

# LA PERIFERIA INFORMAL EN LA CIUDAD COMPACTA

El caso de Quito.Ecuador

AUTOR: Valeria Carolina Sandoval Suasnavas



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



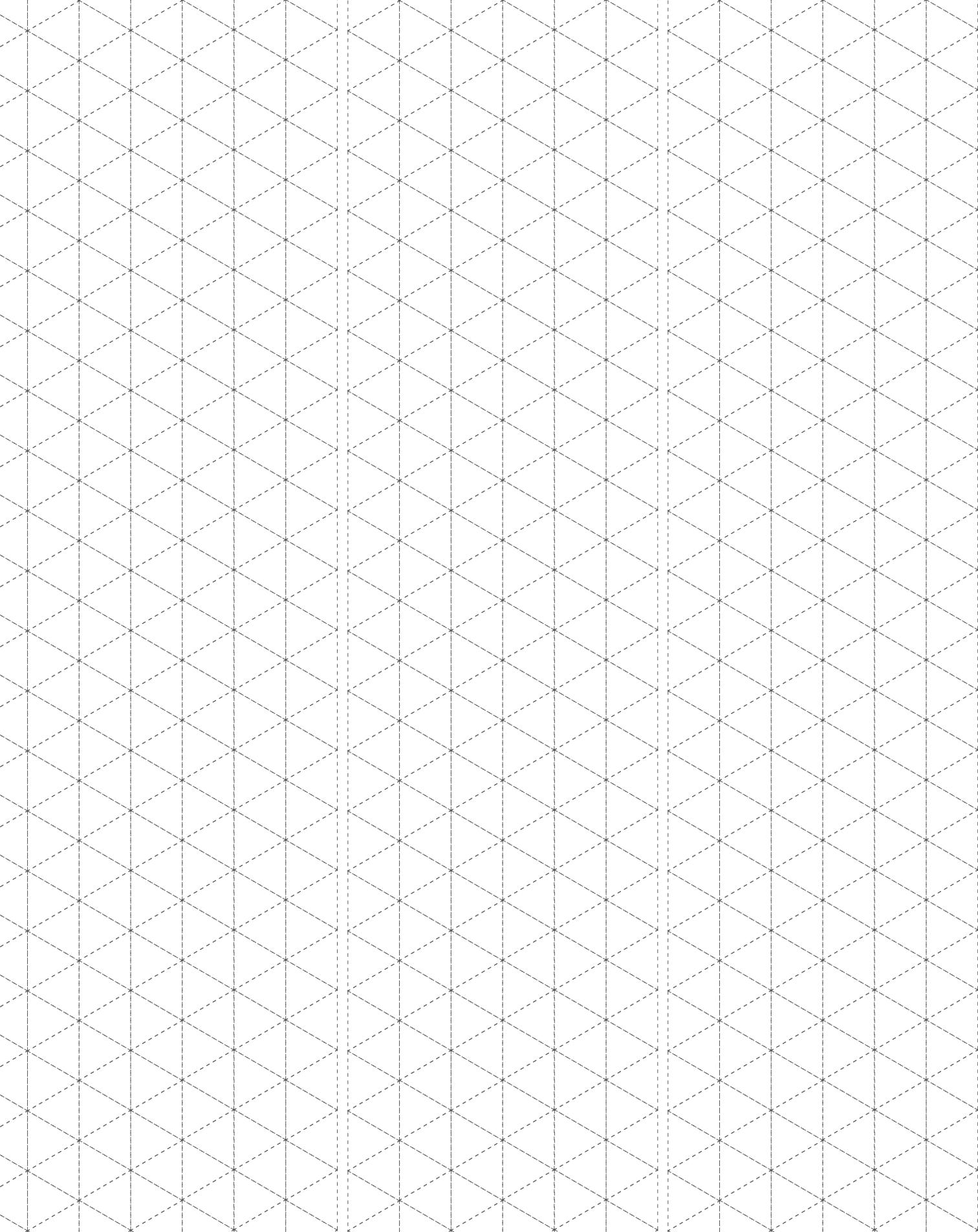
ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

TUTOR: Enrique Giménez Baldres

ESCUELA: Escuela Técnica Superior de Arquitectura

CURSO: 2019-2020

TITULACIÓN: Máster Universitario. Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño.



LA PERIFERIA INFORMAL EN LA CIUDAD COMPACTA  
EL CASO DE QUITO, ECUADOR

AUTOR: Valeria Carolina Sandoval Suasnavas

## Agradecimientos

Al Departamento de Urbanismo de la Universitat Politècnica de València, a sus profesores y a mi tutor Enrique Giménez quien me motivó durante este periodo.

Un agradecimiento especial a mi hermana Estefanía que ha estado presente durante todo este recorrido.

**A mis papás, mis hermanos, mi familia...  
Su amor incondicional me motiva cada día.**

# RESUMEN

América Latina + Periferia Informal + Accesibilidad + Conectividad + Asentamientos  
+ Tejido Urbano

La configuración actual de las ciudades latinoamericanas surge del acelerado proceso de expansión del territorio urbano que tuvo lugar en las décadas centrales del siglo XX. Dentro de este panorama, en varias metrópolis, dicho proceso ha conllevado a la aparición de asentamientos informales estructurados en su mayoría dentro de la periferia. En este trabajo, se estudiará este elemento del territorio, al cual denominaremos "periferia informal". Se detallará su su desvinculación con la estructura territorial urbana perteneciente a la ciudad canónica y su posible integración a través de estrategias de intervención ligadas a aspectos estructurales de accesibilidad.

Partiendo de la recopilación de asentamientos informales en la periferia de varias ciudades latinoamericanas, el estudio se centra en la ciudad de Quito, capital del Ecuador. Se realizará una descripción del crecimiento urbano y de su infraestructura vial. El objetivo será de entender el proceso y las posibles causas de la concepción de la periferia informal. Se discutirá sobre aspectos estructurales ligados a la accesibilidad que son prioritarios a la hora de mejorar la integración de la periferia informal a la ciudad compacta. Paralelamente se tomará como casos de estudio tres modelos de ciudades latinoamericanas, que a diferentes escalas y con diferentes propósitos, han sabido generar acciones de accesibilidad a través de actuaciones estratégicas en su tejido urbano: Medellín (Colombia), Curitiba y Sao Paulo (Brasil).

Para comenzar el estudio presentará una comparación de las soluciones planteadas a este fenómeno dentro de Latinoamérica. Se continuará con el relato del crecimiento del tejido urbano de Quito seguido de la lectura de la evolución de las infraestructuras de transporte y de conectividad. Estos elementos serán la base para el entendimiento de la aparición de los asentamientos informales. Finalmente, la investigación remata con el estudio pormenorizado de la franja noroccidental de la ciudad de Quito y más específicamente del barrio de "Atucucho". A través de la correlación de actuaciones estructurales sectoriales y actuaciones puntuales estratégicas que buscan otorgarle una nueva oportunidad a la informalidad, se plantea la definición de una actuación estratégica para la unión del tejido urbano de la periferia informal y la ciudad canónica.

# ABSTRACT

Latin America + Informal Periphery + Accessibility + Connectivity + Settlements  
+ Urban Fabric

The current configuration of several Latin American cities is a direct consequence of the accelerated process of urban expansion in the territory that took place in the central decades of the 20th century. In this panorama, this process has led to the creation of informal settlements, usually located on the periphery. Thus, in this work will be focused in the study of the territory, called "informal periphery", specifying its disconnection with the urban structure and its possible integration through intervention strategies linked to structural aspects of accessibility.

Based on a compilation of examples of informal periphery in Latin American cities, the study focuses on the city of Quito, capital of Ecuador. A description of its urban growth and road infrastructure is made with the aim of understanding the development and the possible reasons of the conception of the informal periphery in its urban structure. Thus, it is established that actions on structural aspects linked to accessibility are priorities when it comes to improve the integration of the informal periphery into the compact city. At the same time, we will include three Latin American cities as study cases, which at different scales and with different purposes have managed to generate accessibility approaches through strategic actions within their urban fabric: Curitiba, Sao Paulo (Brazil) and Medellin (Colombia).

First of all the study will present a comparison of the solutions proposed to this phenomenon within Latin America. We will continue with a approach of the growth of the urban fabric of Quito followed by the reading of the evolution of transport and connectivity infrastructures. These elements will be the basis for understanding the emergence of informal settlements. Finally, the investigation ends with a detailed study of the northwestern strip of the caretaker of Quito and more specifically of the "Atucucho" neighborhood. Through the correlation of sectoral structural actions and specific strategic actions that seek to give informality a new opportunity, the definition of a strategic action for the union of the urban fabric of the informal periphery and the canonical city is proposed.

# ÍNDICE

RESUMEN	VI
ABSTRACT	VIII
ÍNDICE	X
JUSTIFICACIÓN	XII
METODOLOGÍA	XIV
OBJETIVOS	XVI
INTRODUCCIÓN	XVII
<b>EL CONCEPTO DE “PERIFERIA INFORMAL” DENTRO DE LA CIUDAD COMPACTA. •</b>	<b>19</b>
I.1.La “ciudad compacta” en Latinoamérica	21
I.2 Ciudades latinoamericanas y su periferia informal	25
Primeras Conclusiones	33
<b>QUITO: UNA CIUDAD EN CONTINUO CRECIMIENTO •</b>	<b>35</b>
II.1.Condiciones geográficas y contexto territorial	37
II.2.Desarrollo urbano de Quito. (1534-2020)	38
II.2.1.Etapa colonial: Del cabildo a la ciudad independiente.	39
II.2.2.El ensanche: siguiendo las líneas del damero	43
II.2.3.Crecimiento al límite de la ciudad compacta.	49
II.3.Quito frente a la periferia	60
Conclusión parcial - Quito y la consolidación de la periferia informal.	69
<b>LA RED VIAL DE QUITO Y SU PAPEL DENTRO DE LA PERIFERIA INFORMAL •</b>	<b>71</b>
III.1 El servicio de transporte urbano hasta 1988	72
III.2. Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.	80
III.2.1.Metrobus-Q: Revolución del transporte en Quito.	81
III.2.2.Sistema de “Buses Convencionales”	86
III.3. Nueva red de transporte público: Metro de Quito.	88
Conclusión parcial - La Red Vial dentro de la Ciudad Central	91
<b>ACTUACIONES DE REFERENCIA: ACCESIBILIDAD A LOS BARRIOS PERIFÉRICOS. •</b>	<b>95</b>
IV.1. Referente en movilidad eco inteligente: El caso de Curitiba.	96
IV.2. Hechos transformantes de la movilidad: El caso de Medellín.	100
IV.3. El barrio como elemento de rehabilitación: Las Favelas y su inserción al tejido urbano.	108
Conclusión parcial - Modelos de Planificación en Latinoamérica	119

<b>LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DE LOS “ITINERARIOS TRANSVERSALES”</b>	<b>123</b>
V.1.La periferia informal y la movilidad	125
V.1.1. Geografía	128
V.1.2. Morfología urbana	130
V.1.3. Movilidad	134
V.2. Un modelo de “Proyecto Transversal”: El caso del barrio de “Atucucho”.	136
V.2.1. Geografía	138
V.2.2. Morfología urbana	140
V.2.3. Accesibilidad Vial	146
V.3. El concepto de “Itinerario Transversal”	150
Conclusión parcial - Un modelo de accesibilidad a la periferia informal: “Itinerarios Transversales”	159
CONCLUSIONES FINALES	162
TABLA DE FIGURAS	168
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	176

# JUSTIFICACIÓN

La diferenciación entre la *ciudad del pobre y la ciudad del rico*<sup>1</sup> es cada vez más fuerte en la actualidad, mientras que parte de los territorios urbanos ligados en especial a barrios en el centro de la ciudad, poseen mejores condiciones sociales y espaciales, los barrios en periferia, más pobres, mantienen su precariedad amenazados por desalojos o por riesgos naturales. Las autoridades, tratando de mejorar y evitar los riesgos, desalojan a los habitantes de los barrios más vulnerables y los dejan en la calle, como fue el caso de los barrios más pobres a lo largo del río Yamuna en Delhi en el año 2004.<sup>2</sup> Esta realidad está presente en varias urbes del mundo, sin embargo, el caso latinoamericano, posee características propias dadas por el acelerado desarrollo urbano que tuvo lugar durante el último siglo, haciendo de la periferia informal un territorio interesante para ser estudiado.

Así, se determina que la ocupación de nuevos espacios residenciales en el territorio, aunque sean de carácter informal, plantea la necesidad de diseñar propuestas de ordenación, urbanización y readecuación con el objetivo de integrar estos nuevos tejidos al conjunto urbano consolidado. Así, se considera que el crecimiento urbano que se encuentra ligado a la accesibilidad, y el déficit de la misma se traduce como uno de los componentes básicos de la informalidad o de la situación de precariedad en la que se encuentran los tejidos informales.

Se escoge a la ciudad de Quito, capital de Ecuador, ya que durante este último siglo se han establecido modificaciones importantes dentro de su estructura urbano-territorial. Así, desde el desplazamiento del Aeropuerto Mariscal Sucre fuera de la ciudad compacta (2013) y la creación, en este mismo espacio, del proyecto "Parque Bicentenario" encabezando la aparición de una

---

1 Secchi, B. "La Ciudad De Los Ricos y La Ciudad De Los Pobres", 2014.

2 Davis, M. "Planeta De Ciudades Miseria", 2006.

nueva centralidad urbana<sup>3</sup>, hasta el desarrollo de un nuevo circuito de movilidad; el Metro (2020), la capital ecuatoriana ha mutado de manera importante haciéndonos reflexionar sobre el lugar de la periferia informal dentro de esta gran ecuación. De esta manera, se considera que Quito se encuentra en una posición estratégica en este punto de su desarrollo, para cuestionarse y tomar acciones sobre el devenir de la periferia informal dentro de su estructura urbana.

---

3 Las centralidades nuevas se encuentran en zonas de alto crecimiento que carecen de equipamientos de educación, salud y servicios del Distrito y en donde la población que allí reside debe desplazarse durante el día para acceder a empleo y servicios.

# METODOLOGÍA

Esta investigación se desarrolla en cinco capítulos. El primer capítulo establece un acercamiento al concepto de "periferia informal" a través del registro de algunos de los casos más relevantes de barrios marginales localizados en la periferia de ciudades latinoamericanas. En los dos siguientes capítulos y con la ciudad de Quito como escenario, se busca puntualizar el concepto de periferia informal. En este caso particular se estudia el crecimiento del conjunto urbano desde la colonia hasta el siglo XX; resaltando la aparición de la periferia, su desvinculación con la ciudad central y el origen de la noción de informalidad, y propone un acercamiento al sistema de transporte e infraestructura vial de la capital y su conexión con la periferia informal. En la siguiente fase, se propone una descripción de tres casos de estudio, localizados en ciudades latinoamericana, con objetivo de entender los diferentes métodos que se han utilizado para establecer una conexión entre los asentamientos informales en la periferia y la ciudad canónica. Finalmente, como remate al estudio, nos centramos en la franja noroccidental de Quito y más específicamente en el barrio de "Atucucho" donde se propone la elaboración de la actuación estratégica de los "Itinerarios Transversales", que tiene como objetivo primordial la unión de la periferia informal a la ciudad canónica a través de itinerarios infraestructurales.

Los tres casos de estudio se basan en dos registros de actuaciones estratégicas; por un lado, las actuaciones infraestructurales sectoriales, que están formalmente ligadas a las redes de transporte motorizado y peatonal, el concepto de accesibilidad, y las actuaciones puntuales estratégicas, definidas como una serie de intervenciones de pequeña o grande escala, altamente focalizadas y que tienen la capacidad de regenerar o iniciar un proceso de regeneración en espacios muertos o dañados del conjunto urbano. Se han escogido ejemplos de ciudades latinoamericanas, pero se ha hecho un pequeño enlace con la ciudad de Barcelona, ya que se considera primordial el aporte urbano que

esta ciudad realizó, aunque no sea exactamente en el contexto de periferia informal.

El primer caso hace referencia a una actuación infraestructural sectorial, donde se reinventa el tejido urbano a través de implementación de un nuevo sistema de transporte más eficaz que busca evitar una desvinculación de la periferia con la ciudad central. El segundo caso se basa en el registro de actuaciones puntuales estratégicas, denominada en este caso particular como “acupuntura urbana”, y la vinculación de las mismas con las actuaciones infraestructurales que hacen de los asentamientos informales localizados en la periferia un espacio más accesible. Finalmente, en el tercer ejemplo se reduce la escala y se indaga en el barrio perteneciente a la periferia informal como espacio donde se pueden crear itinerarios capaces de vincular mejorar el tejido urbano existente.

#### **I. Ciudad de Curitiba – Brasil.**

Planeamiento urbanístico de Curitiba - (1980-1982)  
Liderado por Alcaldía de Curitiba  
(Arquitecto y Alcalde Jaime Lerner)

#### **II. Ciudad de Medellín – Colombia**

Proyectos Urbanos Integrales (PUI) - (2004)  
Liderado por el departamento de “Metodología del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona” (LUB)  
+ Alcaldía de Medellín (Alcalde Sergio Fajardo)

#### **III. Ciudad de Sao Paulo– Brasil.**

Programa de Urbanización de Favelas - (2009)  
Secretaria Municipal de Planificación de Sao Paulo

De esta manera, en la madurez desde la que hoy podemos contemplar los problemas urbanos, y con la experiencia de los últimos 50 años de urbanística moderna contemporánea, podemos entender que estos dos registros de actuaciones estratégicas pueden estar vinculadas estructurando la ciudad y dándole una nueva imagen a la informalidad.

# OBJETIVOS

## **General**

Generar una actuación estratégica, para la mejora de la conectividad entre la periferia informal y la ciudad canónica de Quito a través de la vinculación de infraestructuras sectoriales y actuaciones puntuales estratégicas.

## **Específicos**

Ampliar el conocimiento sobre los actuales espacios localizados en la periferia informal de la ciudad de Quito.

Realizar una conexión entre el Barrio "Atucucho" y la centralidad "Parque Bicentenario" que nos servirá como modelo para la consolidación de otros barrios provenientes de la periferia informal a la ciudad central.

# INTRODUCCIÓN

El proceso de transformación de las ciudades en los últimos años ha ido modificando de manera evidente los entornos urbanos, difuminando los límites de la ciudad compacta y estableciendo nuevos tipos de asentamientos. En el caso de América del Sur, el proceso histórico-urbano de expansión del conjunto urbano tiene origen en la llegada de población rural a las grandes ciudades por las migraciones internas ocurridas a mediados del siglo XX y que derivó en un nuevo tipo de escenario socio-espacial: los asentamientos informales.

En este contexto, al igual que muchas otras ciudades de Latinoamérica, Quito, capital de Ecuador, ha sido protagonista de un crecimiento urbano extraordinario. En efecto, la ciudad ha dejado de ocupar 1.6 hectáreas y de albergar 892 mil habitantes; para cubrir 43 hectáreas y alojar 2.7 millones de residentes en un periodo de aproximadamente cuarenta años.<sup>1</sup> Así, a través de la descripción del proceso de crecimiento urbano del Quito; desde la colonia hasta la actualidad (2020), y el análisis de su red vial, se busca comprender de qué manera se introdujeron dentro de la ciudad los asentamientos informales, su vinculación en la periferia, y los problemas o condicionantes están acarreado dentro de la misma.

En la segunda parte de la investigación se indagará en planes de ordenamiento de ciudades Latinoamericanas y sus estrategias a diferentes problemáticas, para luego rematar en la elaboración de una actuación estratégica dentro de la periferia informal de la ciudad de Quito para vincularla de forma física y social a la ciudad central.

---

<sup>1</sup> "Quito Se Convirtió En La Ciudad Más Poblada Del Ecuador Con Más de 2,7 Millones de Habitantes En El 2018 | El Comercio."

Aunque los orígenes de la periferia como fenómeno urbano sean más antiguos, su formación se hace notoria a partir del siglo XIX. Es durante este periodo que esta parte de la ciudad denominada "periferia", se convierte en el lugar de acogida no solo de la actividad industrial, sino también de la residencia destinada a la clase obrera. Aunque por cierto tiempo la periferia no fue considerada como objeto de estudio específico porque se confiaba en su capacidad para transformarse, consolidarse y pasar a formar parte del continuo de la ciudad compacta, a lo largo de los años este territorio se encuentra cada vez más desarticulado de espacialmente y socialmente.



El concepto de “periferia informal” dentro de  
la ciudad compacta.

Figura 1: Conjunto Urbano  
Parroquia Urbana de Quito, Ecuador



## I.1.La “ciudad compacta” en Latinoamérica

El concepto de ciudad compacta nació asociado a las características históricas de la ciudad europea; como la alta densidad de población y construcción, bajo consumo de territorio y mezcla de distintos estratos socioeconómicos, usos de suelo y actividades.<sup>1</sup> El debate sobre la ciudad compacta como forma urbana sustentable fue trasladado por Jenks y Burgess a los “Países en Desarrollo”, con una especial preocupación por el surgimiento de las mega ciudades en Asia, África y América Latina.

*“Cualquier libro sobre ciudades en países en desarrollo enfrenta la dificultad de abordar una gran diversidad de países y una amplia gama de ciudades de rápido crecimiento y urbanas regiones. Hay ciudades tan ricas como, si no más ricas que sus contrapartes en Occidente, hay ciudades de ingresos medios y ciudades que son extremadamente pobres. Pocos de estos las ciudades se quedarán quietas, debido al rápido cambio demográfico, la difusión social inequidad y el impacto de la globalización en las economías locales.”<sup>2</sup>*

Así, fue en los años sesenta del siglo XX cuando cambió la tendencia en las ciudades latinas, hacia la dispersión o difusión de su expansión. En los Estados Unidos, con herencia anglosajona, este patrón fue predominantemente disperso, sobre todo a partir del crecimiento de los suburbios y desde los años treinta del siglo XX con la generalización del automóvil como medio de transporte de las capas sociales medias y altas, hecho señalado por el urbanista Josép Lluís Sert en 1942.

Por su parte, en las ciudades latinoamericanas, el patrón de crecimiento urbano tiene muchas particularidades debido a la naturaleza de sus procesos históricos económico-sociales, las cuales las diferencian tanto del patrón histórico anglosajón europeo y estadounidense, como del latino-mediterráneo europeo actual. Así, las ciudades heredadas de la colonia crecieron muy poco hasta finales

---

1 Benevolo L. “Histoire de La Ville.”,1983.

2 Jenks, M. y Burgess, R. “Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries.”,2000.

del siglo XIX; a pesar del crecimiento urbano relativo de inicios del siglo XX cuando se produjo un proceso de industrialización fuerte por sustitución de importaciones.

A partir de 1940, el incremento de las tasas de crecimiento natural de la población inducido por las políticas sanitarias y de salud, y de las de migración campo-ciudad determinadas por la industrialización tardía y la penetración del capitalismo en el campo, dieron lugar a un intenso crecimiento poblacional de las ciudades que se industrializaban para dar una gran expansión a la periferia.

El desarrollo de la intensa industrialización y la migración constante de la población del campo a la ciudad hizo que el crecimiento periférico fuera constante, en el cual dominaba la ocupación irregular de los terrenos y el proceso de autoconstrucción de la vivienda. La urbanización seguida del proceso tardío de industrialización, a la cual Duhau denomina como *"Urbanización Popular"*, dio lugar a un patrón de crecimiento específico en las grandes ciudades del subcontinente latinoamericano cuyos rasgos fundamentales fueron *"el dominio cuantitativo de la urbanización popular caracterizada por la ocupación irregular de terrenos en áreas vulnerables, dispersos en la periferia y el proceso de autoconstrucción de viviendas precarias por los sectores de migrantes campesino o de trabajadores ya urbanizados."*<sup>3</sup>

En suma, al hablar de consolidación de la *"Ciudad Compacta"* en el caso Latinoamericano deberemos tener en cuenta que difiere de forma considerable del modelo europeo, ya que como hemos visto su proceso urbano se han producido en un contexto socio económico diferente. Dicho proceso dio lugar a un patrón de crecimiento periférico cuyos rasgos fundamentales fueron; el dominio cuantitativo de la urbanización popular, caracterizada por la ocupación irregular de terrenos viables y necesariamente dispersos en la periferia, la presencia de un fraccionamiento entre la clase media y la clase alta, la construcción periférica de algunas unidades de vivienda pública en control del Estado.

Así, la presencia dominante del sector popular de muy bajos ingresos, la ocupación irregular de los terrenos y el autoconstrucción

---

3 Duhau, Soledad, and Rodríguez, "Hábitat Popular y Política Urbana.", 1998

de las viviendas, así como el continuo relleno de los territorios intersticiales dejados libres y las diferencias en el aspecto social son algunos de los aspectos que marcan una diferencia entre de la expansión periférica latinoamericana a la europea y estadounidense; en donde dominan los sectores de clase media y alta, poseedores y usuarios de automóvil, que deciden por otro tipo de intereses instalarse en esta parte del territorio.

Figura 1: Asentamientos informales  
Medellín, Colombia.



## 1.2 Ciudades latinoamericanas y su periferia informal

En las ciudades latinoamericanas el fenómeno de ocupación del territorio con fines urbanos es el reflejo del proceso de urbanización acelerada que se desarrolló desde la segunda mitad del siglo XX y que en la actualidad es aún más notable. Así, en el caso puntual de América Latina, la recuperación de zonas centrales y la revaloración de espacios rehabilitados han empujado a los grupos de más bajos recursos a buscar medios informales para resolver su problema de falta de vivienda, y lo han hecho ocupando terrenos baratos, con difícil acceso y con alto riesgo ambiental.

Estos espacios vulnerables se distribuyen en la periferia más alejada de las ciudades y con mayores carencias; se trata generalmente de áreas precarias e informales, carentes de infraestructura y servicios, transporte público o accesos por carretera. Se reafirma entonces a la ciudad como territorio donde se acrecientan las desigualdades y en la cual la periferia mayor intensidad la multiplicación de la pobreza, la urbanización de baja calidad, la agudización de los problemas urbanos y la estigmatización socio espacial de las comunidades que las habitan.



Figura 2: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.



Figura 3: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.

*“Las ciudades de la región encuentran numerosos obstáculos que explican ese rezago; entre los que se destacan la pobreza y la segregación social, la degradación ambiental, la baja competitividad económica, el desarrollo de formas urbanas poco eficientes y la informalidad residencial”<sup>1</sup>*

Dentro de este contexto, en varias ciudades latinoamericanas estos espacios de carácter informal toman una amplitud dentro del territorio urbano, exponiendo desigualdades y problemas sociales importantes. Es el caso de las “Urbanizaciones Pirata” en Bogotá-Colombia, las “Villas de Emergencia” o “Villas Miseria” en Argentina, los “Pueblos Jóvenes” en Lima-Perú, las “Favelas” de Sao Paulo-Brasil, las “Comunas” en Medellín-Colombia y los “Barrios Informales” en Quito-Ecuador.

<sup>1</sup> Ezquiaga Dominguez J. “La Infraestructura En El Desarrollo Integral de América Latina”, 2012.

*“Es en la periferia donde se desarrolla la no ciudad, la urbanización sin ciudad, difusa y segregada, rompedora de los lazos sociales y culturales”<sup>2</sup>*

En el caso argentino, las “*Villas Miseria*” comenzaron a establecerse en la periferia de la capital desde la década de 1950 con la llegada de migrantes provenientes generalmente de países limítrofes que no podían afrontar el alojamiento en el centro de la ciudad y que decidieron instalarse temporalmente en las grandes parcelas propensas a inundaciones o a lo largo del río “*Riachuelo*”, cerca del centro de la ciudad y varias fábricas. Por lo tanto, el surgimiento de las villas en este contexto no implica necesariamente una población empobrecida. La mayoría de los migrantes realmente consideraban este espacio como un lugar para mejorar su condición de vida y sobretodo como una plataforma para luego gracias al trabajo realizado poder adquirir una nueva residencia.<sup>3</sup> Sin embargo, el apogeo industrial duró muy poco y los programas para la construcción de vivienda social se detuvieron. Como consecuencia, los asentamientos comenzaron a abarcar cada vez más superficie. Actualmente, albergan a casi el 7 por ciento de los habitantes de la ciudad dentro de los cuales el 70 por ciento son migrantes y en su mayoría son terrenos de titularidad pública, desconocida o con propietario ausente, que se conforman con viviendas autoconstruidas con materiales normalmente de deshecho. Suelen carecer de los servicios básicos (abastecimiento de agua, electricidad, saneamiento, recolección de basura, etc.), así como de tiendas y servicios públicos.

Por otra parte, tenemos el caso de los “*Pueblos Jóvenes*” en Lima. Estos barrios comenzaron a formarse en las décadas de 1940 y 1950 por la migración de obreros desde el campo hacia el centro de la ciudad. Se caracterizan por estar fuera del margen del reglamento urbano y por estar emplazados en regiones donde existe una fuerte vulnerabilidad a causa de las condiciones geográficas del territorio y falta de servicios básicos (redes de agua potable, desagüe, energía eléctrica y centros de salud). Las barriadas albergaban al 10 por ciento de la población de Lima en 1955, 25 por ciento en 1970, y

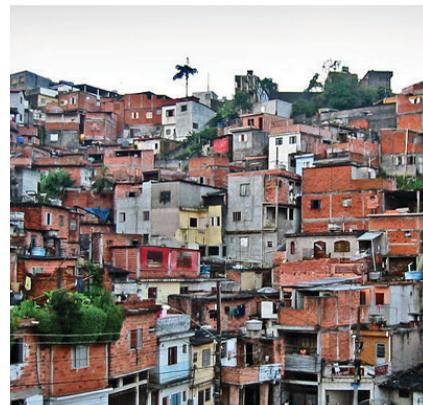


Figura 4: Villa Miseria, Buenos Aires-Argentina.



Figura 5: Villa Miseria, Buenos Aires-Argentina.



