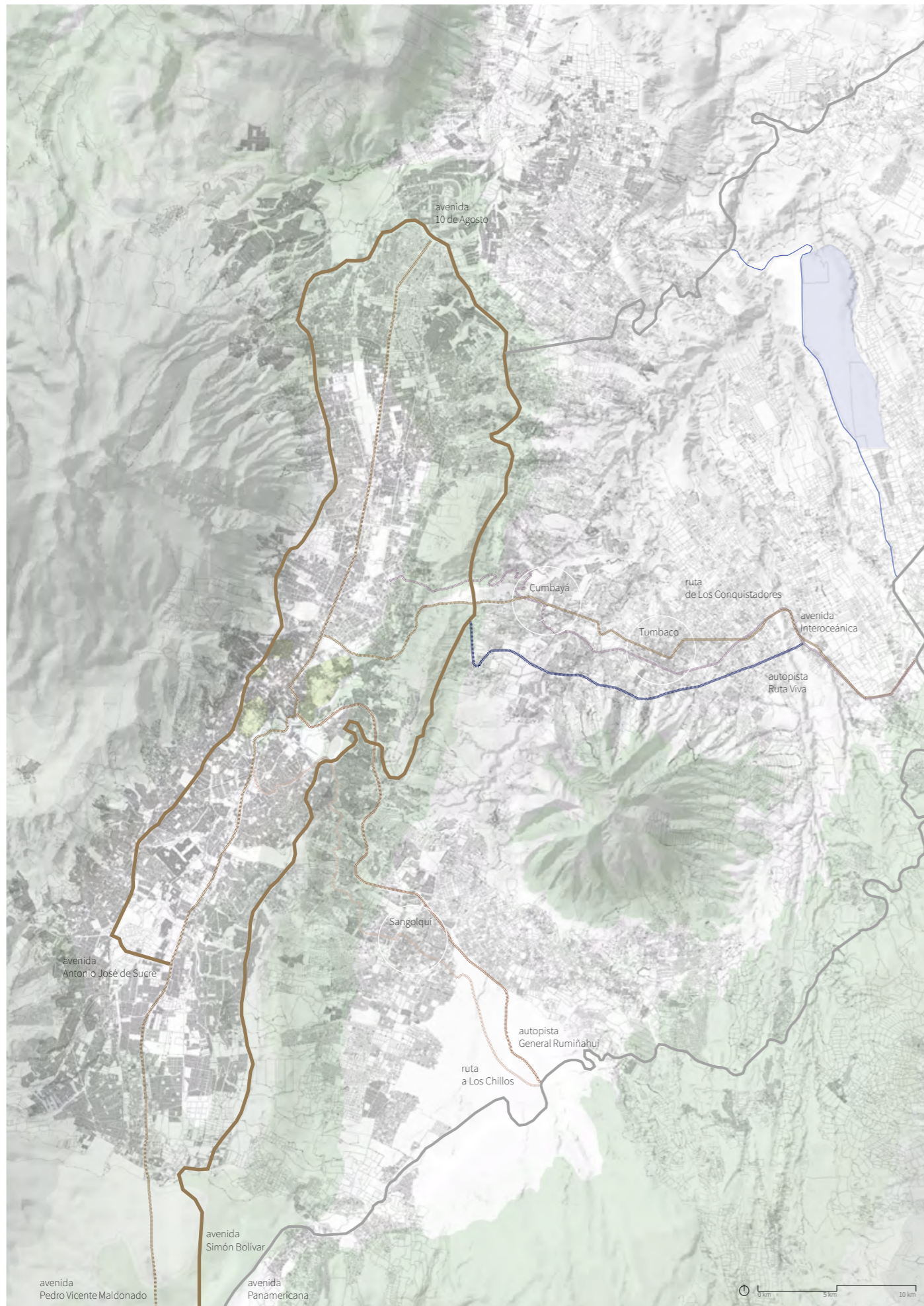


Imagen 17. Quito en 2016.
Fuente: Imagen satelital QGIS y planos digitales, acentuando los accidentes geográficos, las vías principales de larga distancia, el nuevo aeropuerto y las nuevas centralidades en los valles orientales de Quito.

comerciales de la ciudad.