Figura 6: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.

2 Borja J. Carrión F. y Corti M. “Ciudades Resistentes, Ciudades Posibles”, 2002.

3 Germani G. ‘El proceso de urbanización en la Argentina’, Trabajos e investigaciones del Instituto de sociología, publicación interna n°4 (Buenos Aires: Servicio de documentación de sociología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.



Figura 7: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.



Figura 8: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.



Figura 9: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.

probablemente alberguen más del 35 por ciento de la población hoy en día. Así, en el famoso modelo de Turner, fundado sobre su trabajo en Perú en 1960, se explica que los migrantes que habitaban en las zonas rurales se desplazaron primero hacia la zona central de la ciudad, donde pagaban un alquiler bastante elevado, en búsqueda de un trabajo. Una vez que poseían una estabilidad económica y social, se trasladaban hacia la periferia, donde podían convertirse en propietarios de las tierras.<sup>4</sup> En la zona sur de Lima, por ejemplo, hay aproximadamente 33 mil parcelas construidas entre 1992 y 2001, en zonas muy empinadas y con grandes problemas constructivos. A pesar de que alrededor del 60 por ciento de estas ya pertenecen a los propietarios de forma legal, el porcentaje de parcelas con agua potable es inferior al 5 por ciento y no existen planes holísticos por parte de las autoridades municipales ni de ningún otro público autoridad para resolver el problema lo que hace que el territorio siga considerado como vulnerable.

En el caso colombiano, destacan las “Comunas” en la ciudad de Medellín, que serán estudiadas más a detalle en el capítulo relacionado los casos de estudio y las “Urbanizaciones Pirata” en la ciudad de Bogotá.

En el caso bogotano, las “Urbanizaciones Pirata” comenzaron a conformarse desde 1950 y se caracterizan por ser predios vendidos por personas particulares falsificando registros de libertad escrituras, cartas de propiedad para luego ser vendidos a ciudadanos que poseen una situación social y económica vulnerable. Este tipo de urbanización en periferia fue estudiada por primera vez por el economista Rakesh Mohan y su equipo en Bogotá en el año de 1970. Mohan explica que las urbanizaciones piratas no fueron el resultado de invasiones territoriales: los solares en efecto fueron intercambiados a los propietarios a través de transacciones legales, sino que fue la subdivisión de las mismas que hizo que el proceso de adquisición de suelo urbano fuese ilegal, excluyéndolas del mercado comercial formal. Esto hizo que personas de bajos recursos las compren a personas particulares que subdividieron los solares sin tener en cuenta ningún tipo de zonificación, ni normas urbanísticas o arquitectónicas.<sup>5</sup> Una medición para el período más

4 Turner J. “Freedom to Build: Dweller Control of the Housing Process”, New York, 1972.

5 Mohan R. “UNDERSTANDING THE DEVELOPING METROPOLIS Lessons from the City Study of Bogota and Cali, Colombia”, 1994.



Figura 10: Comuna 13-Medellín-Colombia.

reciente, realizada con datos del censo de edificaciones del DANE (que registra barrio por barrio la cantidad anual de metros cuadrados construidos para varios usos en la ciudad), arroja que entre 2001 y 2010 en Bogotá se iniciaron 32 mil m<sup>2</sup> nuevos solamente para el uso de vivienda. De éstos, el 65 por ciento se han construido en barrios de origen informal (sean asentamientos legalizados o sin legalizar).<sup>6</sup>

Paralelamente, desde inicios del siglo XX, Medellín se convirtió en uno de los ejes de desarrollo industrial estratégicos de Colombia, albergando a miles de migrantes. La ciudad se forjó a través de procesos poblacionales informales, motivados por la atracción hacia el llamado progreso y nuevas fuentes de trabajo. En la década de 1940 se agudizó el conflicto armado en el campo, generando destierros y un acelerado crecimiento urbano, lo que hizo que las ciudades se volvieron lugares de refugio. A partir de entonces Medellín no ha cesado de crecer, los barrios periféricos comenzaron a ocupar un espacio importante en el territorio en las décadas de 1950 y 1960 a través de tomas de tierra y loteos por parte de particulares legales e ilegales, parcelando las grandes fincas. En el transcurso de las décadas de 1970-1980 se produjo una significativa ampliación de los límites urbanos. La ciudad se expandió hacia las laderas de las montañas circundantes. Las periferias se convirtieron en territorios de refugio, pobladas con familias provenientes, inicialmente, de



Figura 11: Comuna 13, Medellín-Colombia.

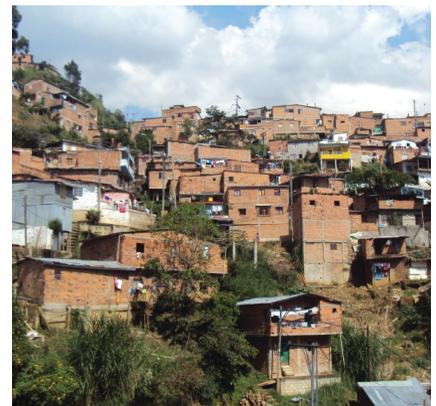


Figura 12: Comuna 13, Medellín-Colombia.

6 CAMARGO A. y HURTADO A. "Informalidad del Siglo XXI. Características de la oferta informal de suelo y vivienda en Bogotá durante la primera década del Siglo XXI", 2018.



Figura 13: Favelas, Río de Janeiro-Brasil.



Figura 14: Favelas, Rio de Janeiro-Brasil.



Figura 15: Favelas, Río de Janeiro -Brasil.

barrios circundantes y municipios cercanos, muchos con trayectorias previas de migración inter o intraurbanas.<sup>7</sup>

La palabra “*Favela*”, que significa barrio de barracas o asentamiento informal, empezó a usarse en Río de Janeiro a finales del siglo XIX. En 1897 luego de la Guerra de Canudos<sup>8</sup>, los soldados del ejército regresaron a Río de Janeiro en búsqueda de su salario. Sin embargo, estos soldados no recibieron el salario prometido, así que tuvieron que invadir las colinas alrededor de la ciudad autoconstruyendo sus viviendas. Otro factor determinante en el origen de las favelas fue la reforma realizada por la administración del alcalde Pereira Passos, en 1889, que preveía la reconfiguración urbana de un sector de la ciudad a través de la demolición de un número significativo de viviendas en mal estado, dando espacio a una ciudad más limpia y organizada. Así, las personas que se quedaron sin hogar tuvieron que emigrar a las colinas en las regiones centrales de la ciudad. Hacia mediados de los años setenta, la situación alcanzó un nivel crítico. Para los cientos de miles de habitantes que habían adquirido terrenos en los fraccionamientos irregulares, la situación se había tornado muy difícil. En 1973, estaban censadas 542 favelas y 14 650 barracos. Entre 1973 y 1980, la población de las favelas aumentó en un 440 por ciento. Actualmente, las favelas se

7 Sánchez LM. “La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración urbana en Colombia. Barranquilla: Universidad del Norte”, 2012.

8 Batalla entre el ejército brasileño y miembros de una comunidad religiosa en Canudos. (1896-1897)

han extendido principalmente hacia la periferia y ocupan cada vez más territorio dentro de los fraccionamientos, los sitios reservados para las áreas verdes y equipamientos sociales; áreas que son frecuentemente inadecuadas para la construcción, debido ya sea a la proximidad de un río o a su topografía.<sup>9</sup>

Para finalizar, el fenómeno de los *"Barrios Informales"* en Quito, capital de Ecuador comenzó a mediados de la década de 1970 como resultado de una migración masiva de otras provincias del país a la capital. Así dentro de la meseta de Quito, destacan tres tipos de categorías, reconocidos por el Municipio en 1988 como *barrios marginales* o *barrios informales*; los *barrios periféricos* que son barrios populares ubicados en el límite urbano, los *conventillos* que comprenden viviendas deterioradas en el centro histórico y *barrios rurales* que albergan familias de bajos ingresos que viajan a la zona urbana.<sup>10</sup> Así, dentro de este grupo, los *barrios periféricos*; mayoritariamente ubicados en áreas de topografía irregular, en las periferias norte y sur de la ciudad se desarrollaron a través de la subdivisión de parcelas agrícolas. Se componen de viviendas como chozas, casuchas y pequeñas casas, construidas con materiales inadecuados y generalmente edificados por los mismos usuarios. No poseen una red de servicios básicos (agua potable, alcantarillado), el servicio de recolección de basura es inexistente o ineficiente, y las vías de acceso principales o secundarias están en malas condiciones, al igual que el alumbrado público.

De esta manera, teniendo en cuenta los modelos de crecimiento urbano en periferia dentro de las ciudades latinoamericanas, se resalta que los procesos de dispersión urbana parecen estar vinculados con las transformaciones ligadas a los crecimientos "fuera de la ciudad" donde se denota claramente la forma desestructurada de conformación de su territorio y su característica monofuncional.

*"Es muy urgente mirar desde la periferia hacia el centro, reflexionar sobre estos espacios que representan un límite, tanto físico como conceptual"*<sup>11</sup>

9 Azuela A., Tomas F., Silva H., Ceneviva L. "Favelas y Fraccionamientos Irregulares En São Paulo", 2016.

10 Correa D. y Vasconez J. "Urban Slums Reports: The Case of Quito, Ecuador", 2013.

11 Nogué i Font J. y Observatori del Paisatge (Catalunya). "Franges. Els Paisatges de La Perifèria", 2012.



Figura 16: Barrios Populares - Quito, Ecuador.



Figura 17: Barrios Populares - Quito, Ecuador.



Figura 18: Barrios Populares - Quito, Ecuador.

En este sentido Jordi Borja<sup>12</sup> considera que las periferias en Latinoamérica continúan creciendo, lo que representa un problema a resolver no solo porque su desarrollo incontrolado y depredador compromete el futuro de las áreas de borde, sino también por la presión que ejercen éstas sobre la ciudad central respecto al acceso a bienes y servicios para la supervivencia y el empleo.

*“Se deduce la importancia de plantearse en primer lugar la gestión y el control de la urbanización sobre la ciudad existente (hacer ciudad sobre la ciudad como preconiza el Programa Urban de la Unión Europea), sin rechazar algunas formas de densificación. En segundo lugar, poseer, por parte de los gobiernos locales, una cultura y un instrumental urbanístico para hacer ciudad en las periferias y por lo tanto no solo regular e integrar los asentamientos informales sino también ordenar los desarrollos formales de tal modo que se garantice su inserción en los tejidos urbanos y su mixtura funcional y social.”<sup>13</sup>*

En definitiva, los modelos de ciudad expuestos a lo largo de este apartado nos hace reflexionar sobre la necesidad crucial de implementar instrumentos adecuados para hacer “ciudad” en las periferias a partir de su transformación. La respuesta al problema de la periferia informal va más allá de una simple regularización de los barrios informales por parte del gobierno central, sino que parte de la planificación de la ciudad central, para que esta se vincule a los asentamientos informales, evitando su proliferación como espacios vulnerables; y logrando de esta manera una cohesión territorial, social y ambiental entre centro y periferia.

---

12 Profesor emérito de la Universitat Oberta de Catalunya (virtual). Dirigió el Programa de Ciudad y Urbanismo desde 2006 a 2016.

13 Borja J. y Muxí Z. “El Gobierno Del Territorio de Las Ciudades Latinoamericanas”, 2001.

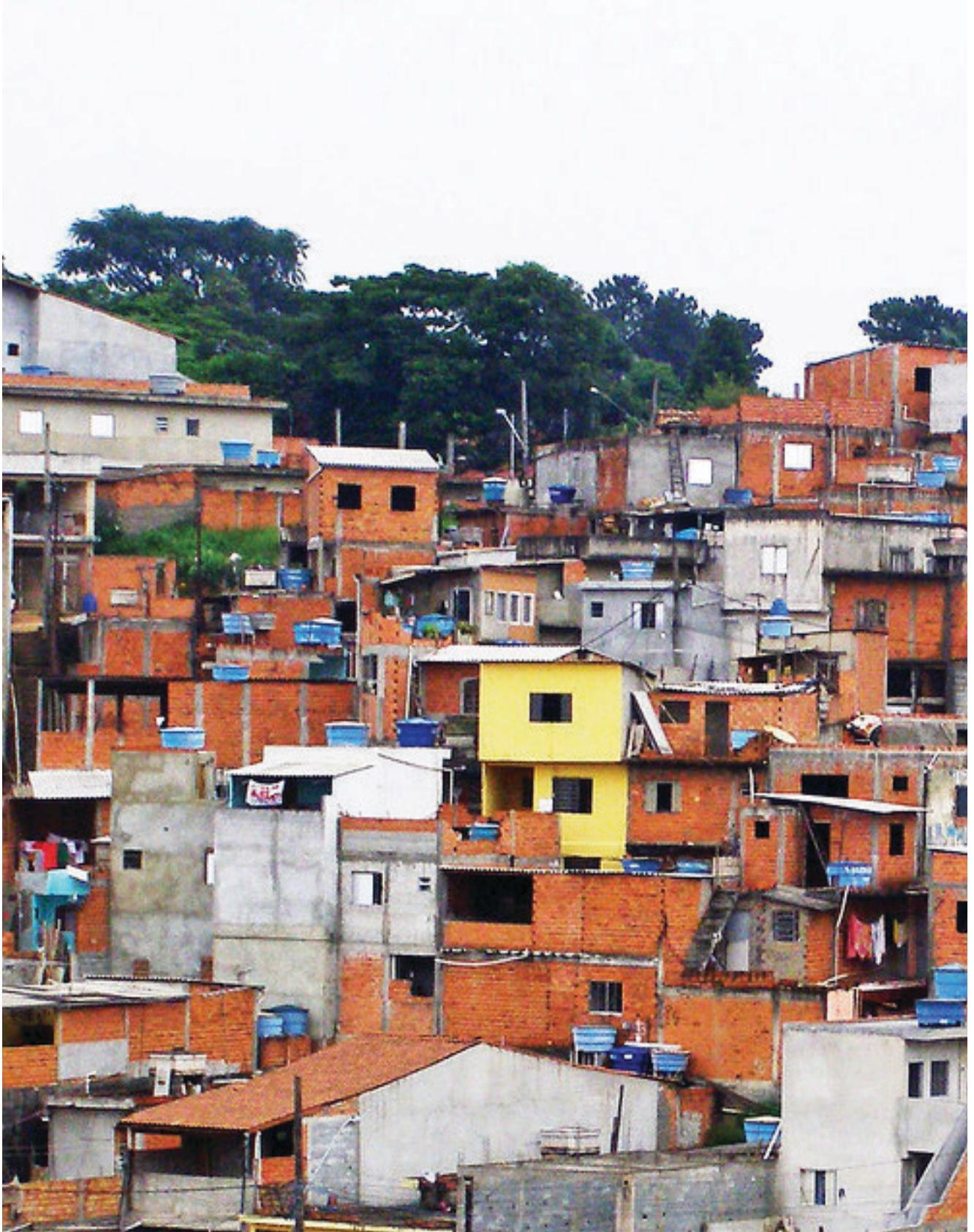


Figura 18: Asentamientos informales en favela Rio De Janeiro - Brasil

# PRIMERAS CONCLUSIONES

La periferia urbana, dentro del contexto latinoamericano, ha atravesado transformaciones notorias durante el siglo XX. Históricamente se la ha considerado como un territorio ocupado por los sectores populares excluidos o empobrecidos de la sociedad, sin embargo, a causa del acelerado ritmo de crecimiento urbano de la década de 1950, la periferia ha adquirido un carácter informal, convirtiéndose en un escenario de expansión dependiente del centro urbano, pero desvinculado del mismo.

Es importante entender qué es lo que pasa en la actualidad en la "Periferia Informal" de las ciudades latinoamericanas; su proceso de desarrollo, sus características físicas y urbanas, y su papel dentro del conjunto urbano para, de esta manera, poder determinar si es un espacio susceptible o no de ser transformado y vinculado a la ciudad central.

Se decide estudiar más a detalle el caso de los "Barrios Periféricos" en la ciudad de Quito, ya que se considera que a pesar de que su superficie sea bastante extensa, su densidad es menor a la de muchas otras ciudades latinoamericanas, convirtiéndola en un objeto de estudio capaz de ser controlado o replanteado anticipando su posible expansión descontrolada.

Así, para comprender el fenómeno de la informalidad en la periferia de Quito, es necesario analizar la manera en la cual se ha producido el crecimiento urbano en la ciudad, la aparición de la periferia informal y su relación con la ciudad canónica.

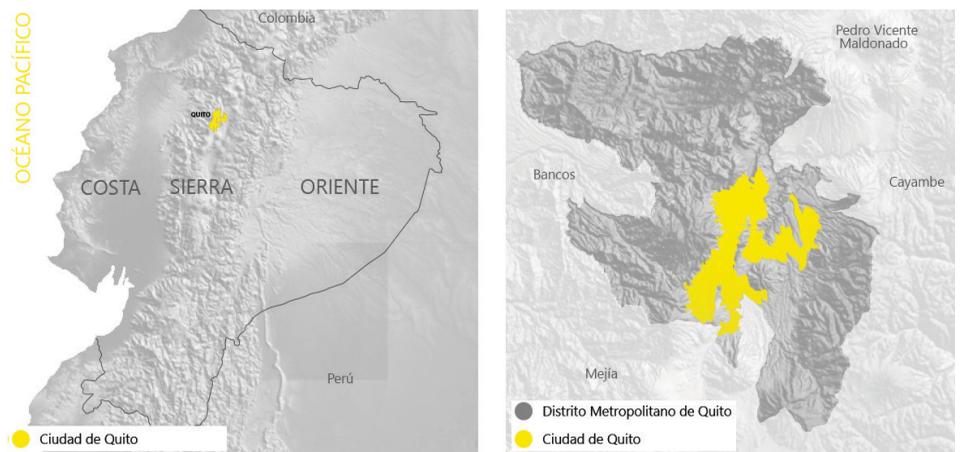


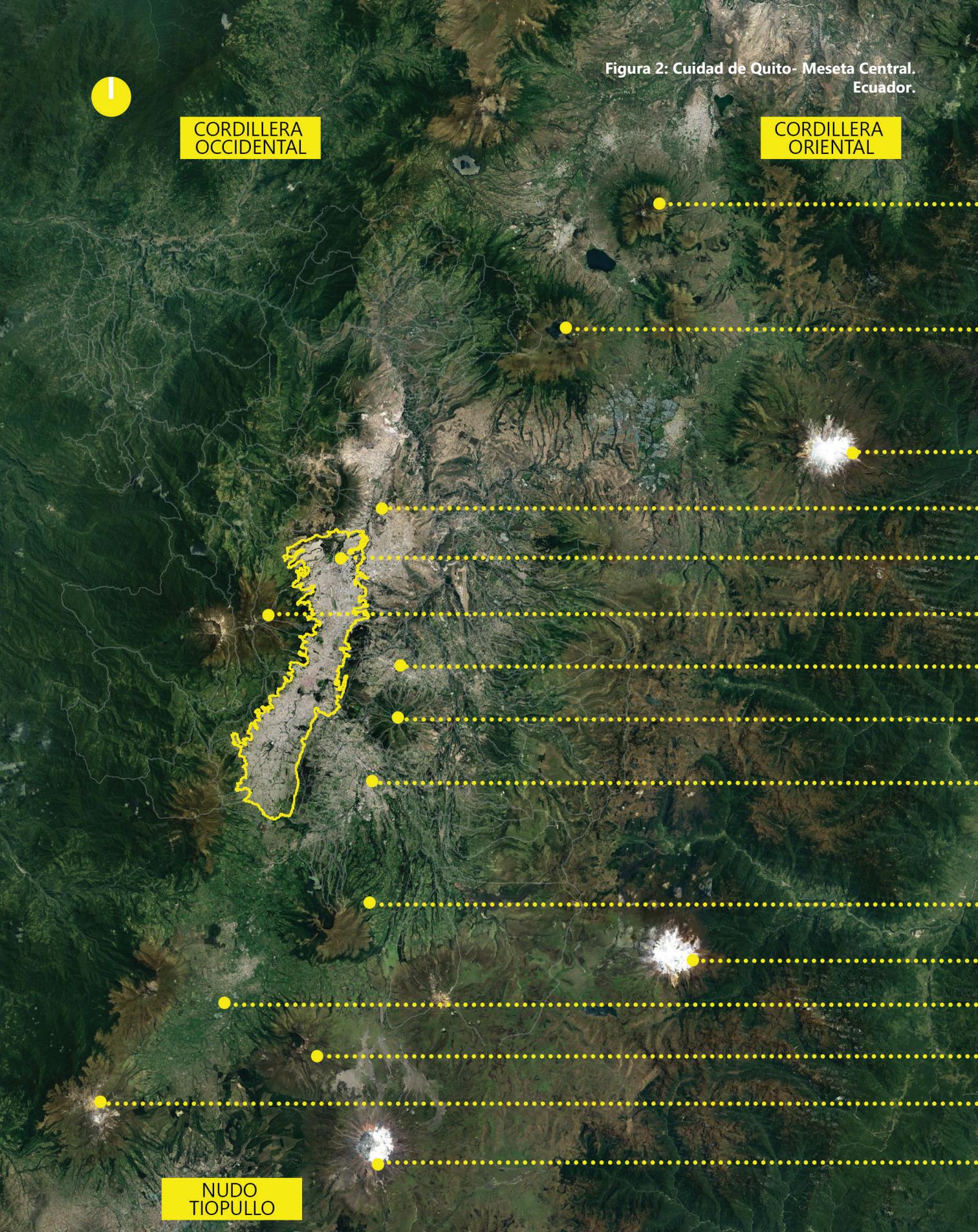
Figura 1 : Ubicación Ecuador. Ciudad de Quito - Distrito Metropolitano de Quito

Ecuador está localizado en el continente americano, al noroeste de América del Sur en la línea ecuatorial. Está compuesto por un territorio insular, denominado islas Galápagos, y un territorio continental que delimita con Colombia al norte, Perú al sur y al este el Océano Pacífico al oeste. Al encontrarse atravesado por la cordillera de los Andes, Ecuador se encuentra dividido en sentido norte-sur en tres regiones naturales que son: costa, sierra y oriente. La ciudad de Quito, localizada en la región sierra, es su capital y es el territorio que va a ser descrito dentro de este primer capítulo.

# II

Quito: una ciudad en continuo crecimiento

Figura 2: Ciudad de Quito- Meseta Central.  
Ecuador.



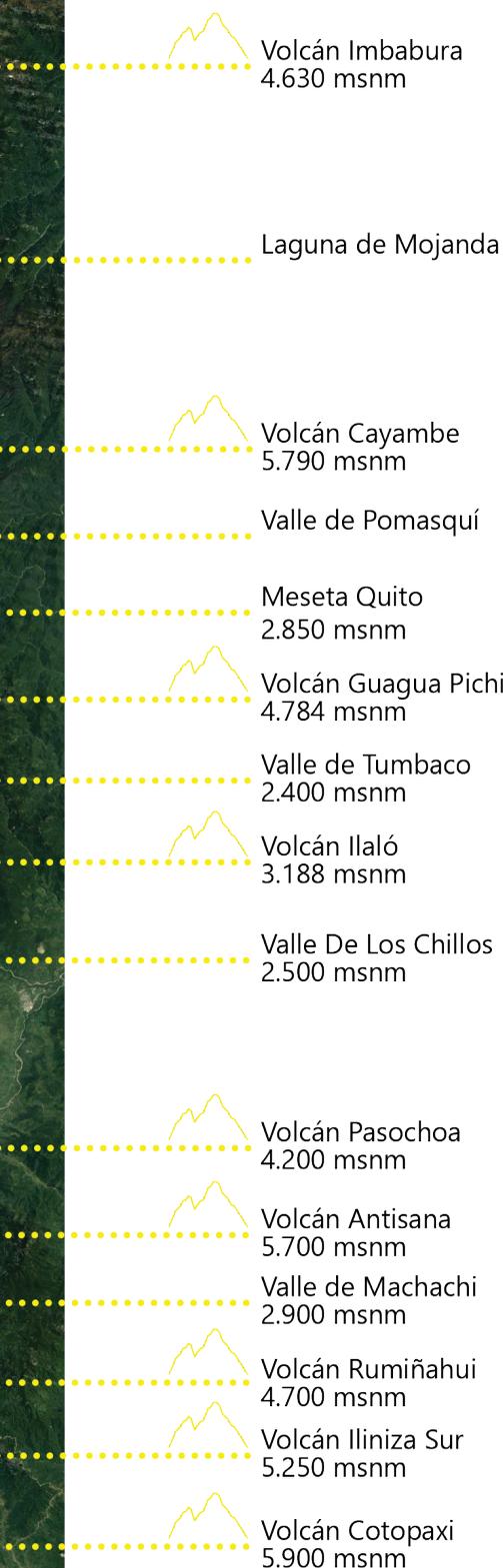
CORDILLERA  
OCCIDENTAL

CORDILLERA  
ORIENTAL

NUDO  
TIOPULLO



## II.1. Condiciones geográficas y contexto territorial



La ciudad de Quito está localizada en la región sierra, principalmente sobre la meseta de Quito, que forma parte de la Hoya de Guayllabamba, en las faldas del volcán activo Pichincha, en la cordillera Occidental de los Andes. 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.<sup>1</sup>

- Valle de Pomasquí (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.
- 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.
- 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 y las faldas del volcán Pichincha (3.000 msnm) y al sur por el volcán Atacazo.
- 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.
- 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.

En este accidentado escenario geográfico la ciudad de Quito se dispone de forma lineal con unas dimensiones bastantes peculiares, 50 km de longitud en dirección norte sur y 5 km de ancho de este a oeste. Cuenta con aproximadamente 2 millones de habitantes y está dividida en 32 parroquias urbanas, las cuales se subdividen en barrios, y 33 parroquias rurales con las que complementa el área total del Distrito Metropolitano de Quito.

1. Salomón F. "Los Señores Étnicos de Quito en la Época de los Incas. La Economía Política de los Señores Étnicos Norandinos", 2013.

## II.2.Desarrollo urbano de Quito. (1534-2020)

En este apartado vamos a describir el desarrollo urbano de la ciudad de Quito en tres partes: **Etapa Colonial: Del Cabildo a la Ciudad Independiente, El Ensanche: Siguiendo las Líneas del Damero y La Ciudad Compacta Del Siglo XX.** Estas tres etapas 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. Este recuento descriptivo de la consolidación del territorio no solamente traduce la realidad cambiante de la ciudad en cada época, sino también señala los elementos permanentes que convierten a Quito en una ciudad reconocible a lo largo de su historia.

## II.2.1. Etapa colonial: Del cabildo a la ciudad independiente.

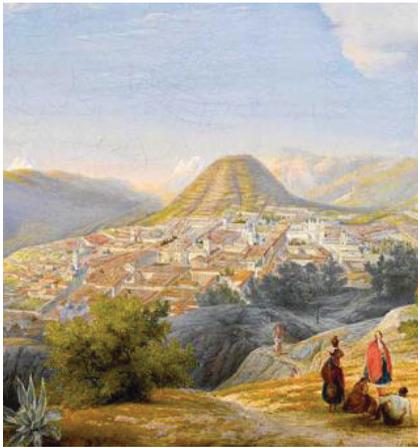


Figura 3: Quito Colonial-1530. ANÓNIMO.

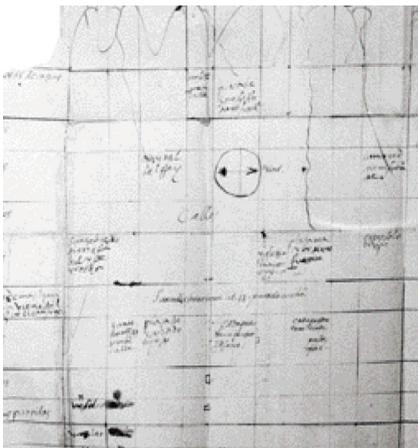


Figura 4: Original esquema "Cabildo Quiteño" - Año 1573. ANÓNIMO.

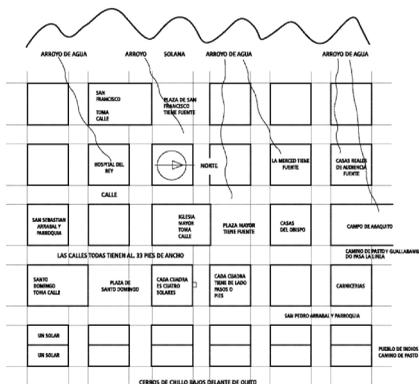


Figura 5: Adaptación de esquema "Cabildo Quiteño" - Año 1573. ANÓNIMO.

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. La ciudad de Quito fue fundada en el centro de la meseta de la hoya de Guayllabamba, en las faldas del volcán Guagua Pichincha. (Figura 3) A pesar de que el territorio estaba atravesado por una gran cantidad de quebradas y presentaba niveles topográficos importantes, los conquistadores escogieron esta implantación porque se caracterizaba por ser un espacio estratégicamente seguro frente a cualquier tipo de invasión o ataques externos y porque se beneficiaba de la ruta troncal interandina que aseguraba una comunicación terrestre eficaz hacia las regiones de la costa y la amazonia. De esta manera, se dio prioridad a criterios de orden estratégico por sobre criterios relacionados con la regularidad geográfica del suelo.

El cabildo adquiere la categoría de ciudad mediante la Real Cédula del 14 de marzo de 1541. En esta se establece que el territorio debe poseer cuatro elementos importantes: defensa, administración, aprovisionamiento y vías de acceso; de acuerdo a una trama, denominada damero, que representa el trazado de una ciudad en cuadrícula, es decir, con calles paralelas y perpendiculares, que forman manzanas cuadradas o rectangulares de aproximadamente 100 metros de lado. La plaza mayor, generalmente dispuesta en el centro de dicha trama, se convierte en el corazón de la urbe y hacia esta confluyen los edificios de poder civil y eclesiásticos: la catedral o iglesia parroquial de los españoles, el cabildo, el palacio episcopal o la casa del cura párroco, la gobernación, la Audiencia o el palacio del Virrey. (Figura 4 y 5)

*"El centro de atracción y concentración era la plaza central, alrededor de la cual habrían comenzado a instalarse los primeros locales comerciales y de habitación de los fundadores más importantes, así como también de los organismos de control. Las manzanas restantes serían ocupadas por el resto de los fundadores, de acuerdo a algún tipo de reparto que se afirma fue cuatro lotes por lado de la manzana."<sup>1</sup>*

1 Achig L., "El Proceso Urbano de Quito (Ensayo de Interpretación)", 1983.

Así, el primer asentamiento de la ciudad de Quito, estaba compuesto de la Plaza Mayor que se caracterizaba por ser el centro de actividades y el lugar de concentración de los vecinos de la villa, hacia la periferia las áreas de los ejidos o potreros del Rey de Ñaquito; al norte (Actual Alameda) lugar donde se encontraba el sector de las fincas y quintas con huertos y jardines para el esparcimiento de las familias con mayor poder adquisitivo y al sur (Chillogallo) que servían como lugar de esparcimiento y donde se planteó el emplazamiento de las viviendas para la población mestiza e indígena y a lo largo de la vía de acceso norte-sur; los asentamientos religiosos, eje que luego se convertiría en uno de las líneas primordiales para la extensión de la ciudad.

A partir de este mapa se trazaron varios otros, de los cuales se destaca el grabado de la ciudad de Quito de 1573. (Figura 6) En este se visualiza claramente la fuerte relación entre las quebradas, muchas de ellas abiertas dentro de las manzanas centrales y el trazado en forma de damero de la ciudad. Esta particular situación obligo a la administración a construir puentes, que sirvieron como primer parche para mejorar la movilidad y expandir el territorio. A la izquierda de la imagen se encuentra el Panecillo que cierra la ciudad por el sur y al norte, el ejido de Ñaquito.

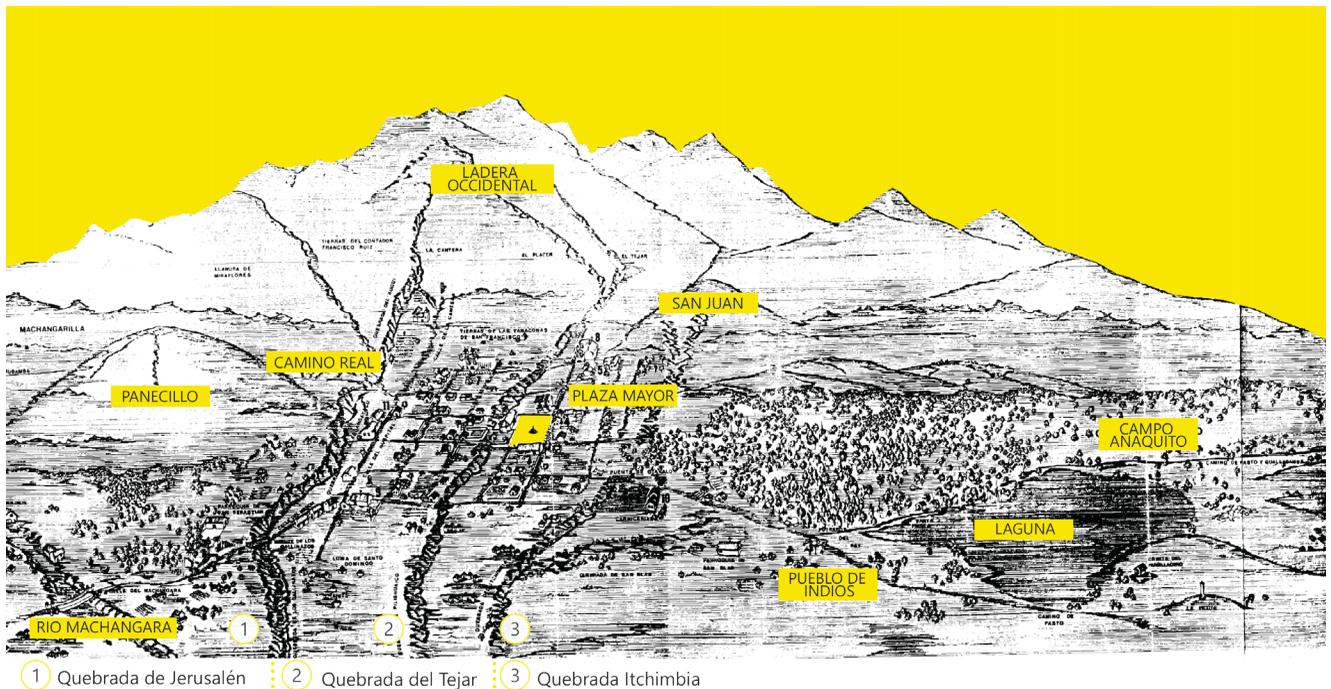


Figura 6: Ilustración "Cabildo Quiteño" - Año 1573. ANÓNIMO.

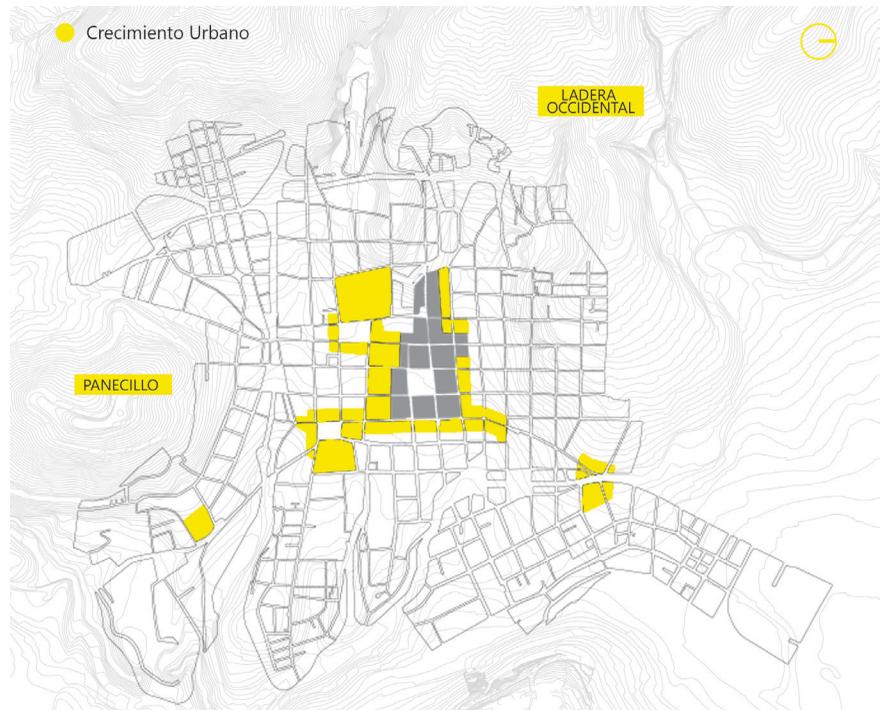


Figura 9: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1535-1568



Figura 7: Cartografía de Quito - Año 1734 - DIONISO ALCEDO

Dos siglos después, en el año de 1734, fue fundada la villa de *San Francisco*. Consecuentemente a esto se elabora uno de los primeros mapas de la ciudad, y el cual fue trazado por Dioniso Alcedo. Este buscaba representar la relación omnipresente del damero con los límites geográficos del asentamiento es decir las quebradas y las montañas. El plano también destaca el proceso gradual de consolidación de la manzana quiteña visible sobre todo en las zonas periféricas de la ciudad. (Figura 7)



Figura 8: Cartografía Misión Geodésica-1948. JORGE Y ANTONIO DE ULLOA.

Con la llegada de los científicos de la Academia de Ciencias de París, se introdujeron sistemas de recolección de información cartográfica de gran precisión. Varios planos se trazaron durante esta época, del que rescatamos el trazado por Jorge Juan y Antonio Ulloa en 1848. (Figura 8) En este que visualiza el conflicto entre la retícula, concebida esencialmente en planta y las perturbaciones del territorio: quebradas y cerros. La manzana expuesta es de tipología adosada, rescatando en el centro del asentamiento la plaza mayor y los edificios singulares.

Aunque la ciudad no poseyó un crecimiento urbano importante durante esta época, se destacan las primeras relaciones entre las características físicas del territorio, el trazado urbano y la población que los habita, que vale la pena tomar en cuenta.

El asentamiento original se consolidó a partir de un damero, que, siguiendo con los parámetros expuestos por los conquistadores, buscaba replicar una trama fácil de ser trazada respetando a grandes rasgos la topografía e hidrología del lugar. Sin embargo, cuando la ciudad comienza a crecer en el eje norte-sur se ve expuesta a flujos transversales de agua provenientes de las laderas que flanquean el valle, lo que conllevó a la implementación de varios métodos para salvar estos cambios de nivel y permitir el crecimiento del conjunto urbano.

Al igual cabe recalcar la importante lucha social que estaba presente en el territorio; el indígena y el conquistador no habitaban en los mismos espacios, segregando al indígena a la periferia, la cual marca el primer indicio de segregación dentro de la ciudad.

## II.2.2.El ensanche: siguiendo las líneas del damero

Después de la emancipación política de España y con la creación del Ecuador en 1830, Quito se convirtió en la capital de la nueva república. Sin embargo, la inestabilidad política llevó a que no se realizaran obras públicas para la ciudad y que esta se no se desarrolle urbanísticamente. (Figura 10)

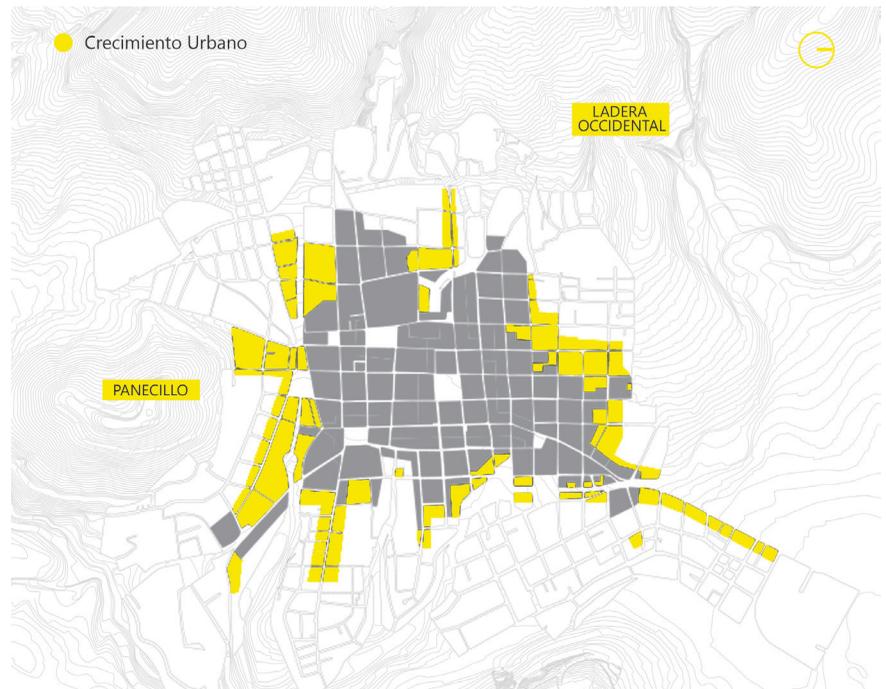


Figura 10: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1748-1879.

Desde 1865, se iniciará una importante modernización de la capital, gracias a la organización política implantada por el presidente García Moreno. Así, varios cambios se realizaron dentro de la organización urbano-territorial de la misma.

La llegada del ferrocarril en el año 1908 por el extremo sur, impulsó la integración de la ciudad al intercambio comercial agrario, tanto en orden nacional como internacional. La presencia de este nuevo medio de transporte 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.

Además, la incorporación de los servicios públicos fundamentales (agua potable, energía eléctrica, alcantarillado), la creación de equipamientos colectivos (parques, colegios, centros de salud), la construcción de nuevas edificaciones, y con la formación de barrios provocaron que Quito comience a crecer de forma rápida y poco organizada.

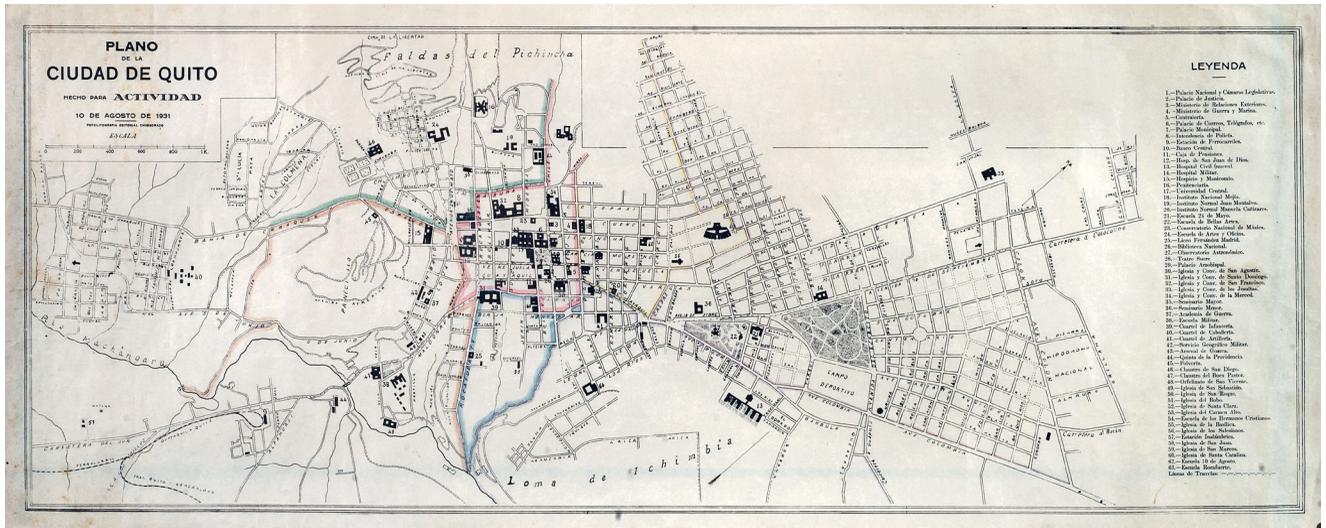


Figura 11: Plano de Quito - Año 1931.

Este plano es uno de los primeros en representar a Quito en un contexto de ciudad lineal. (Figura 11) Así, la ciudad comienza a desarrollarse siguiendo la forma física del territorio; al encontrarse condicionada por la ladera del volcán Pichincha al occidente, los valles al oriente y dividida por barrancos en la meseta central, la ciudad se configura de manera lineal a través de la creación de nuevos barrios en la parte sur y norte de la misma.

Se destaca la representación del desarrollo de nuevos barrios burgueses en la zona norte, áreas que 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". Por lo contrario, en la parte sur del territorio se observa un estancamiento en el crecimiento urbano dado por un lado por la presencia del cerro del Panecillo, situado a 3000 msnm, y porque esta zona se la destinó desde esta época como nodo industrial contando

a su vez con la estación del ferrocarril antes mencionado. Uno de los barrios que se desarrolló durante esta época fue el de la “Ciudadela de la Mariscal” que siguió el modelo reticular de las manzanas iniciales del centro histórico, así como las dimensiones originales de la manzana colonial cercanas a 100x100 metros. (Figura 12)

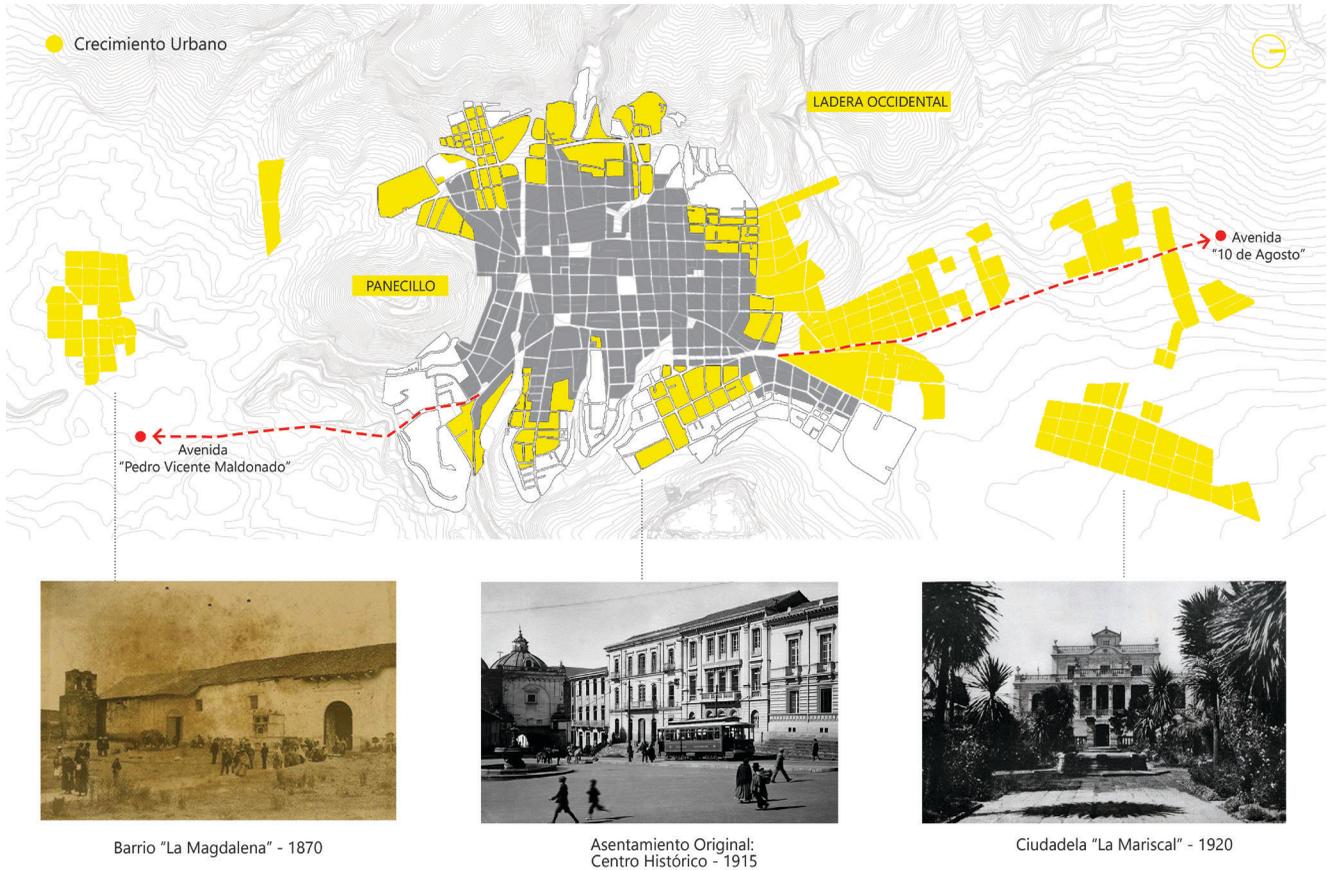


Figura 12: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1876-1922.

Sin embargo, este crecimiento, hasta cierto punto descontrolado, provocó la necesidad de plantear nuevos lineamientos. En 1942 se realiza el “Plan Regulador de la Ciudad de Quito” dirigido por el arquitecto uruguayo Jones Odriozola quien sintetiza las directivas principales en el documento: “Quito y su Plan Regulador: zonificación, tránsito, previsión de los centros que la ciudad capital necesita y necesitará, espacios libres y barrios obreros ... y el sistema económico aplicado para la consecución de estas premisas”.

Así, el *Plan Regulador de la Ciudad de Quito* se fundamenta en la creación de una “ciudad para el pueblo”, y toma como uno de sus modelos teóricos fundamentales los estudios estadísticos de las oficinas de urbanismo de Gran Bretaña para determinar las “condiciones ideales del agrupamiento de las gentes en una vida social”. (Figura 13)



Figura13: Zonificación. Plan Regulador de la ciudad de Quito elaborado por Jones Odriozola. Periodo: 1942-1945

A partir de este concepto Jones crea un modelo de unidades mínimas barriales o barrios emplazados en pequeños, medianos y grandes distritos.

*“Sentimos que debemos proyectar el futuro de la ciudad organizándola por la subdivisión de sus funciones, pero teniéndose especialmente en cuenta la unidad de todo el conjunto, y, fundamentalmente, precisándose el que ella es y debe ser el hogar, cada vez más amplio, más sano, más moral y más feliz, de los individuos que forman una familia”.*<sup>1</sup>

El pequeño distrito, previsto para 40 mil habitantes fue concebido por el arquitecto uruguayo como un “tejido vivo” que se estableció según un zoneamiento dividido en tres zonas: vivienda (para obreros, empleados y propietarios), trabajo y esparcimiento

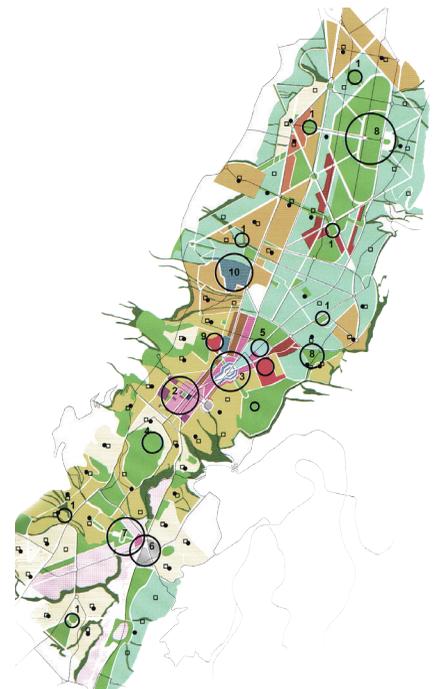


Figura 13a: Uso de suelo propuesto para Plan Regulador de la Ciudad de Quito. Periodo 1942-1945.

1 Peralta Arias J. y Higuera García E. “Sustainable Urban Evaluation of Quito’s Master Plans. Period 1942-2012.”, 2016.

siguiendo los principios de la “Carta de Atenas”.<sup>2</sup>

Hacia el sur se designa los barrios obreros y la zona industrial, que se había asentado de a poco cerca a la estación de Chimbacalle; en el centro se ubica el centro religioso, la ciudad universitaria y el centro cívico, y hacia el norte amplias áreas residenciales para las clases sociales más acomodadas, equipamientos de recreación, de educación y el centro deportivo. (Figura 14)



Figura14: Esquema vías. Plan Regulador de la ciudad de Quito elaborado por Jones Odriozola. periodo: 1942-1945.

**Legenda:**

**ADMINISTRACIÓN**

- centro municipal
- centro gobierno
- centro legislativo

**COMERCIO**

- comercio superior
- comercio existente

**VIVIENDA**

- barrio obrero
- viv. media baja
- viv. media
- viv. media alta
- barrio jardín
- edif. histórico
- viv. buena calidad
- viv. alta calidad

**EQUIPAMIENTO**

- universidad
- hospital
- transp. y carga
- zona industrial
- parques
- quebradas
- escuelas
- centro barrio

□ Área urbana actual de Quito

— red vial principal

**ESTRUCTURA DE CENTROS**

- 1 centro del distrito
- 2 centro histórico
- 3 centro ciudad
- 4 centro religioso
- 5 centro transporte y carga
- 6 centro legislativo
- 7 centro cívico gran distrito
- 8 centro deportivo
- 9 zona hospitalaria
- 10 zona universitaria

Paralelamente se superponen diagonales que conectan de mejor manera la ciudad y que se adaptan al perfil topográfico. En ese sentido, el norte de Quito adquiere una importancia decisiva, porque los centros legislativos, recreativos, deportivos, educacionales y el trazado vial, influenciados por el concepto de la “City Beautiful”<sup>3</sup>, se planifican con gran rigor en esta zona. (Figura 15)

A pesar de que las áreas propuestas se encontraban en equilibrio según la población propuesta para uno y otro sector, la diferencia radicaba en el contexto en que se enmarcaban estos espacios libres. En principio su uso es el mismo, el esparcimiento,

2 La Carta de Atenas es un manifiesto urbanístico ideado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) y publicado en 1942 por Sert y Le Corbusier. Esta apuesta por una separación funcional de los lugares de residencia, ocio y trabajo poniendo en entredicho el carácter y la densidad de la ciudad tradicional.

3 El “City Beautiful Movement” (movimiento para embellecer las ciudades), inspirado del Plan de Haussmann para París, fue una reforma arquitectónica que surgió en Estados Unidos entre 1890 y 1900 con la intención de revitalizar y volver más emblemáticos los espacios públicos de las ciudades estadounidenses y que colocó a la arquitectura como el sujeto principal en la construcción y ordenación de las ciudades. Uno de los planes más aclamados fue el realizado para la ciudad de Chicago en 1909 por Daniel Burnham. El plan presentaba un nuevo y dinámico centro cívico, calles axiales y una exuberante franja de zonas verdes para la recreación junto al lago de la ciudad. De estos, solo el parque frente al lago se implementó en un grado significativo.

pero su función urbana difiere; en el sector norte de la ciudad son espacios que pueden contener centros caracterizados que conforman un sistema de parques que promueven el "paseo" y que a su vez se conectan con el centro deportivo que, como se dijo anteriormente se encuentra ubicado al norte. Al sur la situación es diferente, son espacios de esparcimiento, pero su función es dividir la zona de trabajo y la zona de vivienda. En un caso el espacio libre se abre a la ciudad, en el otro sirve de límite entre zonas.

*"Con ese tipo de organización se pretendió disminuir el fraccionamiento y especulación indiscriminados de terrenos, pero en realidad más bien sirvió para legitimar y provocar estas situaciones. De esta manera, el Plan se convirtió, junto a la acción municipal anteriormente descrita, en el principal instrumento de los terratenientes para solventar la crisis económica que se arrastraba y los afectaba." <sup>4</sup>*

Hacia el norte, como Odriozola menciona, el trazado, vías y arterias tienen un carácter paisajístico y de conexión entre espacios libres y espacios consolidados. Mientras que al sur las vías principales se conectan hacia el centro de transportes y cargas. En esta comparación, se ve la influencia de los centros caracterizados sobre el diseño de las vías, ya que al haber varios centros hacia el norte el trazado conecta estos con vías arteriales y forman una verdadera red de transporte y paseo entre puntos de interés, mientras que, al sur primó la conexión con el centro de transportes y cargas.

---

4 Carrión F., "La Renovación Urbana En Quito.", 1983.

### II.2.3.Crecimiento al límite de la ciudad compacta.

La transformación de Quito como organización urbano-territorial no se hizo esperar; entre 1960 y 1980 el área urbana tuvo un crecimiento cercano al 500% y paso de 200 mil a 1 millón de habitantes, la densidad global bajó ostensiblemente de 213 a 68 habitantes por hectárea y aparecieron nuevas alternativas residenciales para los sectores de bajos ingresos en los “barrios periféricos”.<sup>1</sup>

En los años 70 se produce un gran fenómeno migratorio interno en el país, que desplaza una gran masa de población hacia Quito y provoca grandes problemas en la estructura urbana de la ciudad, ya que esta no estaba preparada para tan importante migración.

Así, en 1967 se realiza el “*Plan Director de Urbanismo*” debido a una desactualización del plan elaborado por Odriozola y al auge de lotizaciones comerciales de la época (1952); y, posteriormente, por la aparición del Sistema Mutual, el Banco de la Vivienda<sup>2</sup> (1961) y la Junta Nacional de la Vivienda (1973). Esta última, con sus proyectos masivos de vivienda en Quito: San Carlos y San Pedro Claver al norte; la Mena 1 y 2 al sur de la ciudad, entre otros; esto generó la expansión hacia zonas donde no estaban previstas el crecimiento urbano de la ciudad. (Figura 15) Con la creación de dicho plan se pretendió fortalecer la acción municipal frente al desorden generado por la proliferación de urbanizaciones y asentamientos espontáneos periféricos, producto del fraccionamiento incontrolado del suelo por parte de los especuladores de tierra. En 1971 se declara a la periferia como “*Centro de Desarrollo Urbano de Emergencia*” para su tratamiento y mejoramiento. A partir de este momento, se plantea planes de ordenamiento a escala metropolitana.



Figura 15: Multifamiliares en el sector de “San Carlos” - Año 1979. *EL COMERCIO*.

1 Carrión F. y Erazo Espinosa J., “La Forma Urbana de Quito: Una Historia de Centros y Periferias”, 2012.

2 En 1961, en Ecuador se creó el Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV), el cual tenía como principal función financiar la construcción de viviendas destinadas a familias de escasos recursos, mediante créditos a 25 años plazo y a bajos intereses.

Desde este periodo se cambia el concepto de Quito de ciudad lineal a un modelo de ciudad "policéntrica" o "longitudinal-polinuclear" como la denominan Fernando Carrión y Jaime Erazo Espinosa en su artículo "La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias". A través de este nuevo modelo se busca promover la desconcentración de funciones del espacio central hacia el resto de la ciudad. (Figura 16a y 16b)

A través de la creación del "Plan Director de Urbanismo", se plantea la creación de administraciones zonales que ayudaron a controlar de mejor manera la adaptación de los equipamientos y servicios a los lugares de residencia y el crecimiento urbano expansivo que poco a poco estaba rebasando los límites naturales de la implantación original de la ciudad de Quito, ocupando parroquias rurales ubicadas en los valles adyacentes. Según el Diagnostico Estratégico dirigido por el Municipio de Quito en el 2004, esta forma de crecimiento conforme una estructura territorial metropolitana con varias ineficiencias funcionales como ambientales.