Finalmente, el centro colonial por su parte, perdió relevancia comercial, destacándose más bien, como un espacio histórico de simbología política y religiosa (VALLEJO, 2008:51).

Consecuentemente, el esquema de crecimiento de la ciudad se modificó, pues además de continuar su desarrollo lineal en sentido norte-sur, inició su crecimiento en dirección este-oeste. Es así como se superaron la serie de lomas que constituyen la falla de Quito (3200 msnm) y se descendió entre 300 y 800 metros en dirección a los valles situados al este de la meseta. De esta manera, la ciudad dejó de tener un esquema lineal en sentido norte-sur, para adoptar un esquema centro-periferia. Así, el aglomerado urbano de Quito alcanzó, en 1990, un área de más de 19.000 hectáreas y una población de 1.095.000 habitantes (CARRIÓN, 1993:29).

c. Tercer momento en la etapa moderna de desarrollo urbano

El tercer momento de la segunda etapa moderna de desarrollo urbano de la ciudad de Quito, inició durante la década de los años noventa y estuvo marcada por la crisis económica nacional de la década de los años 80. Dicha crisis fue el resultado del crecimiento de la deuda externa, de la guerra con el Perú, de los daños producidos por el fenómeno de El Niño, del terremoto de 1987, de la caída de los precios del petróleo y de la suspensión de su exportación. En razón de lo anteriormente expuesto, se produjo la disminución de la inversión estatal y consecuentemente la dependencia nacional del sector externo de la economía. De esta manera, se incentivó el desarrollo de la agro producción de exportación y del sector de prestación de servicios, acentuando la importancia de la ciudad como centro terciario y administrativo y como eje de un entorno rural agro-productivo.

Los cambios que trajo la crisis, resultaron en el aumento poblacional en la capital y consecuentemente en la intensificación de especulación sobre el suelo de la misma. Los lugares más afectados por la especulación fueron el área ubicada en las laderas de la cordillera occidental sobre la avenida Antonio José de Sucre al oeste de la ciudad de Quito y el área perimetral de las avenidas principales de larga distancia que atravesaban los valles orientales de la capital: la avenida Interoceánica y la autopista General

Rumiñahui. Este proceso de especulación fue en gran medida auspiciado por la municipalidad, a través del mejoramiento de dichas avenidas y de planteamientos políticos encaminados a organizar el área metropolitana. De hecho, en 1993, se estableció legalmente el Distrito Metropolitano de Quito (VALLEJO, 2008).

En este contexto, los centros de las parroquias que hasta ese entonces habían sido rurales y que estaban situadas en la periferia de la meseta y en los valles circundantes, se convirtieron en nuevas centralidades comerciales. De esta manera, las centralidades descritas en los dos momentos de desarrollo urbano anteriores, pasaron a conformar lo que hoy se considera una macro centralidad (VALLEJO, 2008:52) (Imagen 17).

Finalmente, en el año 2013, se inauguró el nuevo aeropuerto Mariscal Sucre en la parroquia de Tababela. Esta nueva localización del aeropuerto, se estableció debido a que varios estudios que iniciaron en 1960 y concluyeron que este sector era el adecuado para montar dicha infraestructura (VALLEJO, 2008). El levantamiento de la obra para el nuevo terminal aéreo, trajo consigo la construcción tres nuevos ejes viales y la intervención de la autopista Panamericana. Dicha autopista fue originalmente construida en los años 30, discurre al este de los valles orientales de la hoya de Guayllabamba y atraviesa de norte a sur la cordillera de los Andes, recorriendo prácticamente todo el continente americano.

Como resultado de todo lo anterior, el aglomerado de Quito ocupa en la actualidad un área de 20.206 hectáreas. Y según el último censo realizado en el país, en el año 2010 la ciudad albergaba a 1.617.280 habitantes (INEC, 2010).