*"La subutilización del suelo urbano, que se expresa en bajas densidades; la ocupación urbana de áreas de recursos no renovables con potencialidad eco sistémica; la modificación de áreas naturales por actividades agrícolas de monocultivo; la concentración disfuncional de equipamientos y actividades económicas; e insuficiencias en la red vial transversal y de conexión con los valles y en la transportación pública."*<sup>3</sup>

Así, el resultado más concreto de dichas administraciones fue la consolidación, aún más notable, de la diferenciación de las zonas; norte, sur y centro del centro urbano de Quito, y, a su vez, la formación de los orígenes de los nodos de centralidad; al norte la "Mariscal Sucre", al sur la "Villa Flora" y al centro el "Centro Histórico".

*"Este proceso se basó en la implementación de que las tres zonas ecológicamente diferenciadas (norte, centro y sur), que fueron desarrollándose de forma independiente y que dieron origen a lo que actualmente se denominan centralidades urbanas. Que se traducen como áreas especializadas de actividad urbana*



Figura 16a: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal (1904-1960). FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA.

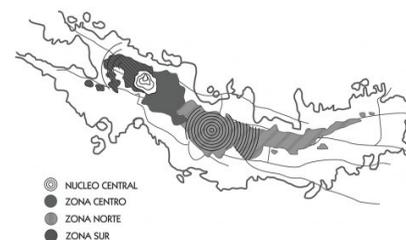


Figura 16b: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear (1960-1970). FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA

<sup>3</sup> "Municipio Del Distrito Metropolitano de Quito Diagnóstico Estratégico-Eje Territorial Diagnóstico Del Territorio Del DMQ Unidad Del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Del DMQ."

(polos, núcleos, centros) que cuentan con ámbitos específicos de influencia. Se estableció un nuevo tipo de segregación urbana, construida a partir de la articulación de la tradicional segregación residencial con la segregación por usos de suelo que se incorporó de manera evidente en esa etapa.”<sup>4</sup>

En 1981 se crea el “Plan Quito: Esquema Director”, el cual está caracterizado por querer resolver el crecimiento incontrolado de la ciudad generado por la crisis económica nacional de los años 80. 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 dicha 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.

Respecto a la periferia es importante rescatar que en la etapa de 1984-1988 se da inicio al reconocimiento de la informalidad en la tenencia de suelo periférico y se considera como un problema

4 Carrión F. y Erazo Espinosa J., “La Forma Urbana de Quito: Una Historia de Centros y Periferias”, 2012.



Figura 17 : Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1980-1990.

para la ciudad. Esto se ve reflejado en la legalización de los barrios marginales y la regularización de los asentamientos de hecho existentes, tanto en el área urbana como en áreas de expansión de la ciudad, a partir de la promulgación de la Ordenanza 2708 de 1989, durante la administración municipal de Rodrigo Paz Delgado (1988-1992).

En 1993 se crea el “Plan Estructura Espacial Metropolitana” que propone ordenar integralmente la estructura urbana de la ciudad a fin de enfrentar las tendencias de crecimiento y los procesos de conurbación en esta época. Así, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) se crea este mismo año a través de ocho administraciones zonales (9 actualmente) y tres delegaciones, cuyas funciones son el descentralizar los organismos institucionales y mejorar el sistema de gestión participativa. A su vez, estas se fraccionan en parroquias, 65 en total, y de las cuales 32 son urbanas y 33 son rurales o suburbanas. (Figura 22 y 23)



Figura 18: Las 9 Administraciones Zonales de Quito. Distrito Metropolitano de Quito. MUNICIPIO DE QUITO

“Según el censo de 1990 en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) existían 353.595 unidades de vivienda, de las cuales el 81% se encontraban en el área urbana y el 19% en el área rural.”<sup>5</sup>

5 “Municipio Del Distrito Metropolitano de Quito Diagnóstico Estratégico-Eje Territorial Diagnóstico Del Territorio Del DMQ Unidad Del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Del DMO.”



Figura 19: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1990-2000.

En el período intercensal 2001-2010 existe un incremento del 37 por ciento de unidades de vivienda en el DMQ; en la zona urbana el número de viviendas se incrementó en el 29 por ciento y en el área rural en el 61 por ciento, lo cual no necesariamente significa un desplazamiento de la población hacia parroquias rurales sino más bien un crecimiento hacia las parroquias en proceso de consolidación, (especialmente en las zonas de Calderón, Tumbaco y los Chillos). La información del censo del 2010 revela que solamente el 50 por ciento de las viviendas en el DMQ son de quienes las habitan. Al densificar las zonas planas de los valles, nuevos desarrollos de carácter ilegal se desarrollan en los que eran en este periodo los bordes de la ciudad y sobretodo junto al volcán Pichincha. (Figura 24a y 24b)



Figura 20: Parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito. MUNICIPIO DE QUITO

Así, a partir del año 2000, se establecieron *Planes Generales de Desarrollo Territorial*, el primero que data del periodo comprendido entre 2001 a 2009 y el segundo de 2012 a 2022. Que formaron parte de un grupo de normativas para el desarrollo del Distrito Metropolitano en las que constan también: *La Ordenanza N° 017037* que aprueba el *Plan Metropolitano de Desarrollo Quito 2012-2022* y *la Ordenanza No 017238* relacionada con el Régimen Administrativo del Suelo; en este último documento constan las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo, espacio público y mobiliario urbano.



Figura 21: Foto aérea de Quito . Vista desde la ladera noroccidental (Volcán Pichincha).

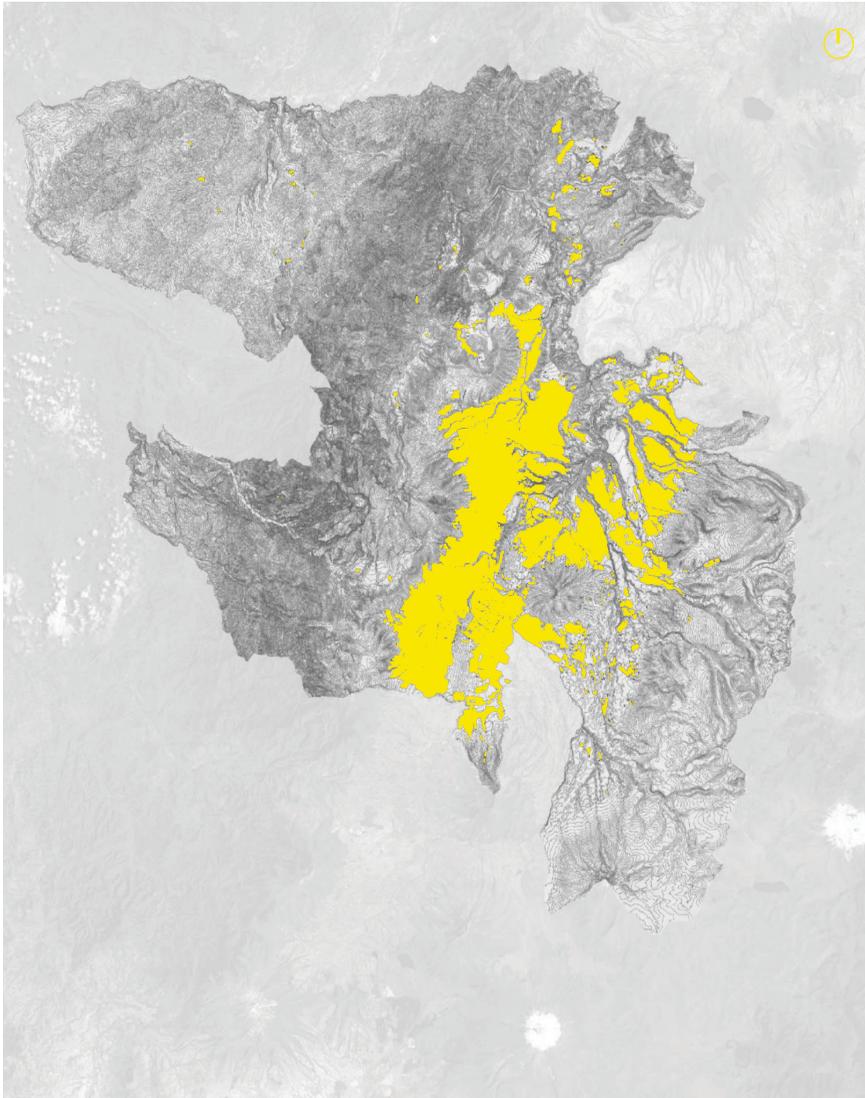


Figura 22a: Distrito Metropolitano de Quito - Conjunto Urbano - Año 2014

El plan se plantea para enfrentar una realidad territorial compleja, resultado de los problemas generados y no resueltos en épocas pasadas, tales como: la existencia de suelo urbano vacante sin construcción, la construcción espontánea e informal de vivienda, la baja densidad en ciertas zonas, la ampliación de la frontera urbana y la afectación a los recursos naturales.

Durante este periodo (2001-2009) se fortalece, de igual manera, la política local respecto a la zona periférica de la ciudad. Con el apoyo al proceso de regulación de los barrios informales existentes y la creación de normativas que eviten la proliferación de nuevos asentamientos informales, a partir de una oferta de suelo y vivienda de interés social municipal, se plantean estrategias para

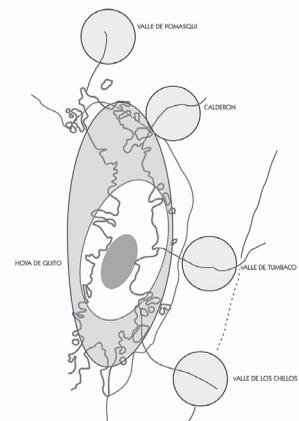


Figura 22b: Esquema de la forma de organización territorial de área metropolitana. FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA

el control de la periferia informal. Sin embargo, a pesar de todas estas medidas para controlar la expansión urbana en la periferia, la realidad la sobrepasó.

Actualmente, el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) constituye el área central y cabecera de la provincia de Pichincha, con una ocupación de 45 por ciento de su superficie, posee una población de 2.1 millones de habitantes de los cuales 1.6 viven en el área urbana. (Figura 23)

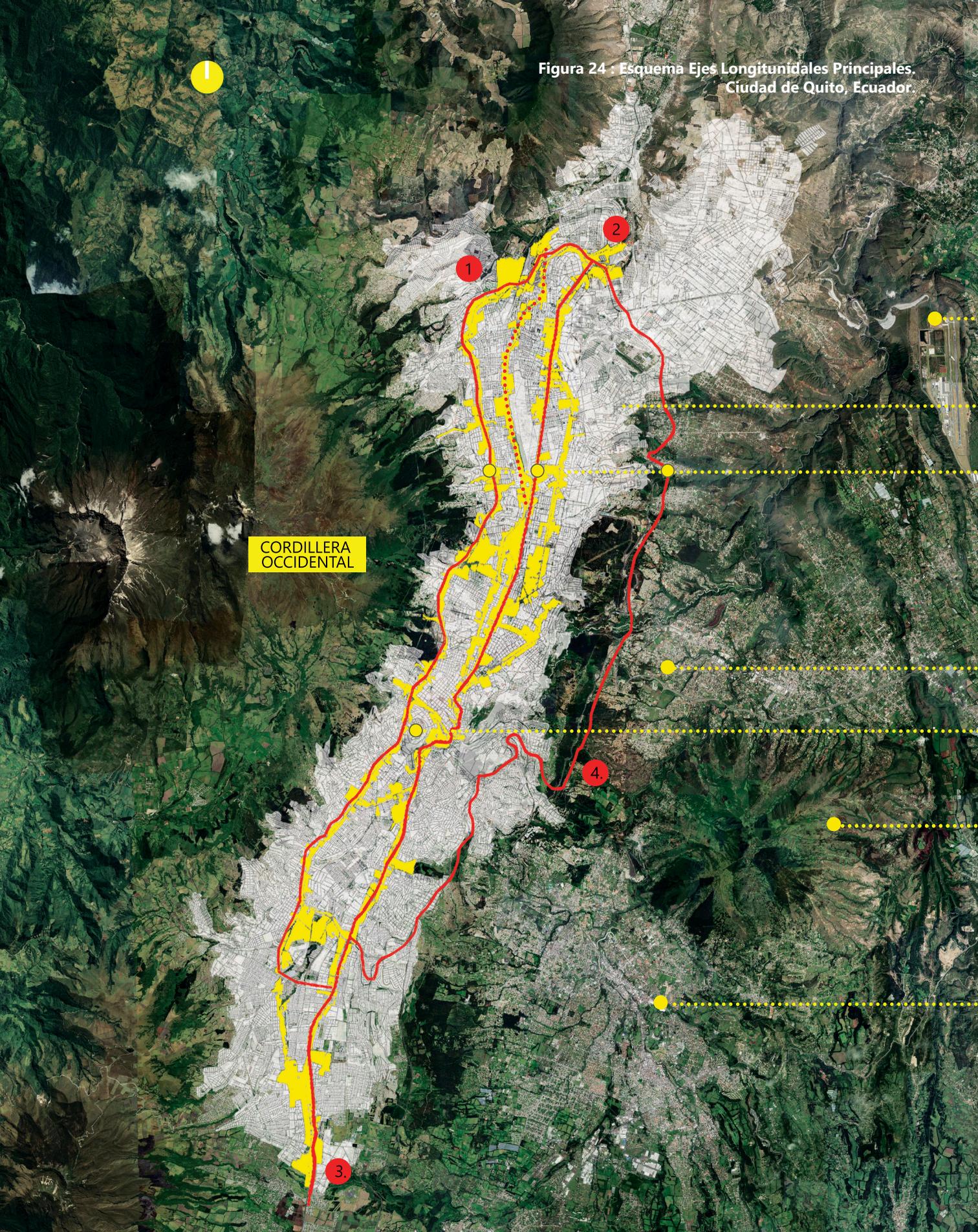
Paralelamente, las tasas de crecimiento poblacional disminuyen en el área central y se produce un aumento exponencial en las zonas periféricas y suburbanas, lo cual acarrea nuevas problemáticas en términos de funcionalidad y eficiencia de la estructura urbana (movilidad y equipamiento) y también en términos ambientales. Así, en cuanto a la estructura urbana, la movilidad y la red de equipamientos necesitan ser revisadas o reestructuradas para evitar que se produzca una desvinculación física y social de los tejidos urbanos presentes en la ciudad.

En suma, la tendencia histórica de expansión territorial de la ciudad de Quito ha sido a lo largo del eje norte-sur, sin embargo, en



Figura 23: Foto aérea de Quito . Vista desde el este. Centralidad “Parque Bicentenario”.

Figura 24 . Esquema Ejes Longitudinales Principales.  
Ciudad de Quito, Ecuador.





Aeropuerto Internacional de Quito. Tababela

Ciudad de Quito  
2.800 msnm

Ejes Longitudinales

1. Av. Antonio José de Sucre

2. Av. 10 de Agosto

3. Av. Pedro Vicente Maldonado

4. Ruta de los Conquistadores

Valle de Tumbaco  
2.400 msnm

Cerro del Panecillo

Volcán Ilaló  
3.188 msnm

Valle de Los Chillos  
2.400 msnm

los últimos veinte años el crecimiento ha incluido el eje este-oeste generando una fuerte presión sobre los bordes no urbanizables. Estas dinámicas, como ya lo hemos mencionado anteriormente, han conformado una ciudad longitudinal de 50 km de largo y 5 km de ancho, cuya expansión continúa hacia los valles orientales.

Así, a groso modo, la ciudad de Quito posee cuatro ejes longitudinales que atraviesan el conjunto urbano en el eje norte-sur de los cuales se rescata; la avenida "Mariscal José de Sucre", la avenida "10 de agosto", la avenida "Pedro Vicente Maldonado" y la "Ruta de los Conquistadores", esta última, aunque no atraviesa en su totalidad la ciudad de Quito es considerada como un eje vial importante. Dichos ejes marcan una estructura dentro de la urbe y por ende son en los cuales se ha producido una densificación habitacional y comercial significativa. (Figura 24)

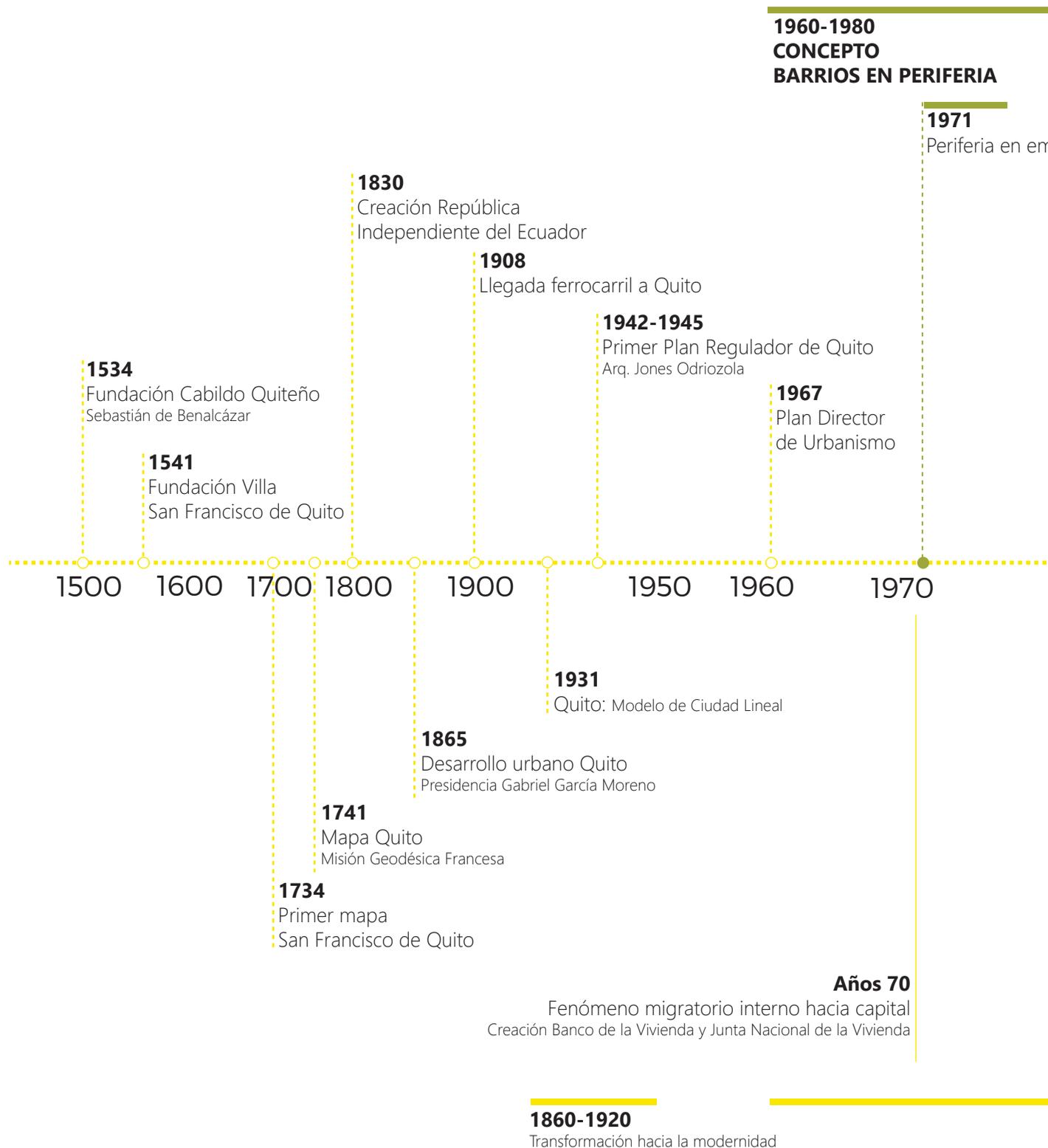
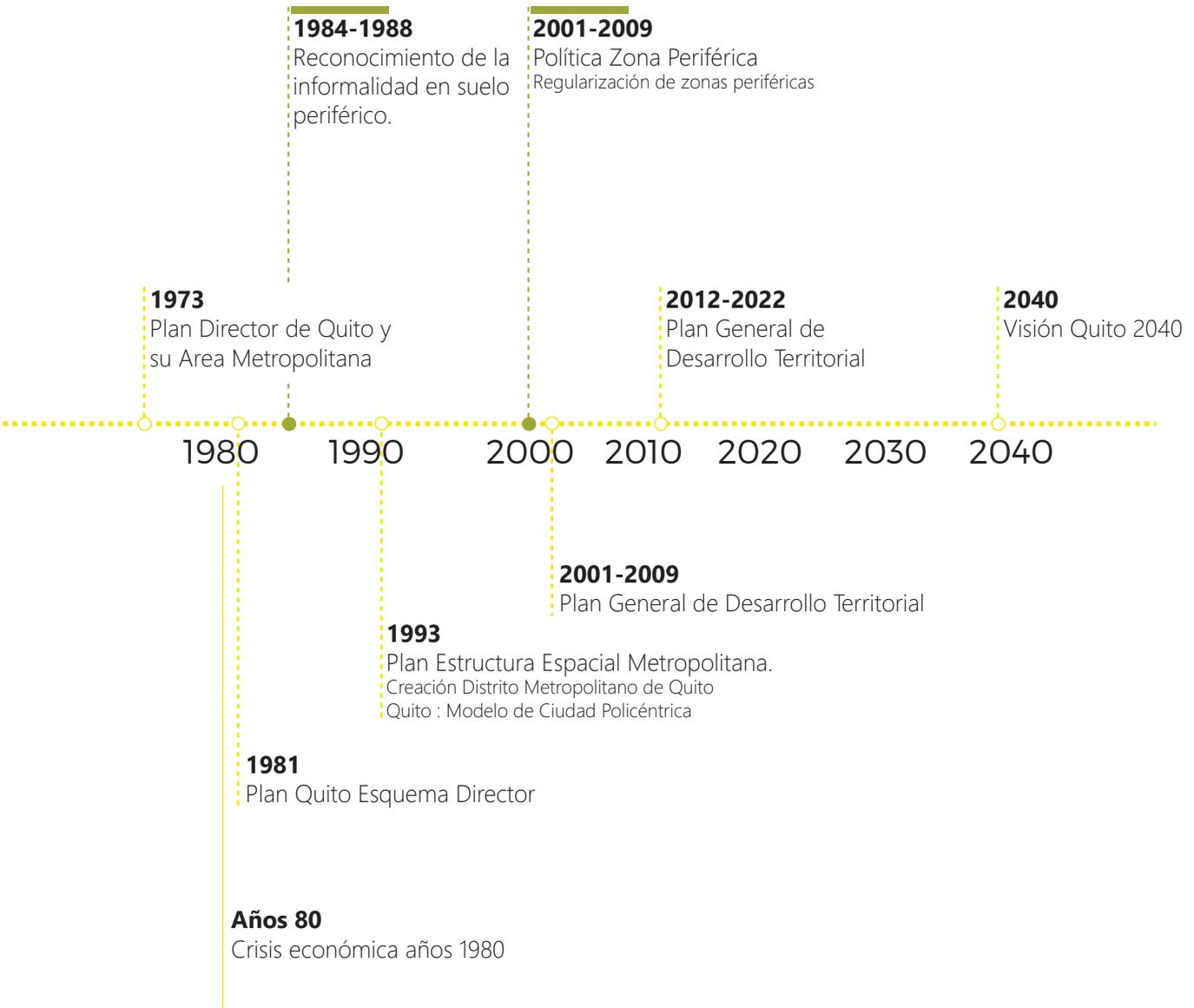


Figura 22: Cronología elementos estratégicos del desarrollo urbano de la ciudad de Quito.



**1960-1980**

Crecimiento de la ciudad de 500%  
Densidad disminuyo de 213 hab a 68 hab por Ha.

## II.3. Quito frente a la periferia

Desde el año de 1960 el concepto de barrios en periferia explotó en la capital. Entre 1950 y 2001, Quito creció de 200 mil a 1.4 millones de habitantes y evolucionó de una ciudad lineal a una aglomeración urbana a través de la incorporación de centros urbanos menores y un área periférica. (Figura 24) A groso modo, durante un periodo de aproximadamente 50 años, la ciudad multiplicó por tres su dimensión este-oeste y por veinte su dimensión norte-sur acarreando fuertes problemas urbanos presentes hasta la actualidad. La expansión de la ciudad provocó un crecimiento en periferia marcado principalmente por la construcción informal y que ha llevado a que la ciudad compacta se transforme, induciendo un proceso de periurbanización de carácter expansivo.

Como vimos en la primera parte del capítulo, la estructura urbana de la capital ha estado condicionada por la escasez de terreno plano e irregularidades topográficas dados por el sistema montañoso circundante y las numerosas laderas este-oeste. Así, los barrios periféricos, ubicados en áreas de topografía irregulares, en las periferias norte y sur de la ciudad, se desarrollaron a través de la subdivisión de parcelas agrícolas en zonas relativamente centrales cercanas a las actividades y polos urbanos de la ciudad. Estos se consolidaron principalmente durante la última década y se componen de viviendas como chozas, casuchas y pequeñas casas, construidas con materiales inadecuados y generalmente edificados por los mismos usuarios. No poseen una red de servicios básicos (agua potable, alcantarillado) y pocas de estas viviendas poseen letrinas. El servicio de recolección de basura es inexistente o ineficiente, y las vías de acceso principales o secundarias están en malas condiciones, al igual que el alumbrado público.

Este fenómeno se produjo en un principio en varios barrios de la zona sur, como *"Lucha de los Pobres"*, *"La Ecuatorina"* que desde un principio habían albergado a la población de clase media-baja y durante la invasión de varios barrios localizados en la franja noroccidental de la ciudad de Quito como *"La Roldós"*, *"La Pisuli"* y *"Atucucho"*, que se produjo en 1980. (Figura 26)

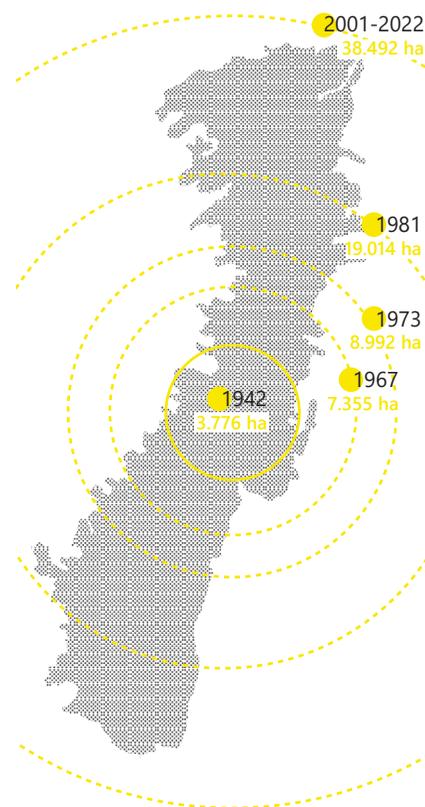


Figura 24: Ampliación de la superficie urbana de la ciudad de Quito.

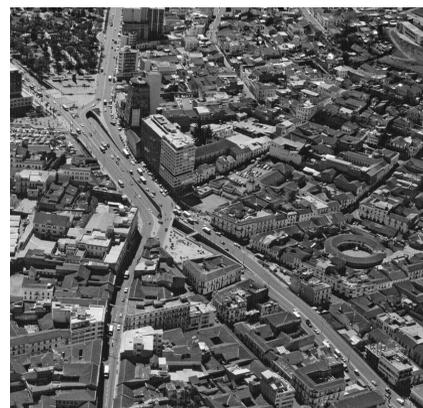
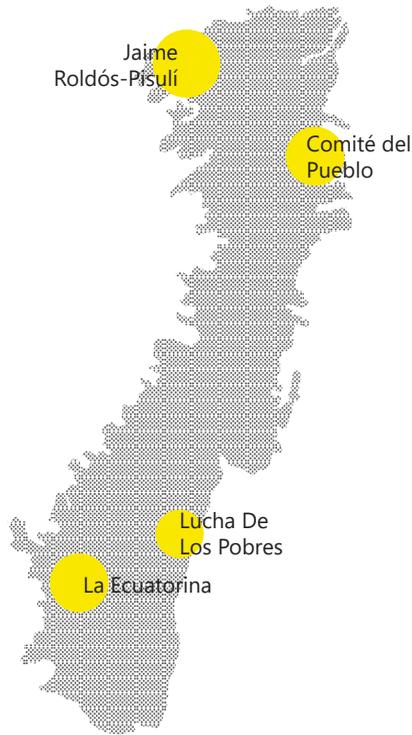


Figura 25: Centro Histórico de Quito. Año 1970. EL COMERCIO

*“En efecto, las mutaciones políticas y socioeconómicas, la transformación de los modos de vida, en especial la relativa democratización del automóvil, las migraciones rurales hacia los principales centros urbanos (Quito y Guayaquil) vinculadas a la cuestión agraria, acarrear un rápido crecimiento demográfico y espacial, a menudo mal controlado, un subequipamiento crónico de los barrios de ocupación reciente y una planificación superada por la velocidad de la urbanización.”<sup>1</sup>*



La administración implemento varias estrategias para controlar el crecimiento hacia las zonas periferias de la ciudad, tratando de evitar su desvinculación con el trazado urbano de la ciudad central y las centralidades de la misma. Así, el apoyo hacia las áreas de expansión que aparece desde 1971 y en el cual se declara a la periferia como *“Centro de Desarrollo Urbano de Emergencia”* para su tratamiento y mejoramiento fue la primera aproximación de la administración municipal a su periferia, sin embargo, el crecimiento urbano de la capital cada vez era mayor.

En el año de 1989, se implementa un proceso de regularización de los asentamientos informales, que comienza a ser notable no antes del 2001. *“La tierra y la legalización de los asentamientos irregulares en Quito, Ecuador”* realizado por Jaime Hidalgo, en 1989, fue uno de los primeros estudios que hacen mención a la informalidad en Quito, en este trabajo se planteó la problemática del acceso a la tierra como uno de los factores que contribuyeron a la construcción de la viviendas de manera informal, lo que influyó directamente en la aparición de asentamientos irregulares, no obstante, ante este hecho la autora afirma que *“la legalización de asentamientos irregulares, aunque una medida necesario, no constituye una política adecuada de vivienda”*.

Desde 1993, con la creación del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), ha proporcionado un marco legal más amplio que las competencias municipales tradicionales. Aplicable solo a la gestión urbana y rural del Metro de Quito, el DMQ ha generado importantes cambios administrativos con respecto a la descentralización. La resolución 070 para *“Normar los Procedimientos para la Regularización de la Ocupación Informal de Suelo”*, pone carácter

Figura 26: Asentamientos informales de Quito - Año 1980.



Figura 27: Asentamientos informales en ladera noroccidental. IDB Management Project.

<sup>1</sup> Bermúdez et al., “La Investigación Urbana En Ecuador (1990-2015) : Cambios y Continuidades.”

urgente a todos los trámites de regularización, a través de la Unidad de Suelo y Vivienda de la Dirección Metropolitana de Territorio y Vivienda y se contabilizan 480 barrios de carácter informal.

Posterior a esto, se fortalece este apoyo como sucedió con el Plan General de Desarrollo Territorial (PGDT, 2001-2009), donde se plantean programas de mejoramiento barrial periférico en barrios regularizados.

En 2007 la empresa pública Innovar lanzó el programa “*Mi Barrio Lindo*”, financiado por el *Banco Interamericano de Desarrollo* (BID), cuyo objetivo es “mejorar la calidad de vida de las familias de barrios populares a través del fortalecimiento de su infraestructura básica y la realización de programas sociales complementarios en los barrios populares”. Se previó trabajar en 43 barrios, beneficiando aproximadamente a 37 mil familias. Las intervenciones contemplaron trabajos de: pavimentación de los accesos principales, implementación de parques, acometidas domiciliarias, alumbrado público, accesos peatonales, aulas con Internet, alarmas comunitarias, guarderías, centros de salud, programas de reubicación familiar, capacitación en seguridad, disminución de violencia intrafamiliar, entre los más importantes. Los requisitos para acceder a los beneficios de este programa fueron que los barrios debían estar legalizados, de ahí el interés de los moradores en obtener escrituras individuales.

En octubre el 2008, mediante la ordenanza de Régimen de Suelo, se definen los instrumentos institucionales de control territorial (Ord 255 art. 100), como: controles permanentes, inspecciones regulares y especiales, y supervisión al proceso de control. En el año 2009, el reporte de la Administración Municipal saliente, fue que 170 barrios estaban en situación de informalidad en la ciudad, esa cifra se refería a aquellos barrios que habían demandado en una oficina central montada para el efecto, la formalización a través de la normativa vigente hasta entonces. Número que aumentó con la elaboración del primer diagnóstico para dimensionar la realidad de la informalidad de la ocupación del suelo en el Distrito; el cual reveló que en el Distrito existían 439 barrios irregulares.

A pesar de los diferentes planteamientos establecidos por las administraciones correspondientes y los planes generales generados,



Figura 28: Quito+Planificación Urbana dentro de la periferia. Periodo 1970-2020.



Figura 29: Asentamientos informales en ladera noroccidental. IDB Management Project.



Figura 30: Asentamientos informales. Quito, Ecuador. EL COMERCIO



Figura 31: Asentamientos informales. Quito, Ecuador. EL TELEGRAFO

la diferenciación de la ciudad central y la periferia como espacio de asentamiento humano es aún más marcada actualmente, lo que la convierte en un territorio que debe ser analizado. Felipe Correa explica en la investigación realizada, la *Universidad de Harvard* en Estados Unidos con un grupo de alumnos de la Escuela de Arquitectura, que la densificación en las zonas planas del valle, como vimos en la primera parte del capítulo, tuvo como consecuencia inmediata la aparición de nuevos desarrollos de carácter informal en la periferia del centro urbano.

*“Nuevos poblados que están en conflicto directo con la delicada ecología del volcán Pichincha (...) Las condiciones topográficas extremas que se dan en las laderas del perímetro de la ciudad compacta fuerzan la incorporación de nuevas lógicas geométricas que permitan crear un tejido urbano en pendientes.”<sup>2</sup>*

En 2015, a través de la alcaldía de Mauricio Rodas, se planteó el proyecto de Quito Cables, que buscaba integrar los barrios periféricos al centro de la ciudad a través la construcción de 4 líneas que se integrarían a la Red de Transporte Metropolitano. Esta propuesta buscaba solucionar el problema de movilidad de unas 180 mil personas que habitan en el noroccidente, sin embargo, para lograr este cometido se debían realizar importantes expropiaciones de las cuales a población estaba en desacuerdo. El proyecto quedo paralizado en el 2018 por falta de planificación urbana e viabilidad monetaria.

*“A mediados del 2016, los moradores de San José del Condado, un barrio afectado por ocho de las 34 expropiaciones que requirió el proyecto, protestaron aduciendo falta de comunicación y se negaron a negociar. Sin embargo, en junio del 2017, el Municipio depositó los valores correspondientes en la cuenta de la judicatura y los predios pasaron a ser de utilidad pública. Hasta hoy, las familias no dejan sus casas.”<sup>3</sup>*

En relación a los estudios normativos de la capital, Quito

2 Correa, “Una Línea En Los Andes.”, Harvard Graduate School of Design, 2013.

3 El Proyecto Quito Cables Tiene Tres Alternativas Para Continuar | El Comercio.”

destaca como una de las ciudades que mayor atención recibe en cuanto a su planificación urbana dentro de Ecuador y por ende al análisis de su desarrollo urbano a lo largo de los años. Sin embargo, la comprensión y estudio de los asentamientos informales, y su vinculación con la ciudad central, se ha dejado de lado, empeorando su situación y acrecentando de varios problemas de índole social.

Actualmente, existen 198 barrios, localizados en la franja noroccidental de la urbe, que no fueron construidos técnicamente y que forman parte de los 90 sectores vulnerables a movimientos en masa del Atlas de amenazas del Distrito del 2018. Así, las condiciones topográficas extremas que se dan en las laderas del perímetro de la ciudad compacta fuerzan la incorporación de nuevas lógicas geométricas que permitan crear un tejido urbano en pendientes. Dicho tejido se ve fuertemente desvinculado de la ciudad canónica, acarreado varios problemas dentro del conjunto urbano.

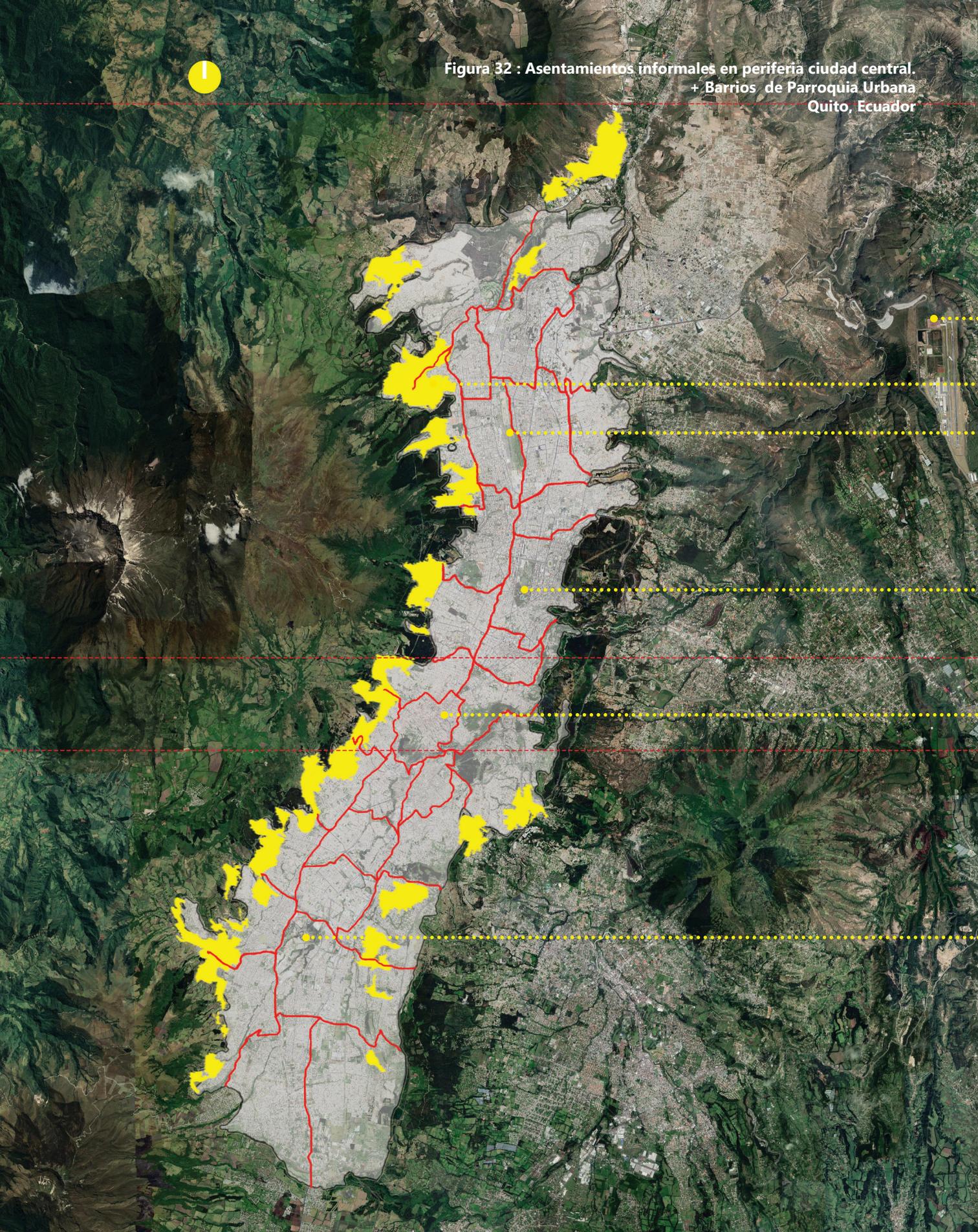
Se debe tomar en cuenta que el replantear la periferia informal se puede realizar a través de numerosas actuaciones, sin embargo, en este estudio se centró en el ámbito de la movilidad y accesibilidad.



Figura 20: Proyección Ruta Quito Cables - Año 2019 - Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha



Figura 32 : Asentamientos informales en periferia ciudad central.  
+ Barrios de Parroquia Urbana  
Quito, Ecuador





Zona Norte

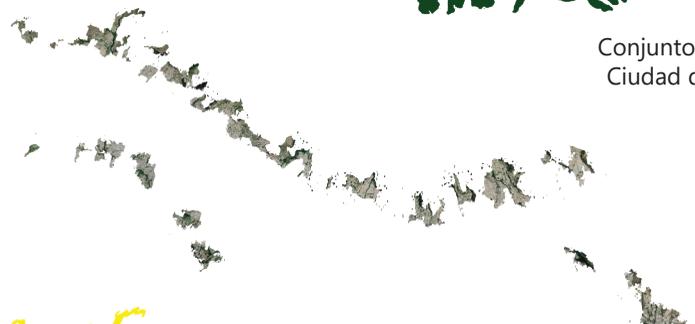


Conjunto Urbano Ciudad de Quito

Aeropuerto Internacional de Quito. Tababela

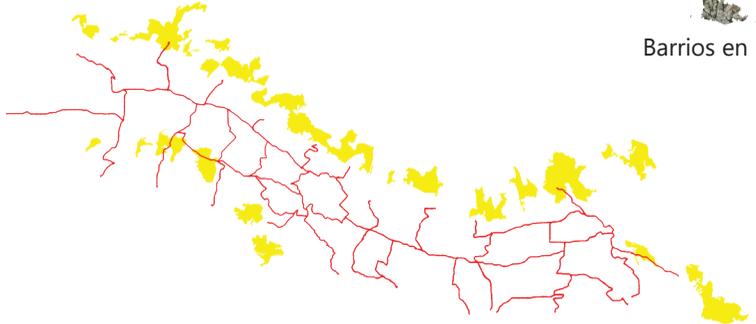
Barrio Atacucho

Parque "Bicentenario"



Barrios en periferia

Parque "La Carolina"

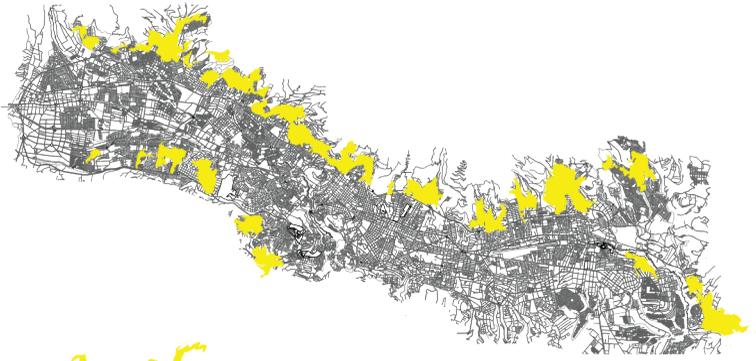


Zona Centro

Damero inicial

Barrios

Zona Sur



Parque "Las Cuadras"

Trazado urbano



Areas Verdes

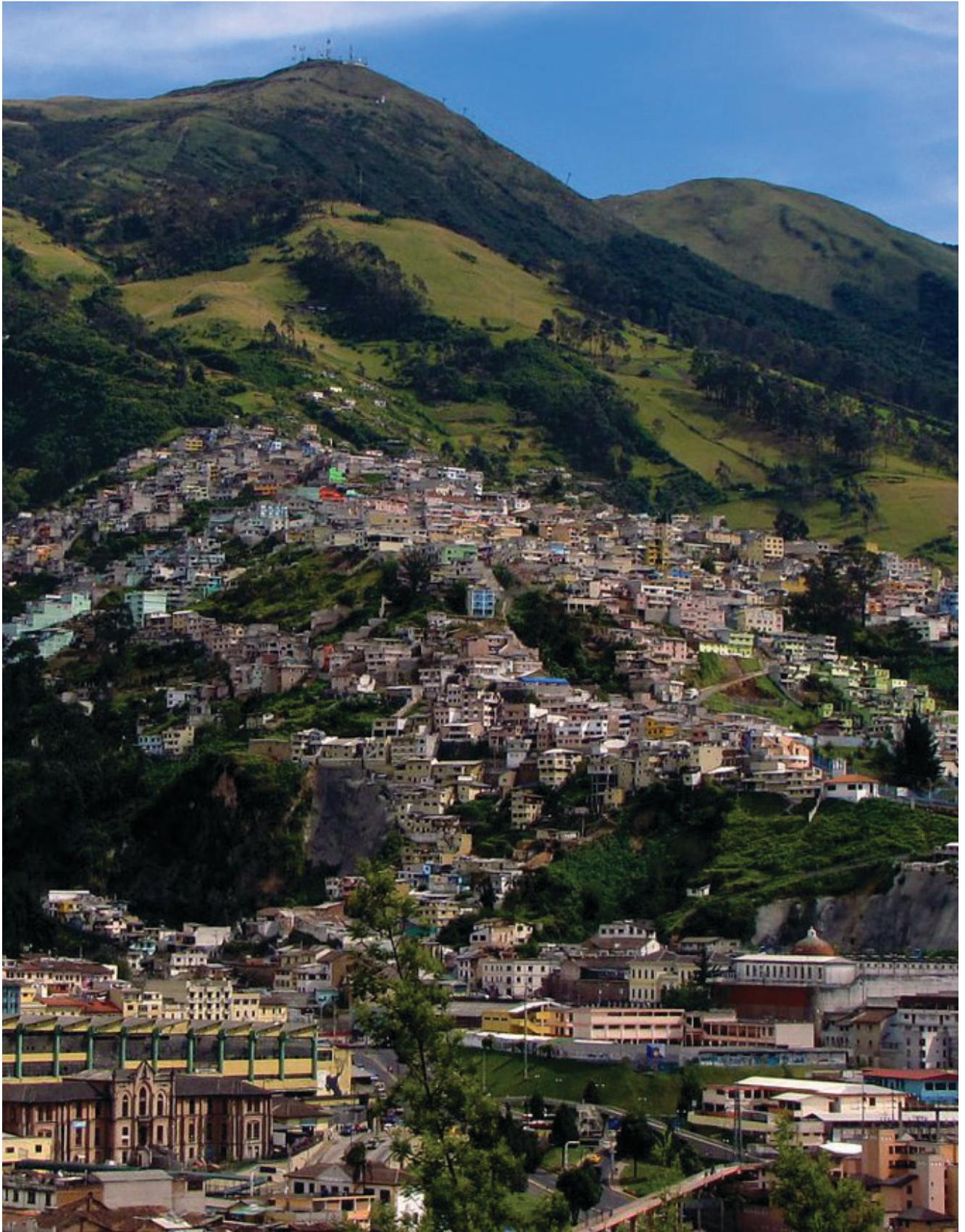


Figura 33: Quito aéreo. Vista desde Centro Histórico a la Ladera Occidental (Volcán Pichincha)

# CONCLUSIÓN PARCIAL - QUITO Y LA CONSOLIDACIÓN DE LA PERIFERIA INFORMAL

Se puede considerar que el proceso histórico de crecimiento de Quito, se encuentra dividido en tres etapas. En la primera, correspondiente a la etapa colonial, el asentamiento inicial se plantea a través de la conceptualización de un trazado urbano en forma de damero, donde se visualiza los principios de un tipo de segregación en la cual se excluía a la población indígena a la periferia.

En la segunda etapa, con la elaboración en 1942 del *Plan Regulador de la Ciudad de Quito*, se planteaba controlar dicha expansión afianzando la expansión de Quito a lo largo del valle. A pesar de que el plan tenía muchos aciertos, se priorizó la segregación del suelo a partir de una cierta clasificación de nuevos barrios ligados a su ubicación geográfica; norte clase alta, centro clase media y sur de obreros.

Finalmente, en la tercera etapa, la ciudad discurre en dirección norte-sur atravesada por una serie de avenidas que definen el trazado urbano y construyen el esqueleto de una ciudad; que puede ser leída como un mosaico de retículas yuxtapuestas. La fuerte migración hacia Quito, provoca la creación de nuevos asentamientos al límite de la ciudad compacta; los barrios informales comienzan a crearse dentro de la periferia de forma informal.

Mientras que los resultados de la intervención de la ciudad moderna, provenientes del plan funcionalista de la misma, fueron una segregación que se midió entre el centro, sur y norte del conjunto urbano, ahora esas relaciones son transversales: la desigualdad es ahora transversal.

La falta de gestión de los planes de ordenamiento territorial no ha permitido una total eficacia de los mismos. La estructura territorial se arma de forma paralela a los procesos espontáneos de ocupación del territorio, haciendo que la velocidad de crecimiento de los asentamientos informales supera la capacidad de los instrumentos de planificación.

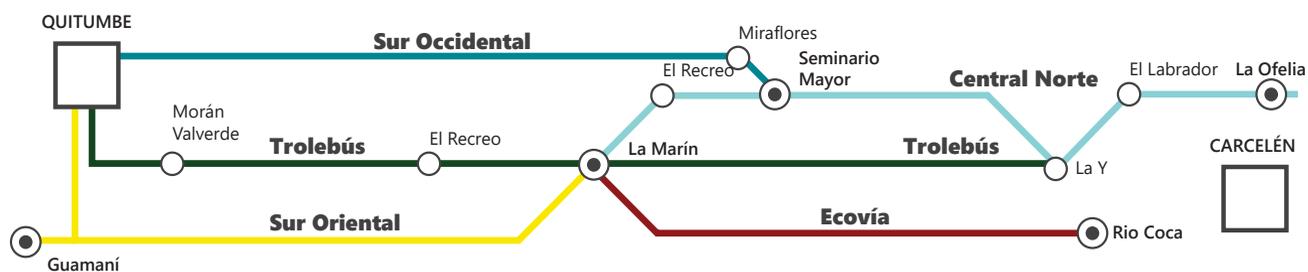


Figura 1: Esquema del Sistema de Movilidad Integrado del Distrito Metropolitano de Quito.

La manera en que se desplazan las personas está relacionada de forma directa con la forma de ocupación del territorio. La movilidad y la accesibilidad son dos de los principales factores de los que se derivan las geografías de desigualdad e inequidad. Así, en este capítulo vamos a hacer un recuento de la estructura de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, centrándonos en la movilidad dentro de la ciudad compacta y su acercamiento a la periferia informal.

# III

La red vial de Quito y su papel en la periferia informal



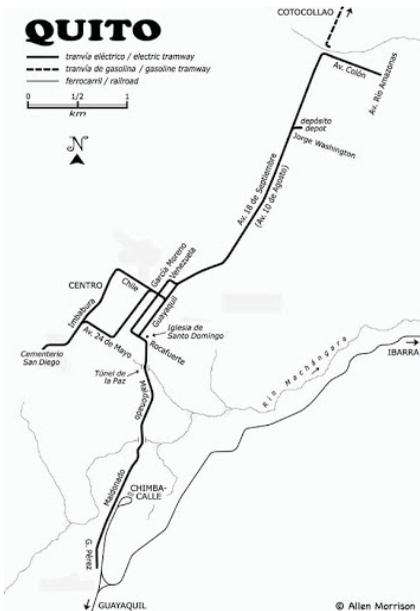


Figura 4: Ruta Tranvía - Año 1914

En 1914 se instaló el servicio de Tranvías, desarrollado y operado por la empresa privada norteamericana *Quito Tramway Company* que operó durante 30 años. La ruta salía desde “Chimbacalle”, atravesaba las principales calles del Centro y se dirigía por la avenida “18 de septiembre” (hoy avenida “10 de agosto”) hasta la avenida “La Colón”. Su objetivo era conectar el Centro Comercial de Quito (Centro Histórico) con la estación de ferrocarril de “Chimbacalle”. Debido a los altos costos de sus tarifas, sus usuarios estaban limitados a las altas capas sociales. (Figura 4 y 5)

Según Kingman, su creación al igual que el ferrocarril contribuyó a la valorización de las propiedades aledañas y su acceso ayudó a la formación de pequeños espacios de centralidades destinadas a favorecer a los sectores de altos ingresos, segregando al resto de ciudadanos, pues los costos del transporte motorizado no justificaban su utilización.<sup>1</sup>

El tranvía operó en Quito hasta 1946 durante la alcaldía de Jacinto Jijón Caamaño, quien decide terminar con esta etapa y

1 Kingman E. La ciudad y los otros: Quito 1860-1940. Quito: FLACSO Ecuador, 2006.

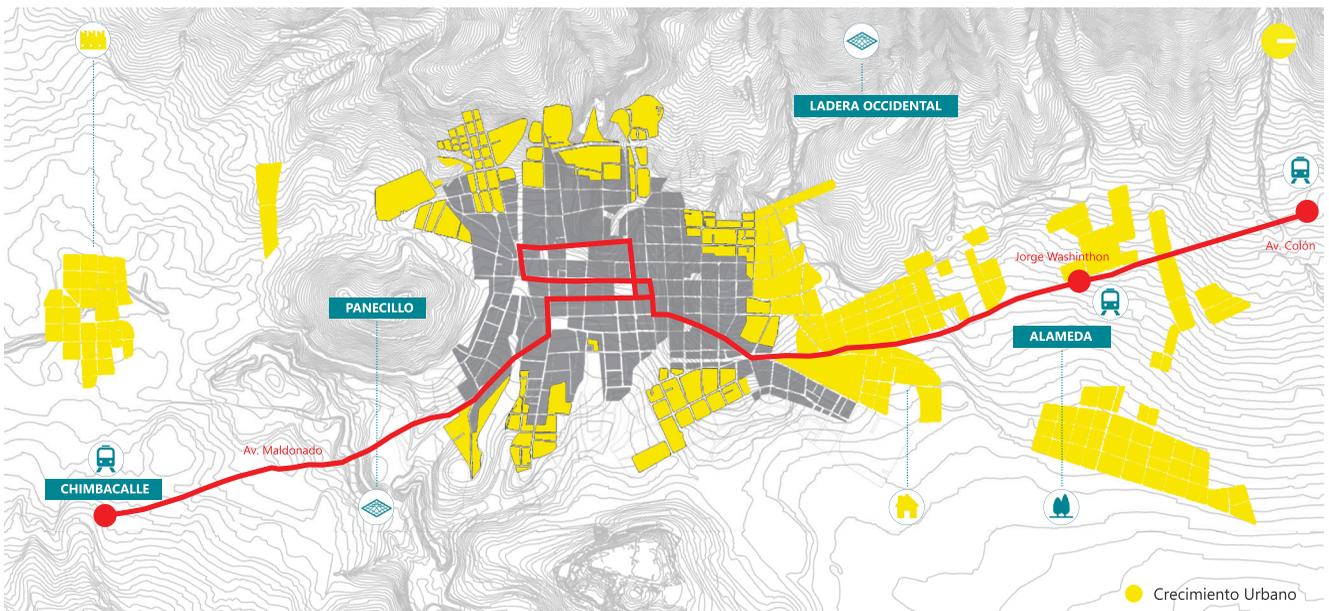


Figura 5 : Ruta Tranvía - Año 1914.

dar paso a un medio de transporte más moderno. Así, en 1947 se constituyó la primera empresa municipal de transporte, pero esta iniciativa no tuvo éxito y la empresa cerró en menos de un año, poniendo en entredicho la capacidad de la municipalidad de administrar eficientemente este servicio. Para Fernando Carrión, es precisamente la desaparición del tranvía a mediados del siglo XX lo que marcó el comienzo de lo que pronto se convertiría en *“el problema del transporte en Quito”*, cuando la provisión del servicio pasó a manos privadas que utilizaban formas cada vez menos eficientes de gestión:

*“En el Ecuador esta producción adopta la forma de organización en cooperativas, que en realidad son más bien una forma encubierta de un empresariado informal con poco nivel de desarrollo”.*<sup>2</sup>

La primera cooperativa de transporte urbano, y con ella el primer sindicato de choferes profesionales, aparecen en 1949. Esta contaba con 15 asociados y disfrutó de un entorno jurídico bastante favorable: existían facilidades para la adquisición de vehículos, se limitaba legalmente la incorporación de nuevos empresarios al servicio de transporte garantizándoles el monopolio del sector; y las gasolinas se mantenían a bajos precios, producto de un subsidio, lo que hacía que las tarifas por el servicio fueran estables. (Figura 6)

De esta manera, en los años 60 y 70 y con la consolidación de Quito como una ciudad policéntrica o longitudinal-polinuclear, se consolidó en todo el Ecuador un sistema de transporte público basado en el pequeño propietario. Dicha estructura generaba un servicio *“mínimo satisfactorio”* para una ciudad pequeña como lo era el Quito de ese entonces. Pero la ciudad creció drásticamente, y el modelo de transporte público se volvió obsoleto.

Abba en su estudio sobre centralidades en la ciudad de Buenos Aires<sup>3</sup> afirma que en el primer periodo de expansión de las ciudades (latinoamericanas), éstas se fueron configurando de acuerdo a una *“estructura de centralidades tradicionales, radioconcéntrica y*

2 Carrión F., “La Renovación Urbana En Quito.”, 1983.

3 Abba, Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires. Centro de Investigaciones, Hábitat y Municipio (CIHaM), FADU, UBA, Documento de trabajo. 2005



Figura 6: Primera Cooperativa de Transporte - Año 1949. ARCHIVO HISTÓRICO.



Figura 7 : Construcción de los túneles en San Diego, San Roque y El Tejar - Año 1970. ARCHIVO HISTÓRICO

organizada como una red jerarquizada de centros y vínculos”, que con el paso del tiempo este modelo “concéntrico” de ciudad cambia a un modelo “policéntrico” a partir de nuevas centralidades.

Este fenómeno de expansión, dice Montezuma, está estrechamente relacionado al desarrollo vial de acuerdo a las formas de movilidad, medios de transporte y las actividades que éstas generan. Pues el medio de transporte predominante de cierta forma ha orientado las “grandes transformaciones” o “mutaciones

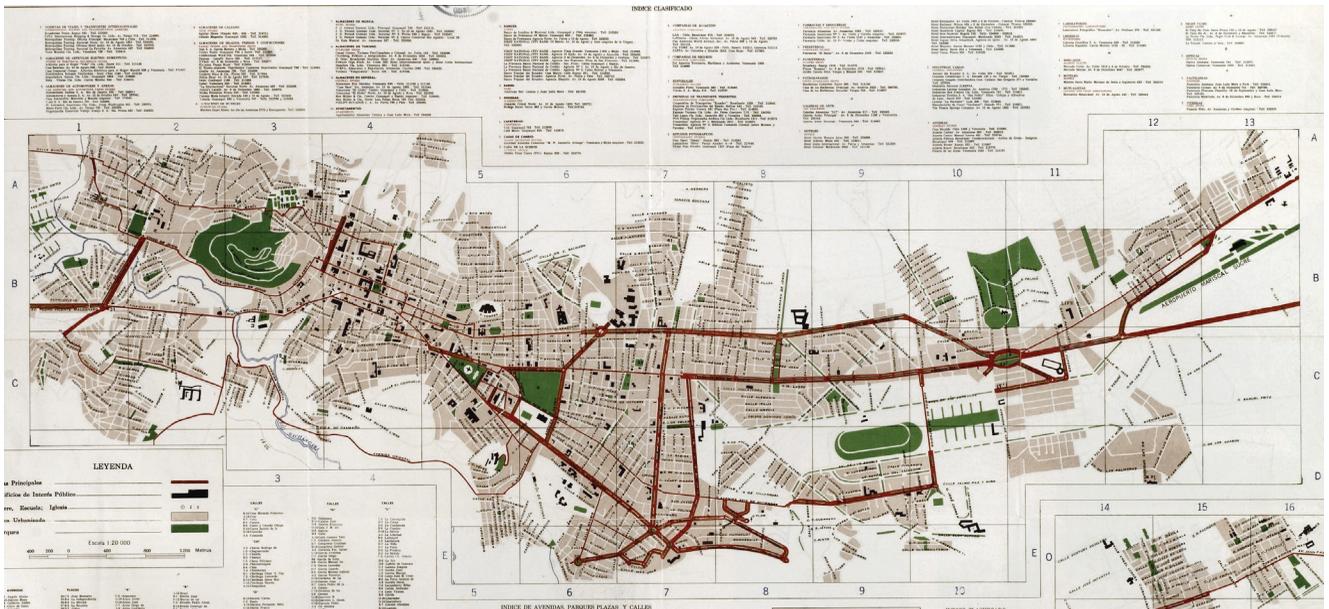


Figura 8: Plano de Quito - Año 1970. SECRETARIA DEL TERRITORIO DEL DMQ.



Figura 9: Esquema del desarrollo vial ciudad de Quito- Año 1970.

urbanas<sup>4</sup>, es decir, facilita los cambios en la estructura general de la ciudad.

Quizás, uno de los momentos más significativos respecto a la construcción de grandes infraestructuras viales se produjo durante el período de alcaldía de Sixto Durán Ballén (1970-1978) que, a pesar de la oposición de la época, constituyó una de las respuestas al creciente número de vehículos que ocupaban las calles de Quito en ese momento. (Figura 7) Así, se construyeron varios pasos a desnivel que promovieron la expansión de la ciudad en el eje norte-sur y accentuaron la importancia de los ejes viales longitudinales. (Figura 8)

En la figura 9, se retrata a manera de esquema los elementos de la infraestructura vial que fueron construidos en el año de 1970. Así, se crearon varios tuneles: uno sobre la plaza interoceánica, en la salida de los valles de Cumbayá y Tumbaco (Punto 1), otro entre las calles Diez de Agosto y Riofrio (Punto 2), otro en la Av. Pichincha, que cruza por encima de las calles Oriente Esmeraldas y Olmedo (Punto 3) y otro en la misma avenida, sobre la plaza de San Martín (Plaza 4). Además, se construyó un paso a desnivel en la avenida Diez de agosto, entre Orellana y Eloy Alfaro (Punto 5) y el “Terminal de Cumandá” (Punto 6), que benefició el tráfico interprovincial e intercantonal” (Figura 10 y 11)

Sin embargo, estas obras de considerable inversión y de importante envergadura, que descongestionaron la ciudad, en su momento, no contemplaron las externalidades negativas que éstas provocarían, al generar espacios y recovecos de difícil y peligroso acceso peatonal, sirviendo y facilitando el uso y la velocidad de los vehículos. Como lo afirma Jaime Vásquez, arquitecto ecuatoriano, en su programa “*Expansión Urbana*” en América Latina dirigido por la Universidad de Nueva York; “*las inversiones en vialidad no se dirigieron a resolver los problemas centrales de la transportación de la ciudad. [...] no se hizo nada por mejorar la interrelación y articulación entre actividades y personas [...] lo que se logró fue ampliar la brecha social y desarticular el conjunto urbano bajo nuevas formas de segregación urbana.*”<sup>5</sup>

4 Montezuma, PRESENTE Y FUTURO DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ: Retos y realidades, 2000

5 Vásquez J., Expansión Urbana en América Latina, Universidad de Nueva York, 2003.



Figura 10: ANTES, Terminal de Cumandá - Año 1970. ARCHIVO HISTÓRICO.



Figura 11: DESPUÉS, Terminal de Cumandá. Construcción realizada el año de 1982. ARCHIVO HISTÓRICO

Paralelamente, las obras de vialidad desarrolladas principalmente en la zona norte de Quito, hicieron del transporte un elemento altamente polarizado. Así, las zonas de mayores ingresos se beneficiaron de una adecuada infraestructura, facilitando la apertura del transporte privado en la ciudad. A partir de ese momento se produjo una diferenciación marcada entre transporte popular, resuelto a través del servicio público y el transporte de la población de mayores recursos, resuelto bajo la forma del vehículo particular.

El problema se fue haciendo cada vez más grave a los ojos de la ciudadanía y comenzó a ser visto como crítico ya en los años 80. Esto se debió al impresionante aumento de habitantes de la capital ecuatoriana y al consecuente incremento de automotores públicos y privados. (Figura 12) Las autoridades municipales a inicios de la década de 1990 tenían muy claro que hacía falta un cambio radical tanto en el marco normativo, así como, en las propuestas técnicas concretas y viables, si se quería llegar a tener un sistema de transporte urbano eficiente y de calidad. En esta fecha el gobierno Nacional crea la Unidad Ejecutora del Transporte, se planteó el Plan de Transporte de Quito y se logró la provisión de 100 buses articulados para Quito. Según el INEC había 15 Vehículos motorizados matriculados destinados al transporte de pasajeros por cada 1000 habitantes. (Figura 13)



Figura 12: Bus de dos pisos. En la alcaldía de Álvaro Pérez se trajeron estos vehículos desde Inglaterra - Año 1980. *EL COMERCIO*



Figura 13: Antiguo autobús de la ruta Colón-Camal - Año 1985. *EL COMERCIO*

Como eje de la red integrada de transporte prevista en el plan, se propuso implementar el servicio de trolebuses. La discusión sobre el proyecto comenzó a tomar fuerza en 1989, y varios estudios coincidieron en señalar que esta era, en términos técnicos y económicos, la mejor opción para mejorar el servicio de transporte en Quito. La planificación y construcción de este primer eje de transporte marcó el principio del *"Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito"* y a su vez acentuó la expansión de la ciudad en su eje norte-sur visto en el primer capítulo.

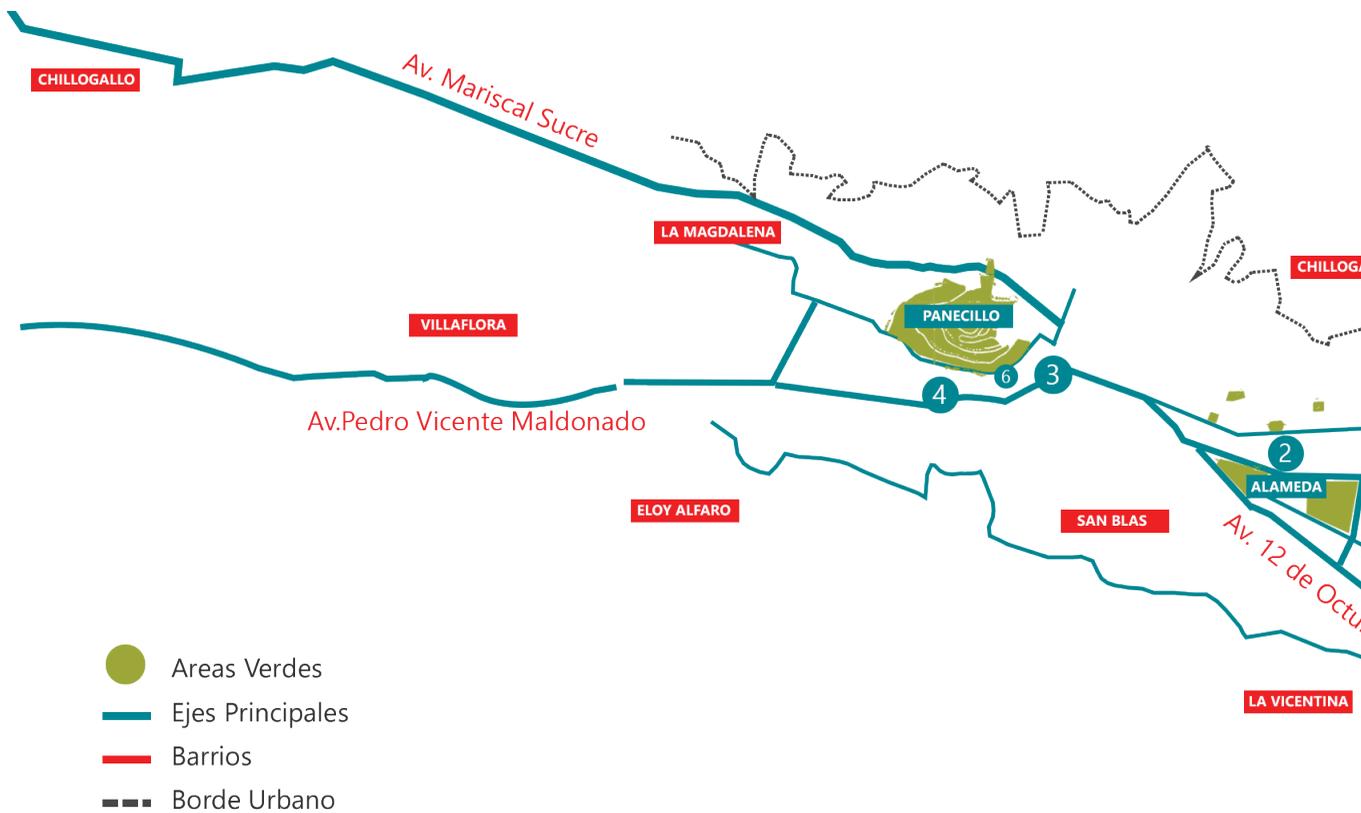
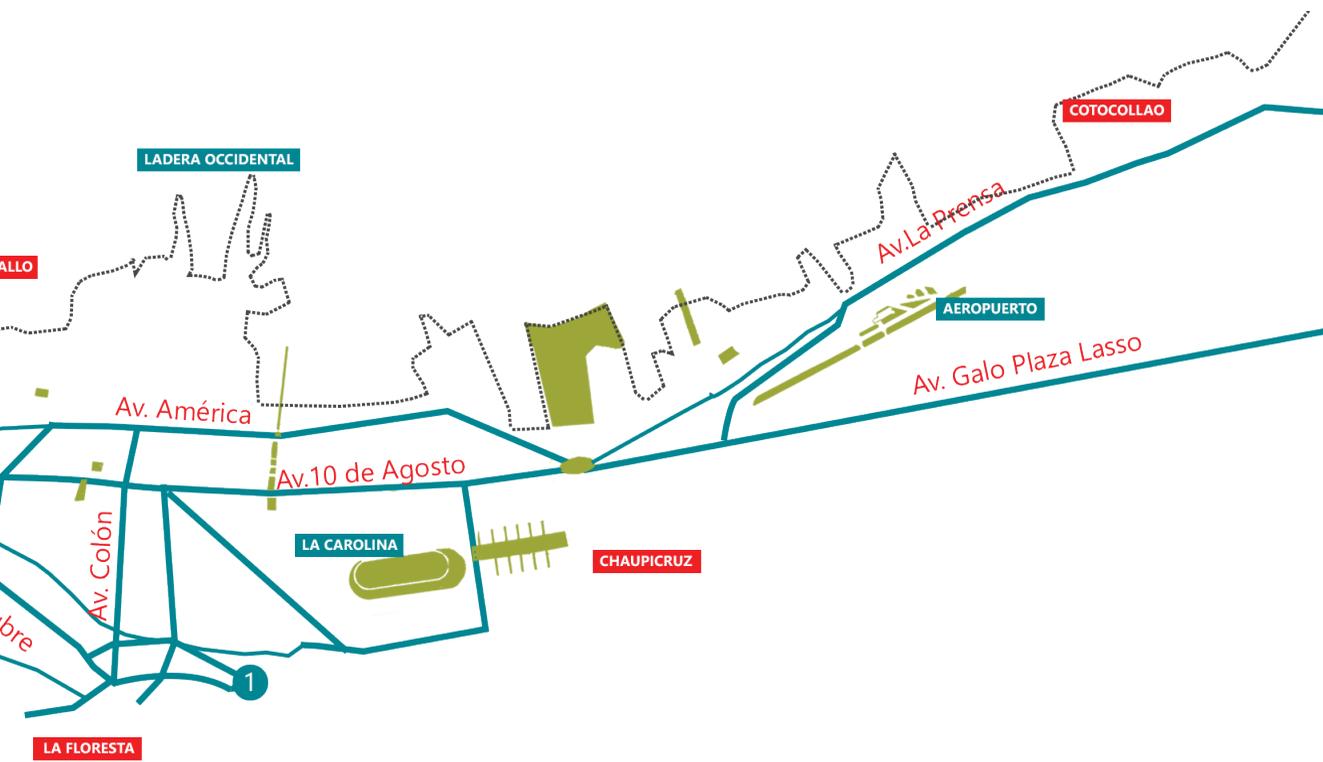


Figura 10: Esquema del desarrollo vial ciudad de Quito - Año 1980.



## III.2. Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.

El Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), más conocido por sus siglas SITM-Q, administra la totalidad de los sistemas masivos, tanto públicos como privados, de transporte de la ciudad. Se estructura por el sistema de corredores exclusivos de transporte público, conocido Metrobus-Q, compuesto por buses biarticulados BRT (Bus Rapid Transit) y autobuses normales que sirven como alimentadores de los corredores, por un lado, y Buses Convencionales por el otro.

### III.2.1.Metrobus-Q: Revolución del transporte en Quito.

El *Metrobus-Q* transporta un total de 750 mil pasajeros diarios<sup>1</sup> y está conformado por 3 líneas llamadas troncales, que tienen a su vez varios circuitos organizados según la demanda de usuarios. Estas troncales son: *Troncal Central Trolebús*, *Troncal Oriental Ecovía*, y *Troncal Occidental*. Dichos corredores, ubicados únicamente sobre la meseta de Quito, son vehículos articulados que poseen vías exclusivas y se estructuran en base a ejes o líneas troncales centrales-longitudinales (sentido norte-sur, sur-norte) y son alimentados por líneas transversales y diagonales (predominantemente en sentido este-oeste). La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMPQ) se creó mediante la Ordenanza Municipal No. 0314 del 13 de julio de 2010; y actualmente es la cual administra los principales corredores viales de la ciudad.



Figura 11: Trolebús - Año 1995.  
EL COMERCIO

Así, como ya lo mencioné en la primera parte del capítulo, la historia del transporte municipal en la ciudad de Quito, inició en 1990 con la conceptualización del *Trolebús*. Este proyecto estaba orientado a atender las crecientes necesidades de movilidad de la ciudadanía y ofrecer una alternativa tecnológica, de alta calidad, frente a las limitaciones de los servicios existentes en la época.

El primer trolebús arribó a Quito en octubre de 1995, año en que se inició formalmente la operación de la primera fase del

1 Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros (Quito). 9 de mayo de 2018.



Figura 12: Mancha urbana de Quito - Año 1995. Paradas del Sistema de Transporte Integrado "Trolebús".

servicio, que comprendía el tramo entre la estación de “El Recreo” (Sur de Quito) y la calle “Esmeralda” (Centro Histórico), con 14 unidades de trolebús que transportaban un promedio de 50 mil pasajeros diarios. (Figura 11 y 12)

La entidad encargada de administrar este sistema fue la *Unidad Descentralizada para Gestión y Operación del Trolebús*. Durante los años subsiguientes se concretaron las ampliaciones del corredor Trolebús de la estación de la “Colón” a la Terminal Norte la “Y”. La extensión de este corredor hacia la zona sur de Quito inició en el



Figura 13: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor “Troncal Central Trolebús”.

año 2000, con la apertura de la estación “Morán Valverde”, y culminó con la extensión del servicio a “Quitumbe”. Actualmente, el sistema se denomina “Troncal Central Trolebús” cuenta con 37 paradas en un trayecto de 24 km, se conecta con los barrios orientales y occidentales mediante 16 rutas alimentadoras que parten desde sus cuatro estaciones integradoras (*La Y, Recreo, Morán Valverde y Quitumbe*) y es el único sistema que une longitudinalmente la terminal terrestre de “Carcelén”, al norte, con la terminal “Quitumbe”, en el sur. (Figura 13 y 14)

A partir de la creación del *Trolebús*, se generaron dos nuevos corredores pertenecientes al sistema *Metrobus-Q*, que en la actualidad se denominan la *Troncal Oriental Ecovía* y *Troncal Occidental*.

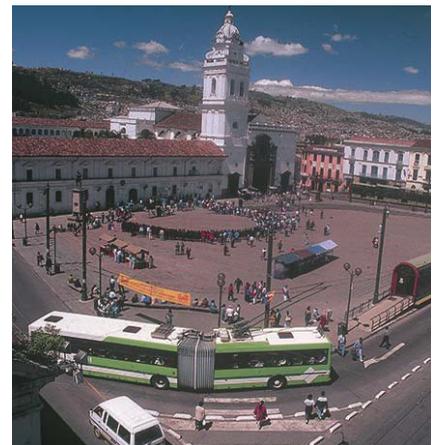


Figura 14: Troncal Oriental Ecovía - Año 2001. EL COMERCIO

La "Ecovía" fue el segundo sistema de transporte público implantado en la ciudad de Quito. A partir de los estudios efectuados en 1998, con la colaboración de expertos brasileños en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se determinó la implantación de este nuevo modelo en la Avenida "6 de Diciembre", en vista del incremento de la demanda en este sector. Comenzó su funcionamiento en 2001 en el tramo comprendido entre el "Playón de la Marín" y la estación "Río Coca" con una flota de buses articulados. (Figura 15 y 16)

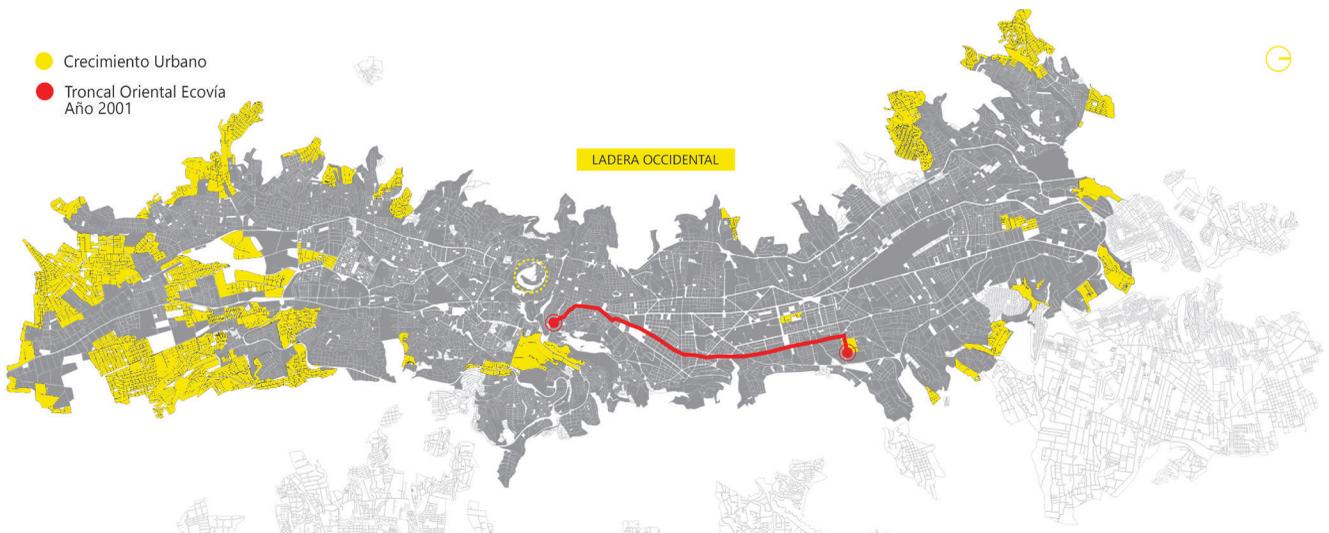


Figura 15: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor "Troncal Oriental Ecovía".



Figura 16: Troncal Oriental Ecovía - Año 2001. EL COMERCIO

Este corredor se complementó en 2011 con la apertura de la extensión "Sur Oriental", que hoy tiene conexión con la terminal "Quitumbe" y con la nueva Terminal "Sur Ecovía" que fue inaugurada en diciembre de 2016. Si bien éste corredor puede considerarse como una extensión de la Ecovía hacia el sur, también se puede decir que opera de manera autónoma. En la actualidad, toma el nombre de "Troncal Oriental Ecovía" y cuenta con 51 paradas a lo largo de su recorrido.

El Corredor "Central Norte" fue planificado e inaugurado en el año 2005 y recorre la ciudad en un sentido longitudinal a través de las avenidas "Diego de Vásquez", "De La Prensa" y "América"; conectándola desde el extremo norte, en la estación "La Ofelia", hasta la estación multimodal "Playón de La Marín" localizada en el centro histórico. A pesar de haber sido construido por el

Municipio, éste es el único corredor de la ciudad que es operado por empresas de transporte privado. Este hecho ha generado que la infraestructura no esté en óptimas condiciones, y el servicio sea de los más criticados por la ciudadanía. En el 2011, la Alcaldía tuvo que reconstruir la mayoría de sus paradas, puesto que se encontraban casi inutilizables. El corredor "Sur Occidental", por otra parte, se implementó en 2012, integrado por varias líneas de transporte que recorren los barrios del sur. Este sistema, al igual que la "EcoVía", cuenta con un corredor exclusivo que une "Quitumbe" con la terminal de transferencia ubicada en el "Seminario Mayor". Desde ese punto, los usuarios pueden trasladarse al corredor Central Norte

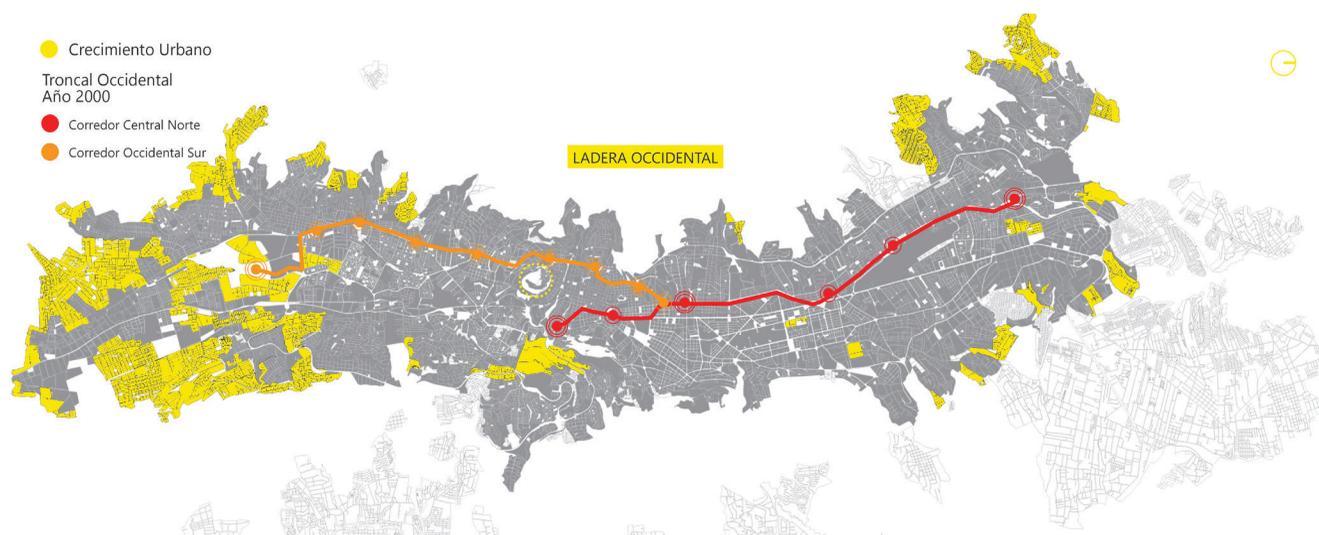


Figura 17: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor "Troncal Occidental".

y llegar hasta el sector de "La Ofelia" en el noroccidente de la ciudad. En la actualidad, estos dos circuitos toman el nombre de "Troncal Occidental" y cuentan con 272 unidades. (Figura 17 y 18)

En la actualidad, el Sistema Integrado de Transporte administrado por la EPMT PQ , cuenta con más de 40 líneas alimentadoras y de integración, que realizan viajes desde las estaciones de transferencia hacia los barrios periféricos de la ciudad y viceversa. Los alimentadores sirven al sistema troncal mediante autobuses normales, denominados "alimentadores", y que se desplazan entre las estaciones integradoras hacia los barrios periféricos y otras estaciones del SITM-Q. (Figura 19)



Figura 18: Troncal Occidental - Avenida "América" - Año 2012. EL COMERCIO.



Figura 19: Sistema de Transporte Metrobus-Q - Año 2019. MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

### III.2.2.Sistema de “Buses Convencionales”

El sistema de “Buses Convencionales” está constituido por líneas independientes de transporte colectivo con operadores privados, que compiten entre sí, que operan sin ninguna integración. Estos operan con buses tipo (sin plataforma) y ofertan su servicio de transporte a los sectores localizados en las áreas urbanas, periferia, valles y parroquias de Quito. (Figura 16)

Así, este sistema se compone a grandes rasgos por un subsistema de “Transporte Público Convencional” es administrado mediante “Contratos de Operación” firmados con los distintos operadores legalmente establecidos en el Distrito Metropolitano de Quito, en dichos contratos se determina el número de rutas, flota asignada, horarios y frecuencias de operación.

Por disposición de la Ley de Tránsito las operadoras de transporte público están obligadas a trabajar en el sistema de “caja común”, así, todo lo recaudado en cada unidad de una operadora va a un fondo general y al final de la jornada se lo reparte de manera equitativa entre las unidades. Este sistema permite que los buses no compitan entre sí por un pasajero, brindan un mejor servicio al usuario y evita que se realice cualquier tipo de fraude por parte del conductor, es decir que no entregue todo lo recaudado. Así, en la actualidad, en el Distrito Metropolitano, de las 67 operadoras legalmente registradas, 47 se encuentran desarrollando sus actividades con esta modalidad y 20 están operando con una “caja común básica”; que parte del mismo principio del primer sistema, pero que implica la entrega de boletos a los pasajeros.

A pesar de que la actual cobertura del servicio alcanza un elevado porcentaje del territorio, especialmente en el área urbana, su calidad en el servicio presenta deficiencias que se caracterizan por longitudes de ruta y unos tiempos de viaje excesivos para la adecuada gestión de la flota, irregularidades en el cumplimiento de horarios, innecesarias e inadecuadas transferencias, informalidad en las paradas para recoger y dejar pasajeros, y una deficiente condición de confort debido al exceso de pasajeros en las unidades durante los periodos pico, con respecto a la capacidad máxima de las unidades. (Figura 17)



Figura 16: Troncal Occidental - Año 2012. EL COMERCIO.

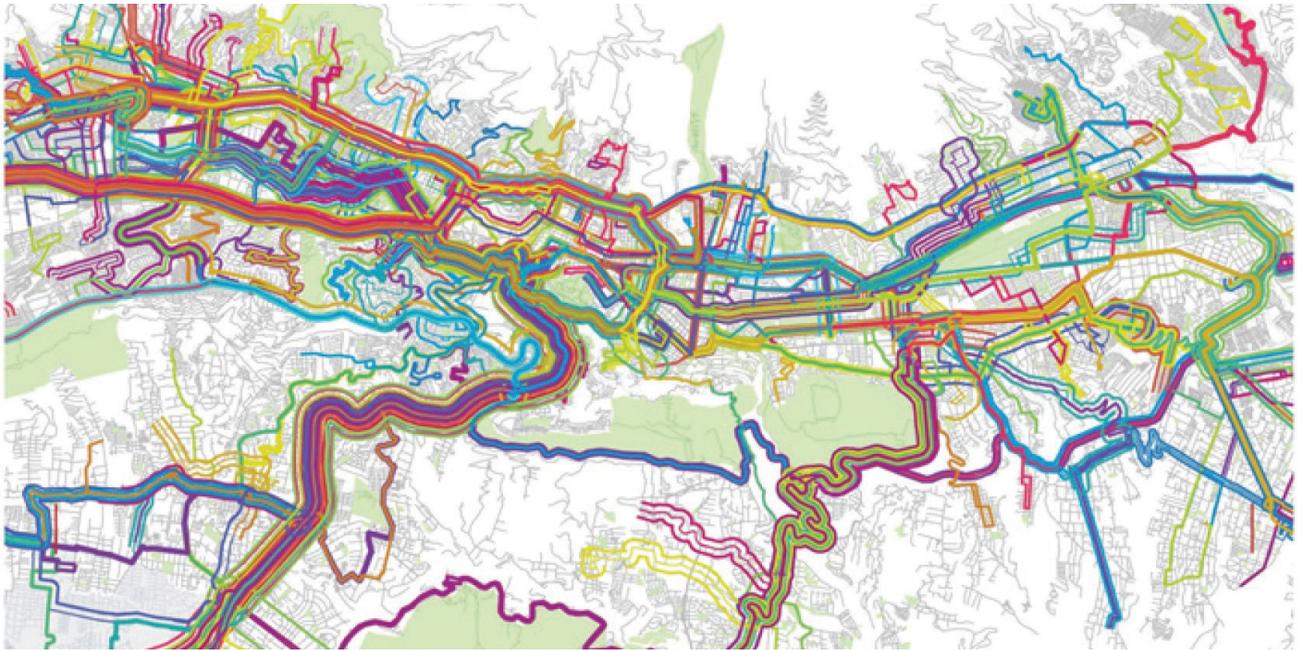


Figura 17: Red de Buses Convencionales. BCNECOLOGÍA

*“El servicio de transporte convencional no responde a una lógica de integración con el resto de modalidades de transporte público. Por tanto, se crea una competencia desleal entre sistemas, así como dentro de las distintas operadoras del mismo sistema que compiten por subir más pasajeros a sus unidades en función de una mayor recaudación. Esto a su vez genera saturación de vehículos debido a la redundancia de rutas que circulan, algunas veces invadiendo carriles, por las mismas arterias de la ciudad.”<sup>1</sup>*

Cabe señalar que la flota del subsistema convencional irá paulatinamente disminuyendo, conforme la Municipalidad vaya implementando nuevos Corredores de Transporte Público urbanos y regionales, y con el proceso de reestructuración del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ, en razón del mejoramiento de los índices operacionales del servicio.

---

<sup>1</sup> Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, “Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito”, 2017.

### III.3. Nueva red de transporte público: Metro de Quito.

La ciudad de Quito está emprendiendo actualmente el proyecto de obra pública más importante del siglo XXI: la creación de su primera línea de metro, la cual pasará a formar parte del sistema de transporte público, formado por el "Metrobús-Q" y el sistema descentralizado de "Buses Convencionales".

El "Metro de Quito" tendrá un recorrido de 22 km, iniciando al sur en "Quitumbe" llegando hasta el "Labrador", contará con 15 estaciones, de las cuales cuatro serán paradas multimodales y que permitirán conexiones con el sistema de transporte público (Quitumbe, El Recreo, La Magdalena y el Labrador). (Figura 18 y 19)

El Metro se presenta como una oportunidad de planificación de la infraestructura vial y urbana sin precedentes, y que difícilmente se repetirá a la misma escala en el futuro. Así, a grandes rasgos a través de este sistema se pretende recuperar espacio en superficie para las personas, disminuir la circulación excesiva de transporte convencional dentro de la ciudad y generar nuevas centralidades a lo largo y ancho de la urbe, quebrando, finalmente, la polaridad norte-sur que ha caracterizado a Quito desde que se inauguró a inicios del siglo XX la estación de trenes de Chimbacalle al sur de la urbe.

Según la propuesta elaborada por el Municipio de Quito y Metropolitano de Planificación Urbana (IMPU) en 2016; "Visión de Quito 2040 y su Nuevo Modelo de Ciudad", se plantea al Metro como principal eje de transporte que permitirá un replanteo de la conectividad y cobertura del transporte público dentro de la capital. Dentro de esta premisa se deberá pensar en la influencia que cada una de las estaciones va a tener dentro del contexto territorial del conjunto urbano y como pueden mejorar estar comunicadas de mejor manera a los barrios más alejados del eje vial norte-sur.



Figura 18: Metro de Quito- Año 2020. EL COMERCIO.



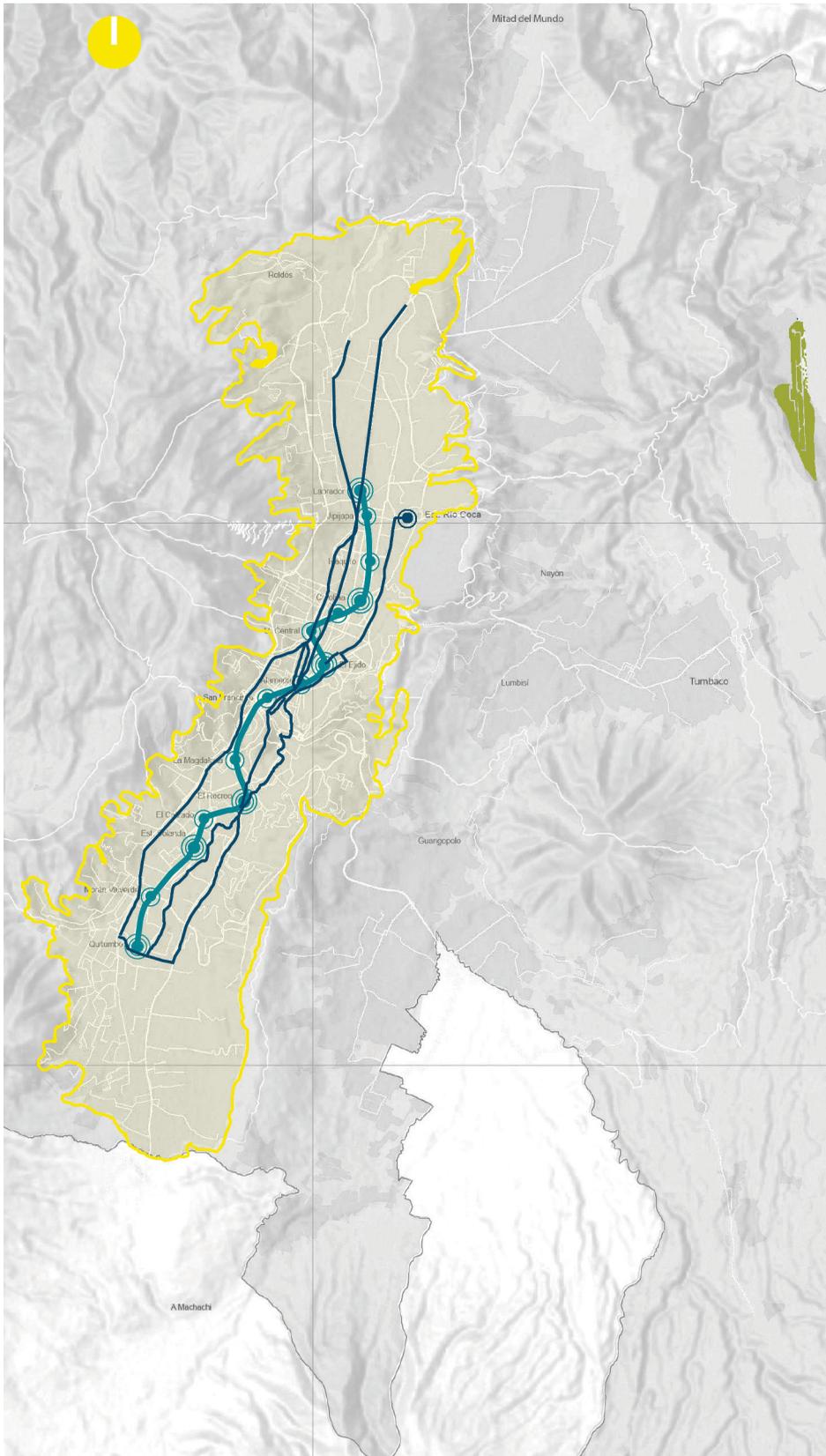
Figura 19: Primera línea de Metro de Quito - Año 2020. MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

*“Se deberá repotenciar el espacio público dentro del área de influencia de los accesos al Metro de Quito para que brinde las facilidades necesarias y garantice la intermodalidad, seguridad y accesibilidad. Los entornos de las estaciones dejarán de ser ambientes agresivos, congestionados y contaminados y pasarán a ser lugares amigables, donde sea fácil desplazarse a pie o en bicicleta y donde se priorice a las personas sobre el vehículo a motor.”<sup>1</sup>*

Si bien la ruta del Metro esta prácticamente a la par con la del eje del corredor “Troncal Central Trolebús”, el objetivo no es restarle usuarios a este sistema, sino reducir y anular varias rutas de “Buses Convencionales” que cruzan la ciudad de sur a norte y viceversa.

En suma, el Metro de Quito representa un agregado importante a la estructura urbana de la ciudad, y abre la posibilidad a la generación de nuevos ejes, nuevas centralidades, y nuevas estructuras territoriales que pueden no solamente estar vinculadas a la ciudad central, sino que pueden estar comunicadas con la periferia informal de forma indirecta.

1 Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Visión de Quito 2040.



- Linea de Metro
- Metrobús-Q  
Buses de Tránsito Rápido
- Transporte Colectivo  
Bus Convencional
- Aeropuerto  
Internacional  
Mariscal Sucre.

Figura 19: Red Infraestructura Vial - Sistema Integrado de Transporte. Meseta Quito

# CONCLUSIÓN PARCIAL - LA RED VIAL DENTRO DE LA CIUDAD CENTRAL

Como vimos en el primer apartado, la ciudad de Quito al estar fuertemente condicionada por su geografía y con posibilidades de expansión primordialmente lineales, ha estado fuertemente ligada a un modelo de infraestructura vial dependiente de su crecimiento urbano. Así, el salvar una vaguada transversal exige un puente, un túnel o cualquier tipo de elemento conector, por lo tanto, el crecimiento norte-sur de la ciudad dependió mucho de la obra vial, y, por lo tanto, el objetivo de crear una adecuada infraestructura de transporte público y manejar el concepto de accesibilidad es necesario más en esta ciudad que en otras.

El Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito también jugó un papel importante dentro de la consolidación del conglomerado urbano durante el siglo XX. Definida como una red lineal que comenzó a articular la ciudad central, no resuelve de manera eficaz la relación entre esta y la periferia.

Existe gran redundancia de rutas en las principales arterias que conectan la ciudad, lo que hace que el sistema de transporte colapse y que el usuario se ve en la necesidad de usar el vehículo privado.

En cuanto al sistema de Metro, que en la actualidad aún no se encuentra en funcionamiento, su diseño de paradas y sus zonas de influencia marcarán una primera etapa de descentralización dentro de la ciudad de Quito. Posteriormente dicha descentralización podría expandirse transversalmente y conectar la periferia informal a la ciudad central.

La planificación y gestión no han ido de la mano para atender y solventar las cada vez más crecientes necesidades y demandas de transportación pública, la cual crece de la mano con el aumento

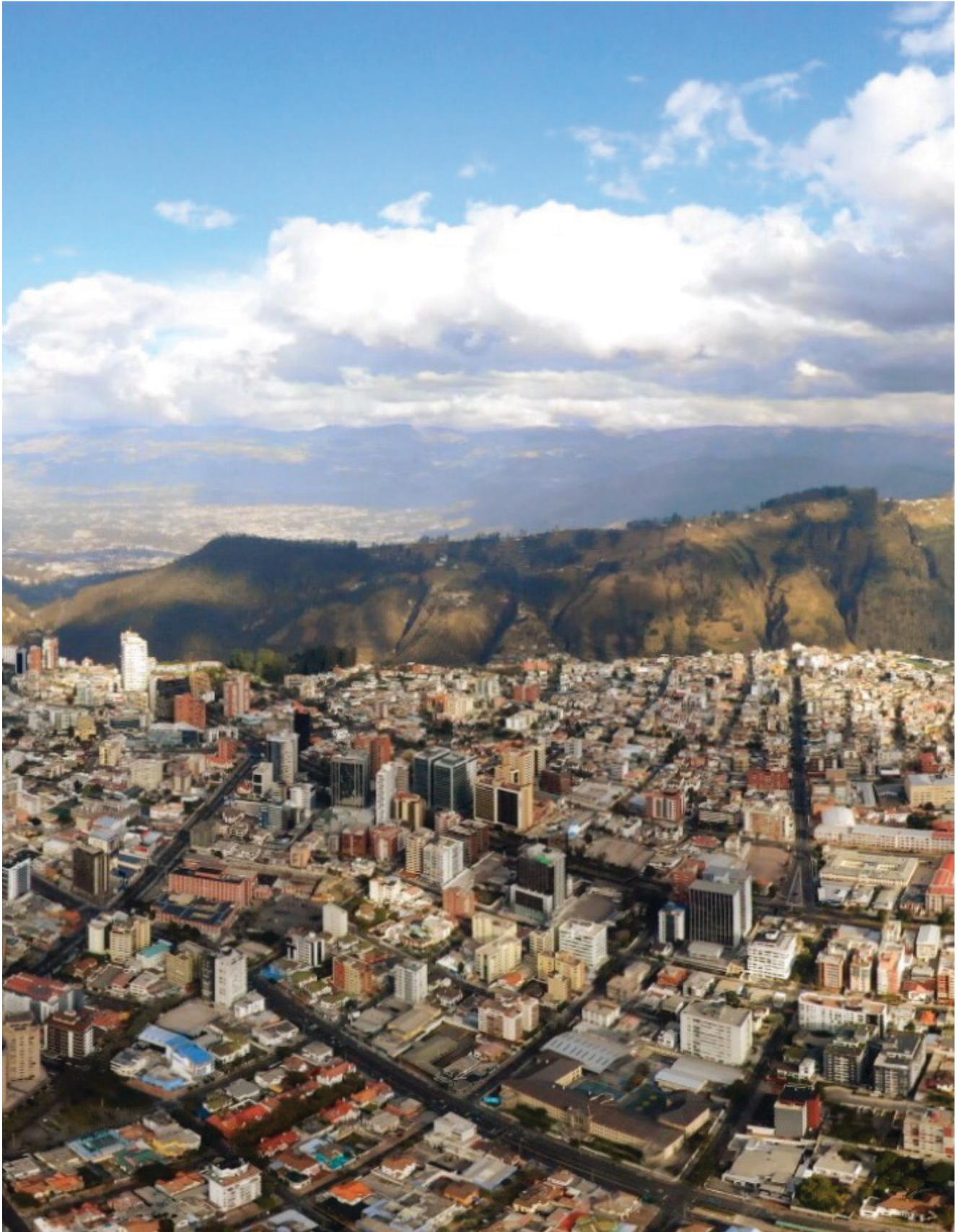


Figura 20: Quito aéreo. Vista de la zona Norte.

poblacional y la expansiva ocupación territorial.

Se debe pensar en incrementar sistemas de “Buses de Tránsito Rápido” (BRT) que circulen por las periferias de la ciudad como la Av. Mariscal Sucre y la Av. Simón Bolívar, ofreciendo sistemas de alimentadores que estén al alcance de una mayor cantidad de usuarios.

Al hablar de planes urbanos ligados a la mejora de la accesibilidad, tres ciudades Latinoamericanas nos saltan a la mente de forma inmediata. Estas nos servirán de casos de estudio para determinar de qué manera se planteó y como han ido evolucionando las diferentes estrategias urbanístico-territoriales para la mejora de la accesibilidad de los barrios periféricos a la ciudad central.

Curitiba, ciudad brasileña, capital del estado de Paraná; se localiza en el estado de Paraná, en el primer altiplano párense, ocupa un espacio geográfico de 432 km<sup>2</sup> de área, su población es de 1.8 millones de habitantes, . Por otra parte, Medellín; ciudad colombiana conformada por diez municipios, se asienta en la parte más ancha de la región natural del Valle de Aburrá, en la cordillera central de los Andes. La ciudad cuenta con un área total de 328 km<sup>2</sup> de los cuales 110 km<sup>2</sup> son suelo urbano y 218 km<sup>2</sup> son suelo rural, posee actualmente una población de 2 millones de habitantes en su área urbana y en su "área metropolitana" una población de 3 millones. Y finalmente, tenemos a Sao Paulo la cual es considerada como la ciudad más grande y poblada de Brasil y capital del Estado de São Paulo. Posee una población de 12 millones de habitantes en su área rural y 21 millones de habitantes en su área metropolitana.

De esta manera, dentro de este capítulo vamos a estudiar estas dos ciudades que poseen dos modelos urbanos que están fuertemente ligados a este concepto de acupuntura urbana y que han llegado a resaltar dentro del panorama de la accesibilidad en los modelos urbanos contemporáneos de Latinoamérica.

# IV

Actuaciones de referencia:  
Accesibilidad a los barrios en periferia.

## IV.1. Referente en movilidad eco inteligente:

### El caso de Curitiba

La ciudad de Curitiba es conocida por el sistema de soluciones urbanas implantado a partir de la década de 1970 y de cual se rescata principalmente el sistema integrado de transporte de masas y vías regulares de tráfico. Fue Jaime Lerner, elegido alcalde a la ciudad de Curitiba en el año de 1971, quien utilizó por primera vez el concepto de "acupuntura urbana", para intervenir dentro de la ciudad.

Lerner decidió que, en un medio de recursos limitados, donde los tejidos urbanos no podrían ser diseñados o repensados en su totalidad, se debería pensar en un sistema de "pinchazos en áreas críticas de la ciudad". Cada "pinchazo urbano" son la metáfora de un nuevo equipamiento, espacio público, comunicados entre sí por una red de movilidad adecuada para el uso de los ciudadanos. Así, la incorporación de este sistema nervioso buscaba interconectar todos los puntos, facilitar el acceso a áreas que permanecían marginales y aisladas, vincularlas a centralidades existentes y promover un interés por el refuerzo de la identidad cultural y la recuperación de la memoria histórica. (Figura 2)

*"Creo que podemos y debemos aplicar algunas "magias" de la medicina a las ciudades, pues muchas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Del mismo modo en que la medicina necesita de la interacción entre el médico y el paciente, en urbanismo, también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas en cadena. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo."*<sup>1</sup>

El papel de Lerner como alcalde de la ciudad de Curitiba se centró en buscar solución al aumento demográfico que se estaba produciendo, con riesgo de que este genere un crecimiento descontrolado y desproporcionado de la ciudad, congestión y exclusión de las zonas periféricas. Así, se marcaron dos objetivos principales; el evitar una discontinuidad urbana y la aparición de

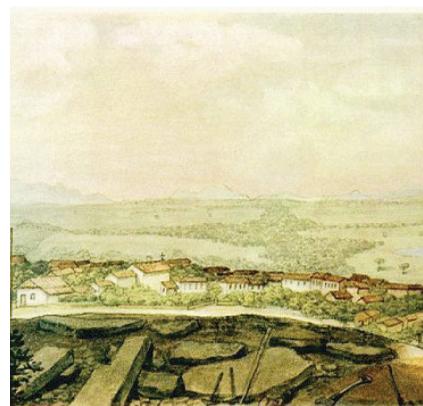


Figura 1: Panorama de Curitiba - Año 1850. GRABADO DE JEAN-BAPTISTE DEBRET.

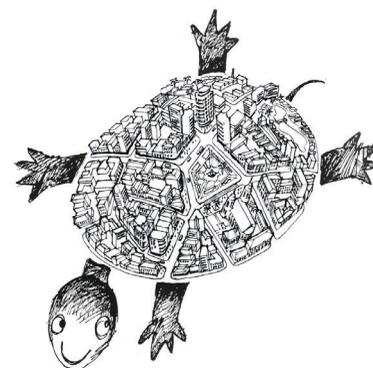


Figura 2: Esquema Ciudad "Tortuga". JAIME LERNER

1 Lerner J., "Acupuntura Urbana.", 2005.

vacíos dentro de la trama urbana que tendían a estar desconectados y la recuperación de la memoria histórica, potenciando sectores que poseían una cierta identidad cultural.

La primera necesidad que se impuso fue la creación de un sistema de movilidad implementando una red pública interconectada y sostenible. La *"Red Integrada de Transporte" (RIT)*, que incorporaba el uso pionero de los buses eléctricos en carriles exclusivos (Bus Rapid Transit), lo que se luego se denominó como *"Transporte Público en Plataforma Reservada"*, se convirtió en la médula que permitió el desarrollo urbano de la ciudad.

De esta manera, la *"Red Integrada de Transporte de Curitiba"* tiene como espina dorsal de su funcionamiento 72 km de vías exclusivas para autobuses, denominadas *"Líneas Rápidas"*, que recorren los cinco principales ejes de la ciudad denominados *"Corredores Estructurales" (vias structurais)*. Este sistema se vincula con el servicio de: *"Líneas Directas Rápidas"*, *"Líneas Entre Barrios"* *"Líneas Alimentadoras"* y con algunas otras rutas, de envergadura menos importante como son las *"Rutas Convencionales"*, las *"Rutas del Centro de la Ciudad"*, las *"Rutas Nocturnas"* y las *"Rutas de Estacionamiento"*.

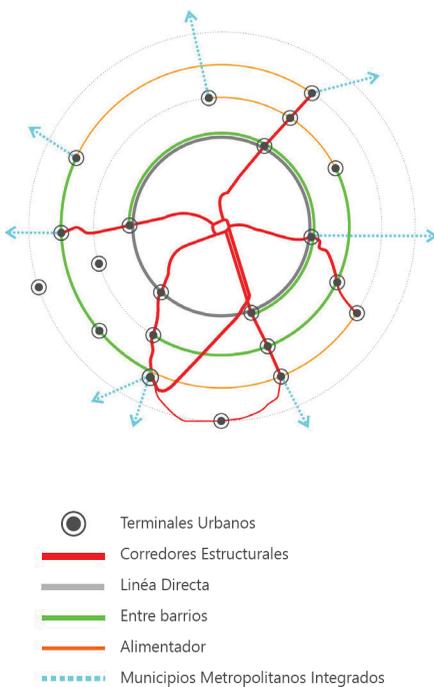


Figura 3: Esquema de Infraestructura vial.  
GOBIERNO DE CURITIBA

Así, dentro de estos cinco grandes ejes radiales, que desde las periferias convergían en el centro de la ciudad, se planteó una organización *"trinaria"*, es decir de tres franjas: dos exteriores para la circulación de coches, cada una en un sentido, y la central destinada a la circulación de los buses de transporte público. Dicho servicio de transporte se denominó *"Líneas Rápidas"*, cuenta con dos carriles de doble sentido y puede ser considerado como un sistema de metro en superficie debido a su velocidad, frecuencia y capacidad. El servicio de *"Líneas Directas Rápidas"* operado por *"autobuses expresos"* cuentan con las mismas características que las líneas rápidas. La principal diferencia que posee es la de ofrecer un servicio más rápido, ya que cuenta con un menor número de paradas. Este servicio se conecta al final de las vías rápidas, en las calles centrales, con el servicio de *"Líneas Entre Barrios"* operado por autobuses de color verde que unen puntos fuera del centro de la ciudad. Además, las *"Líneas Entre Barrios"* hacen posible que los viajeros vayan entre barrios sin tener que ir al centro de la ciudad primero, lo que lo hace mucho más conveniente y accesible. Por otra parte, tenemos las *"Líneas*

*Alimentadoras*” operada por *“autobuses alimentadores”*. Estas rutas alimentadoras están vinculadas a los vecindarios circundantes y conectan áreas residenciales con el sistema central de autobuses principal. (Figura 3 y 4)

Por otra parte, las *estaciones-tubo* que, además de proteger de las inclemencias del tiempo, permitirían el embarque-desembarque rápido de los pasajeros, reduciendo el tiempo de parada y por lo tanto mejorando la eficiencia del transporte. Se instalaron 351 estaciones que funcionan como un andén de metro. Y finalmente, los *vehículos singulares*, compuestos por una flota de más de 2.200 buses de diferentes tipos, convencionales, microbuses o articulados. (Figura 4 y 5) Entre todos ellos, destacan los biarticulados que recorren las vías estructurales, con capacidad para 270 personas.

Se debe tener en cuenta que durante todo este proceso de desarrollo urbano Lerner también estudio la importancia del espacio público dentro del territorio y su relación con el habitante, el cual denomina *“generosidad urbana”*.

*“La generosidad urbana es imprescindible en la vida de la ciudad (...) En Maripá, una pequeña ciudad del oeste del Estado de Paraná, el Ayuntamiento plantó orquídeas en las calles. Las flores eran tan bonitas que la población devolvió el detalle del Gobierno con otro detalle urbano: nadie toca las orquídeas.”<sup>2</sup>*

En la medida en que se vinculó al desarrollo una red la intervención puntual de equipamientos de espacios libres, centralidades, lugares urbanos; como plazas, parques, etc. Se produjo también una rehabilitación paisajística de espacios degradados, no solo por su lejanía sino por su falta de equipamiento. De esta manera, Curitiba a través del concepto establecido por Lerner es pionera en la restauración paisajística y la activación de espacios urbanos en áreas de fuerte vulnerabilidad.



Figura 4: Vías estructurales con canaleta exclusiva y estaciones-tubo. GOBIERNO DE CURITIBA



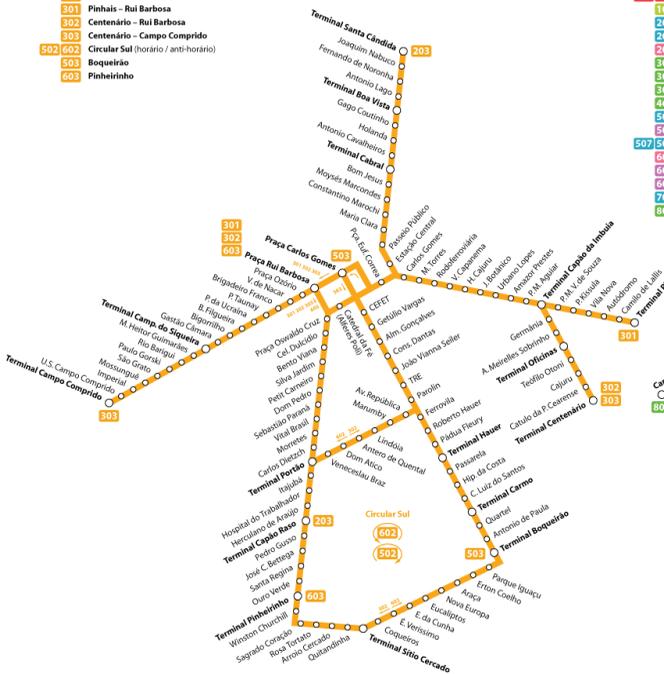
Figura 5: Estaciones-Tubo.

<sup>2</sup> Lerner J., *“Acupuntura Urbana.”*, 2005.

# Curitiba

## Linhas Expresso Biarticulado

- 203 Santa Cândida – Capão Raso
- 301 Pinhais – Rui Barbosa
- 302 Centenário – Rui Barbosa
- 303 Centenário – Campo Comprido
- 502 602 Circular Sul (horário / anti-horário)
- 503 Boqueirão
- 603 Pinheirinho



# Curitiba

## Linhas Direta

- 022 023 Inter 2 (horário / anti-horário)
- 105 Tamarandá – Cabral
- 204 Pinheirinho – S. Cláudia
- 206 Barreirinha – São José
- 208 Aeroporto
- 304 Pinhais – Campo Comprido
- 305 Centenário
- 307 Santa Felicidade – Bairro alto
- 469 Centro Politécnico
- 505 Boqueirão – Centro Cívico
- 506 Bairro Novo
- 507 508 Sítio Cercado (horário / anti-horário)
- 605 Fazenda Rio Grande
- 606 Araucária – Curitiba
- 607 Colombo / CIC
- 702 Fazendinha – Tamarandá
- 805 Campo Largo – Cabral

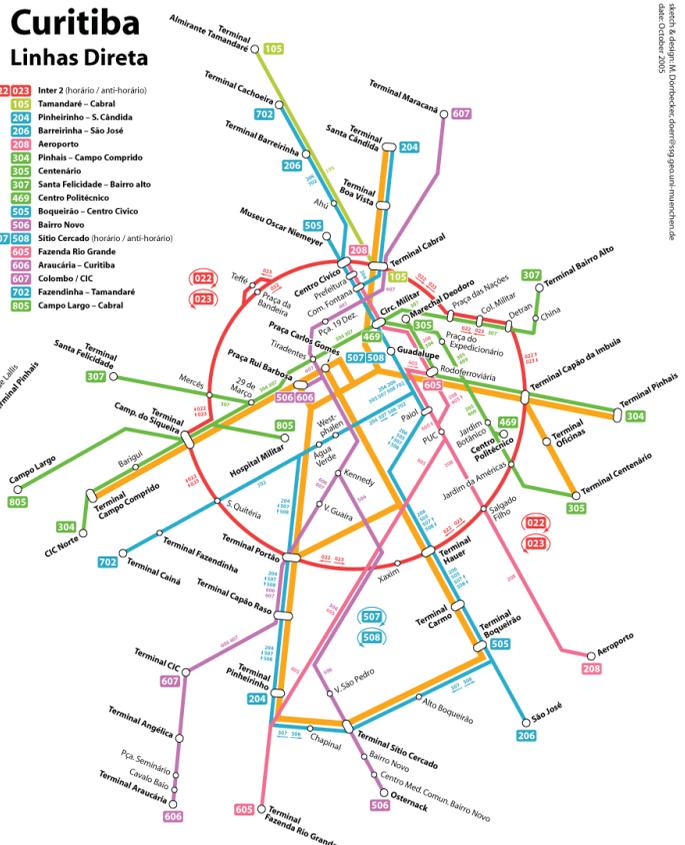


Figura 4: Diagrama de las líneas de autobuses y terminales de transporte colectivo de Curitiba. GOBIERNO DE CURITIBA

## IV.2. Hechos transformantes de la movilidad:

### El caso de Medellín

El programa de generación de nuevas centralidades para la ciudad de Medellín, elaborado por el alcalde de la ciudad, Sergio Fajardo, durante el periodo 2004-2008, y el arquitecto colombiano Alejandro Echeverri, tuvo como objetivo principal el combatir la violencia y desigualdad de las comunidades colombianas a través de lo que denominarían *"Urbanismo Social"*. Dicho concepto forma parte del sistema de *"Acupuntura Urbana"*, sin embargo, no desciende del tronco brasileño, sino más bien del catalán, donde dicho concepto se implementa bajo el nombre de *"Intervención Estratégica"* mediante la elaboración de un *"Proyecto Urbano"*.

Fue en Barcelona donde urbanistas como Manuel de Solá-Morales, Antonio Font y Joan Busquets, plantearon la creación de un *Laboratorio de Urbanismo* cuya premisa no estaba orientada exclusivamente al conocimiento de la ciudad, sino que se encontraba estrechamente ligado a la intervención, al proyecto de transformación del área objeto de estudio; proyecto que, además pretendía dirigir un proceso antes que construir un objeto. Manuel de Solá-Morales, a la par de Lerner en Brasil, también había conceptualizado la estrategia de generar nuevas centralidades, aprovechando territorios vagos o residuales, y reactivando zonas marginales de la urbe.

Con esta proposición se plantearon las estrategias para la actuación de Barcelona como sede de los Juegos Olímpicos de 1992. Desde 1980, la política municipal de Barcelona encauzó la transformación de la ciudad mediante intervenciones puntuales a nivel de barrio, en determinados espacios urbanos elegidos por su significación y su situación estratégica. Pronto se decidió la realización de proyectos a escala metropolitana los cuales, se potenciaron con la nominación olímpica de 1986 y que finalmente se llevaron a término en cuatro áreas; Valle Hebrón, Anillo Olímpico de Montjuic, Diagonal y Villa Olímpica. (Figura 7 y 8)

El mismo año, el Ayuntamiento aprobó el *Plan Especial de Ordenación* urbana de la fachada al mar de Barcelona en el sector Carlos I y Avinguda Icària. Este sector era una antigua zona industrial



Figura 7: Planta Villa Olímpica-Barcelona - Año 1992.



Figura 8: Anillo Olímpico de Montjuic - Año 1992.

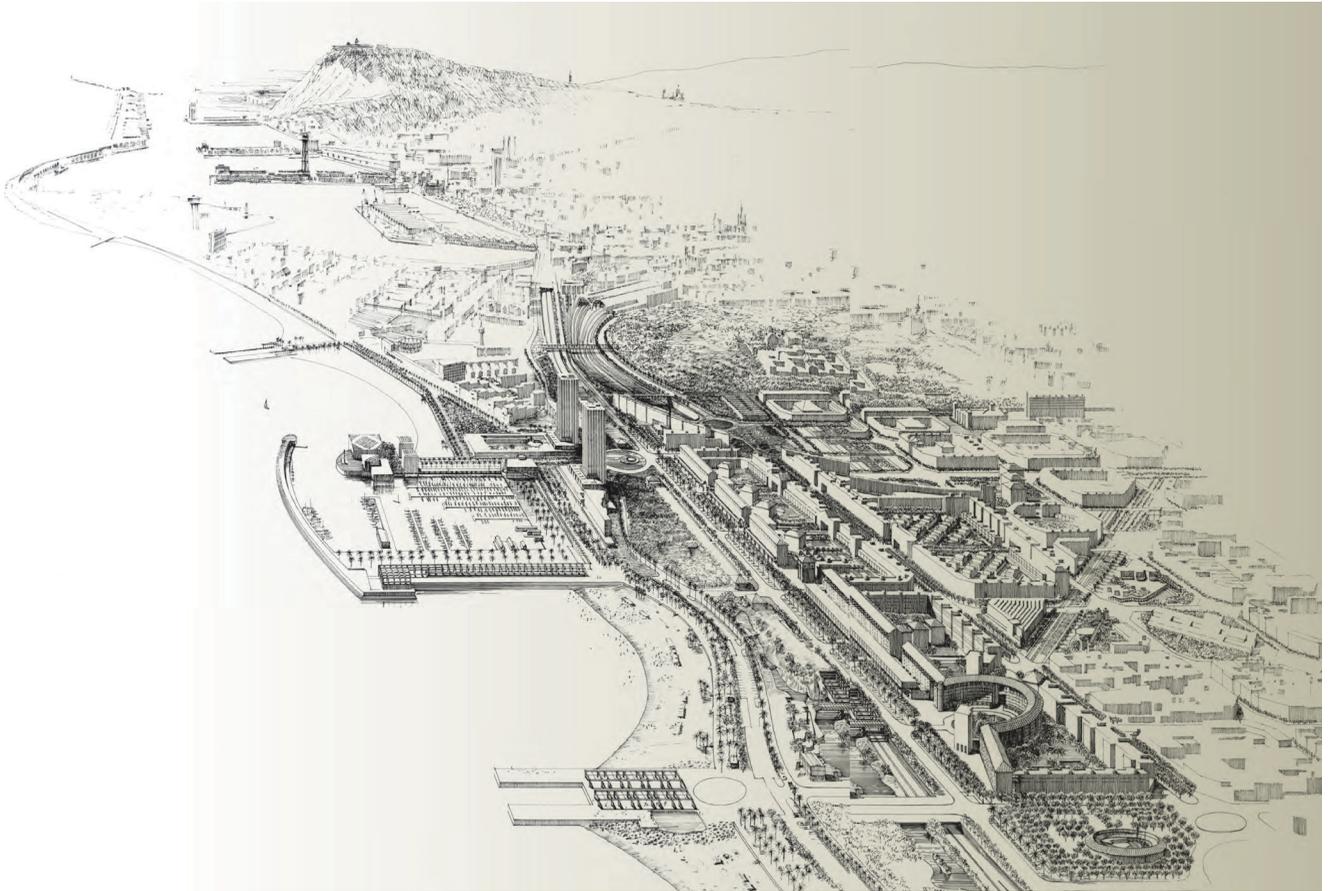


Figura 9: Frente Marítimo. Barcelona, España. ARQ. XAVIER NOGUÉS.

con instalaciones y usos en muchos casos, obsoletos. Aislada por el trazado del ferrocarril y prácticamente sin población, su entorno se encontraba muy degradado. En este sector del litoral ya se habían intentado aplicar planes para su reforma. (Figura 9)

De esta manera, Echeverri durante la obtención de su doctorado en Barcelona y como elaboración teórica del "*Laboratorio Urbano de Barcelona*", se planteó el estudio de los barrios en ladera de Medellín. Investigación que fue dirigida por el urbanista catalán Joan Busquets, quien paralelamente lo motivó a estudiar el proceso urbano que tuvo lugar en Barcelona a partir de la asignación de la ciudad para ser sede de los Juegos Olímpicos del año de 1992.

A través de este caso de estudio, Echeverri pudo conformar lo que sería su propia investigación sobre los barrios precarios en Medellín, reinventando el modelo de ciudad establecida y procurando una unión entre los tejidos urbanos existentes.

Como habíamos mencionado en la primera parte de la investigación, el proceso de informalización ligado a los barrios precarios en la ciudad de Medellín fue consecuencia de las crecientes y constantes migraciones hacia la ciudad durante el siglo XX, y que surgieron a finales del siglo XIX durante el proceso de industrialización en el valle de Aburrá. Son de este periodo, para citar algunos, los barrios, comúnmente denominados como “Comunas”: Popular, Santo Domingo, Granizal hacia el costado oriental, y Doce de Octubre y Picacho hacia el costado occidental y usualmente ubicados en las laderas de la ciudad. Dichos barrios se han caracterizados por altos índices de inseguridad, violencia y segregación social. (Figura 10 y 11)

*“Hoy Medellín, de acuerdo a la clasificación de su suelo según El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), tiene un 25% de su territorio en barrios con diferentes niveles de marginalidad, por un total de 2400 ha. 900 ha definidas como áreas de Mejoramiento Integral (MI), con asentamientos en condiciones de precariedad y segregación socio espacial.”*

En este panorama, el mejoramiento barrial surge como respuesta al fracaso de todas aquellas acciones de tipo coercitivo y de control, que veían en la erradicación de la informalidad urbana, la única posible solución. Mediante la organización de un sin número de concursos públicos de diseño arquitectónico se implementaron, de forma decidida, transformaciones estructurales que combinaron integralmente programas de educación, cultura y emprendimiento con el “cambio de piel” de algunos de los barrios localizados en las zonas más críticas de la ciudad.

Entre los casos de estudio que más se destacan a nivel local se encuentran el “Programa Integral de Mejoramiento de Barrios Subnormales” (PRIMED), implementado en la década de los noventa y, desde el 2004, la política de “Urbanismo Social” con acciones como los “Proyectos Urbanos Integrales” (PUI)<sup>2</sup> y el “Proyecto de Construcción de Hábitat y Consolidación de Vivienda” en la quebrada Juan Bobo. (Figura 12)

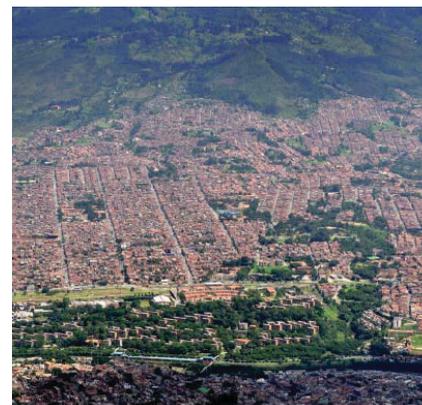


Figura 10: Barrios del Norte- Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA.



Figura 11 Comuna 13. Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA

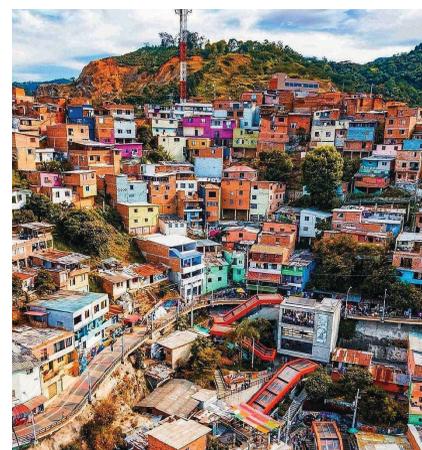


Figura 12: Comuna 13. Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA

1 Echeverri A. y Orsini F., “Informalidad y Urbanismo Social En Medellín.”, 2010.

2 EDU, “Proyecto Urbano Integral En La Zona Nororiental de Medellín – Un Modelo de Transformación de Ciudad.”, 2006.

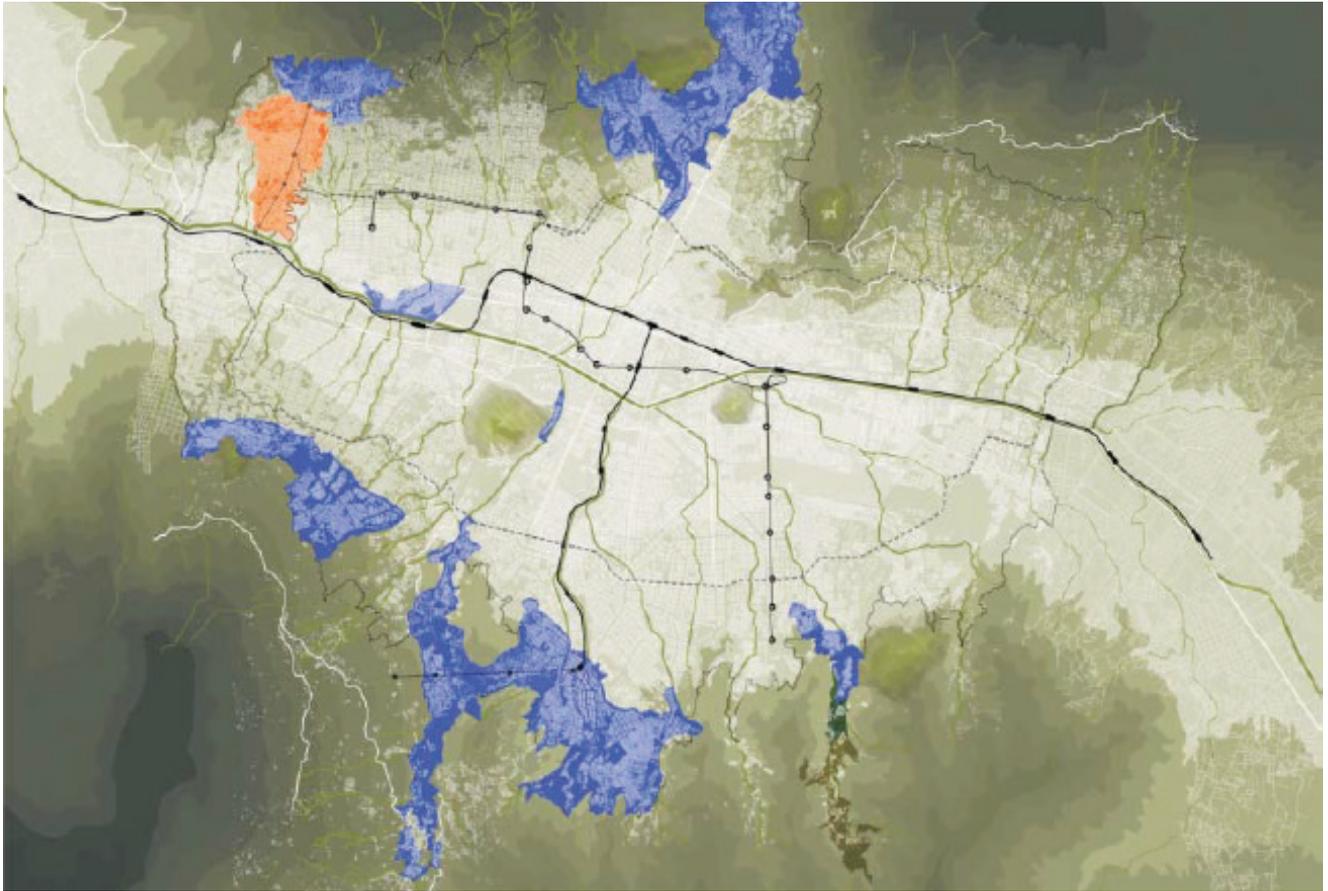


Figura 13: Localización de "Proyectos Urbanos Integrales". En color naranja la "Comuna Nororiental". Medellín, Colombia. *MEDIO AMBIENTE, URBANISMO Y SOCIEDAD.*

*"La estrategia se define a partir de una idea, "Medellín la más educada", que para la transformación de las "comunas" toma el Urbanismo Social, con los Proyectos Urbanos Integrales, como una de las herramientas estratégicas de cambio."<sup>3</sup>*



Figura 14: Comuna 13. Proyecto "MetroCable". Medellín, Colombia. *PLATAFORMA ARQUITECTURA.*

De esta manera, se definió al "Proyecto Urbano Integral" como un "instrumento de planeación e intervención física en zonas caracterizadas por altos índices de marginalidad, segregación, pobreza y violencia". De acuerdo a estos criterios se escogió la comuna nororiental de Medellín, o comúnmente llamada "Comuna 13", como escenario para la implementación del primer piloto, ya que era uno de los barrios más marginales de la ciudad y porque en ese momento y en esa misma área, estaba a punto de inaugurarse un sistema de transporte de mediana capacidad; el "Metrocable", que por teleférico conectaría la ciudad informal al Metro. En la figura catorce se representa la localización de los "Proyectos Urbanos

3 Echeverri A. y Orsini F., "Informalidad y Urbanismo Social En Medellín.", 2010.

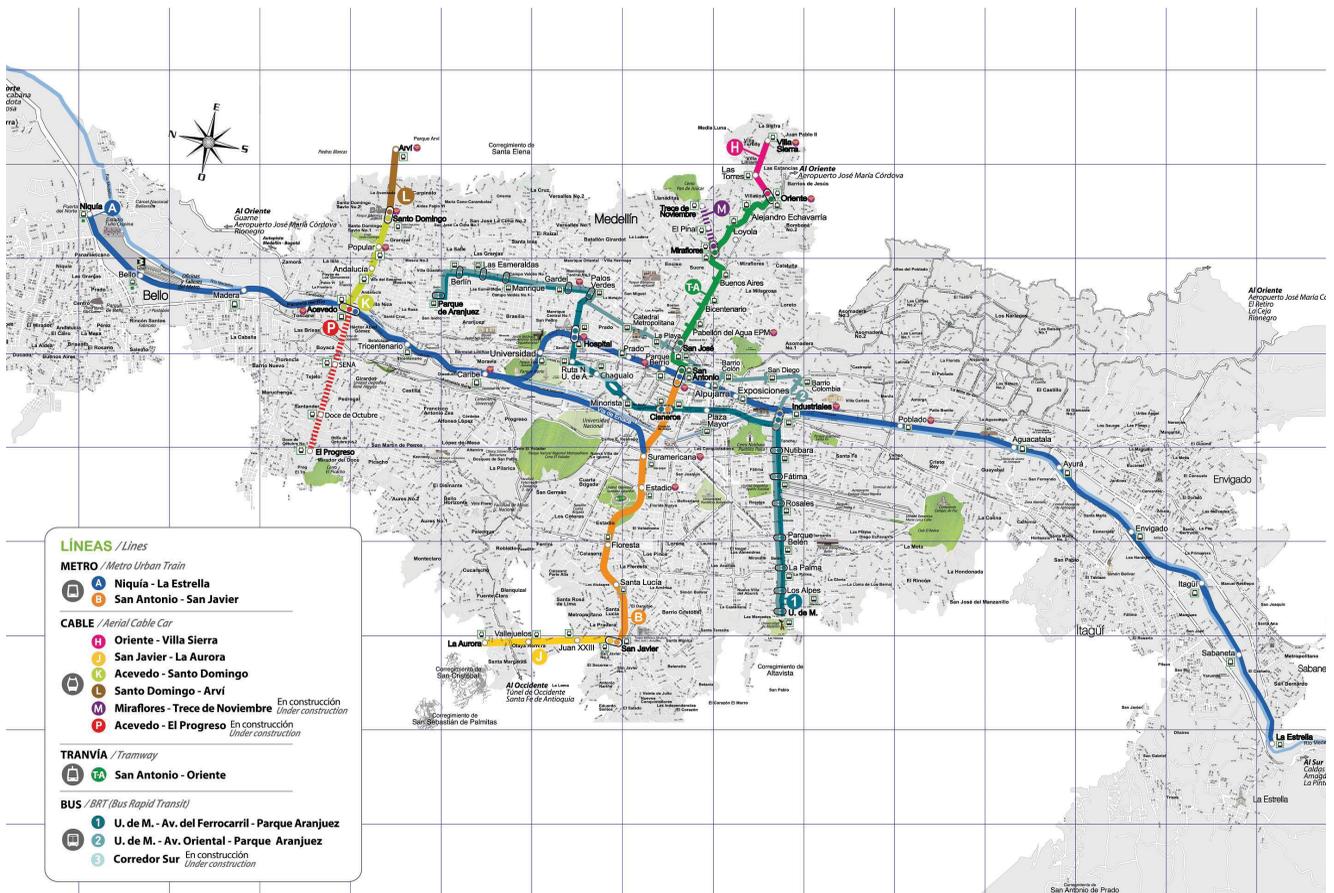
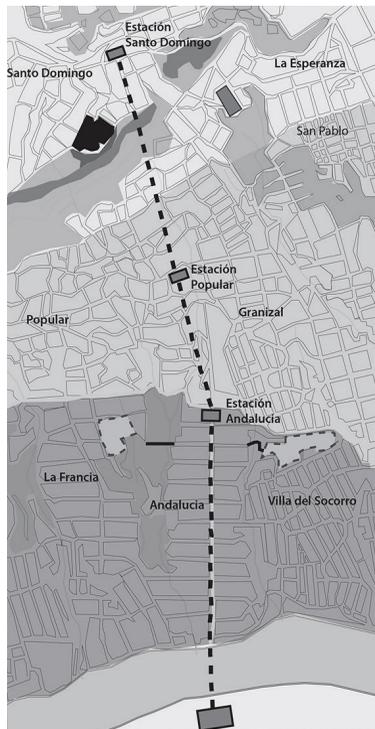


Figura15: Sistema Integrado de Transporte Público Medellín, Colombia, [HTTPS://WWW.METRODEMEDELLIN.GOV.CO/](https://www.metrodemedellin.gov.co/)

“Integrales” (PUI) que se ejecutaron durante el periodo del 2004 al 2015. Con color naranja está marcado el PUI nororiental y con línea negra continua el sistema de transporte del Metro. (Figura 13)

Hay que tener en cuenta que, la introducción del sistema de Metro en la ciudad de Medellín, se realizó en el año de 1995 e hizo aún más evidente las limitaciones de accesibilidad del sector, pues la línea principal del Metro tenía pocas vías de acceso a las estaciones y no daba acceso a las partes altas de las laderas.

En 2001, el Metro de Medellín presentó la propuesta del “Metrocable” a los candidatos a la alcaldía, resaltando también sus beneficios en cuanto a la posibilidad de conectar los barrios populares y marginados con el resto de la ciudad. Fue bajo este contexto que el sistema de “Metrocable” se insertó en dos líneas del plan de desarrollo de la ciudad para el periodo de 2001-2003.



-  Estaciones Metrocable
-  Metrocable Línea K
-  Biblioteca España

Figura 16: Esquema Línea "K". Medellín Colombia.

De esta manera, a la columna vertebral del metro que permitía desplazarse linealmente a lo largo del valle urbano se le sumaron las arterias transversales del sistema de "Metrocable" que ayudaron a mejorar la accesibilidad de los espacios periféricos al centro de la ciudad. (Figura 15)

*"La falta de movilidad puede convertir la marginalización geográfica en una fuerte exclusión social" 4*

Las estaciones de los teleféricos, y la creación de la Línea "K", como eje y prototipo para intervenciones posteriores, constituyeron un primer pinchazo infraestructural en las zonas marginales, al que se sumaron otros desarrollos complementarios de suministro de espacios públicos programados con equipamientos educativos o culturales, infraestructurales. Es así como los puentes de quebradas, por ejemplo, además de simples conectores peatonales, se volvieron integradores de comunidades hasta ese momento divididas por líneas fronterizas imaginarias e intransitables; o como la biblioteca España en el barrio de Santo Domingo, debido a su ubicación estratégica y a sus programas educativos, se volvió el principal referente de la comunidad.

4 Ureta, Sebastian. "To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility Among the Low-income Population in Santiago, Chile". *Mobilities* 3, no. 2, 2008.



Figura17: Proyecto "Biblioteca España". Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA

En suma, a través infraestructura de transporte se busca promover otras formas de integración económicas como sociales. Así, una mayor movilidad conlleva, desde este punto de vista, a una mejor accesibilidad, a oportunidades de trabajo, a la posibilidad de mejores ingresos, a más participación en la vida cultural y cívica de la ciudad. En principio, el "Metrocable", como sistema de transporte, constituye un vehículo hacia el "derecho a la ciudad" y una mayor participación de los sectores marginados en la vida urbana plena.

Paralelamente, la construcción y el mejoramiento del hábitat en estos territorios con bajos niveles de urbanización, hicieron también parte integral de la política de "urbanismo social". Como complemento de las acciones del PUI nororiental enfocadas a transformar y completar los equipamientos y el espacio público de los barrios, se identificó el Proyecto Piloto de Consolidación Habitacional en la quebrada Juan Bobo, como el primer modelo de actuación urbanística en "ecosistemas urbanos invadidos". Se construyeron más de diez pequeños edificios receptores de las familias reubicadas, se mejoraron las viviendas bien localizadas y con un aceptable nivel de consolidación, y se repusieron en sitio algunas viviendas que permitieron conformar una trama más regular. El resultado final fue la recuperación integral de la quebrada

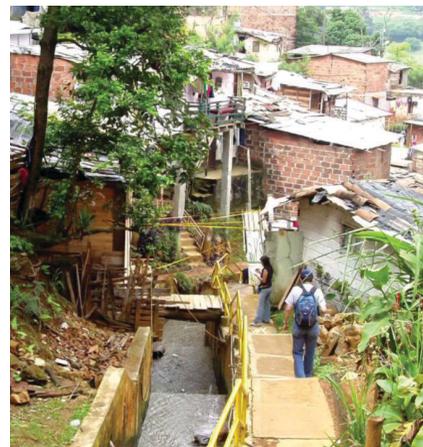


Figura 18: Antes. Proyecto "Juan Bobo". Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA



Figura 19: Después. Proyecto "Juan Bobo". Medellín, Colombia. PLATAFORMA ARQUITECTURA

y la dignificación de un sector muy deteriorado localizado en el área de intervención del PUI nororiental de la Comuna 2, hasta ese momento considerado más un gueto que un verdadero barrio.

En definitiva, la política de “urbanismo social”, busca dar un cambio de panorama a las políticas de mejoramiento de barrios marginales dentro del contexto latinoamericano, a través del sistema de Proyecto Urbano Integral; el cual tiene como principal objetivo realizar transformaciones estructurales de manera integral en los sectores de actividad estratégicos de los barrios poco urbanizados, se considera que la movilidad ha jugado un papel esencial dentro de este sistema. Si en una primera instancia la periferia se puede definir por su lejanía espacial respecto del centro, la cuestión de la movilidad desde y hacia ella se vuelve un elemento crucial para entender el grado de relaciones entre el centro y sus periferias, y entre las distintas periferias de la ciudad. En ese sentido, el teleférico urbano en Medellín ha sido un éxito (en términos de transporte, ciudad y sociedad), en la medida que forma parte de una política concertada de mejoramiento integral de áreas de bajos recursos.

## IV.3. El barrio como elemento de rehabilitación:

### Las Favelas y su inserción al tejido urbano.

Aunque no resulta fácil medir con exactitud ni hacer un seguimiento de la población que reside en barrios marginales, el *Instituto Brasileño de Geografía y Estadística* (IBGE) calcula que aproximadamente 11,4 millones de personas (el 6% de la población del país) viven en las 6300 favelas que hay repartidas en todo Brasil. A lo largo de los años, numerosos gobiernos han apostado por la demolición de estos barrios como manera de erradicar todos los problemas asociados a los mismos. Sin embargo, a partir de 1980, se decidió mejorar la calidad de vida de estos asentamientos marginales en lugar de eliminarlos. La idea es que no es solo más humano integrar las favelas en la actividad de las ciudades, sino que además resulta más beneficioso económicamente que excluirlas. Durante la década de 1990 se potenció la intervención municipal de favelas, produciendo numerosos proyectos de urbanización de favelas en diferentes estados del país dotándolas de infraestructura urbana y servicios públicos. Asimismo, con la aprobación del *Plano Director* en 1992, se determinó que los proyectos de "Urbanización de Favelas" debían respetar su característica tipicidad de ocupación y estar integrados al barrio instaurándolas en "Áreas de Especial Interés Social" (AEIS).<sup>1</sup>

Así, el "Programa Urbanización de Favelas", desarrollado por la *Secretaría Municipal de Vivienda*, se enfoca en la urbanización y la regularización de la tenencia de la tierra en áreas degradadas, ocupadas de manera desordenada y carentes de infraestructura. Dentro de dicho programa se considera que la urbanización es indispensable para la regularización de las áreas marginadas, así que, una de las metas principales es transformar las favelas en barrios, garantizando a sus residentes el acceso a la ciudad formal, a través de la implementación de calles pavimentadas, iluminación e infraestructura básica. El programa también incluye el reasentamiento de familias, en el caso de áreas de riesgo, y la recuperación y preservación de áreas protegidas en las cuencas

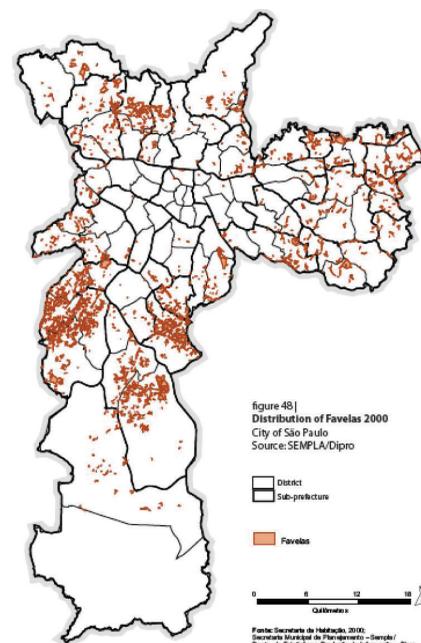


Figura 20: Distribución de las favelas en Brasil, 2000. SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN (SEMPLA).

<sup>1</sup> Cobbett W., "El Estatuto de La Ciudad de Brasil.", Ministerio de las Ciudades de Brasil y Secretaria Nacional de Programas Urbanos, 2003.

de Guarapiranga y Billings, además de mejoras en la vivienda ya existente.

Precisamente, de acuerdo con la *Secretaria Municipal de Habitación de la ciudad de Sao Paulo* las premisas del programa de Urbanización de Favelas son las siguientes;<sup>2</sup>

- *Implementación de redes de recolección de agua y alcantarillado.*
- *Ejecución de redes de drenaje para aguas pluviales y arroyos;*
- *Mejoras viales para vehículos y peatones, con pavimentación y apertura de calles y callejones, permitiendo no solo un mejor acceso para los residentes, sino también el tráfico para autobuses, ambulancias y camiones de recolección de basura, entre otros vehículos oficiales;*
- *Ejecución de obras de contención y estabilización de taludes, para eliminar áreas de riesgo;*
- *Obras de recuperación ambiental y paisajismo;*
- *Trabajos de alumbrado público;*
- *Creación de zonas de ocio y centros comunitarios.*
- *El reasentamiento de las familias que necesitan ser desplazadas frente al trabajo, riesgo de inundación o riesgo geotécnico insoluble, en áreas de preservación permanente o imposibilidad de recolectar aguas residuales;*
- *Construcción de unidades de vivienda para reasentar a estas familias en un área segura con infraestructura;*
- *Monitoreo social con la población local;*
- *Acciones de educación ambiental;*
- *Regularización de la tenencia de la tierra.*

Dentro de estas premisas, en la urbanización surgen nuevos padrones donde se intenta respetar al máximo las formas orgánicas de las construcciones informales. El arquitecto pasaría a realizar intervenciones discretas, poco visibles, sin construir verdaderas "obras arquitectónicas".

---

2 "Urbanização de Favelas | Secretaria Municipal de Habitação | Prefeitura Da Cidade de São Paulo."

*“El arquitecto-urbano trataría de actuar sin un proyecto convencional, sin modelo formal, actuando por micro intervenciones, ósea, intervenciones mínimas que siguen el flujo natural y espontáneo (...) a través de la preservación de sus características, siguiendo la estética ya establecida por los propios moradores, en vez de intentar imponer una estética y una lógica de la arquitectura y del urbanismo eruditos, que no fueron pensados, ni posteriormente adaptados para ese tipo de situación urbana extrema, o para cualquier otro tipo de caso límite.”<sup>3</sup>*

Uno de los planes urbanos que se realizó gracias a este programa fue el realizado en la favela *“Paraisópolis”*, la cual está considerada como la segunda favela más grande de Sao Paulo, con 80 mil habitantes e implantada sobre una topografía con pendientes que llegan al 35 por ciento. Este conglomerado de construcciones de uno a tres niveles está, paradójicamente, localizado en el borde de una de las zonas más valorizadas de la ciudad: el barrio *“Morumbí”*. Es uno de los ejemplos más gráficos sobre cómo la pobreza y la riqueza más extrema pueden estar separados por apenas un par de calles (Figura 21 y 22). En el 2009 la *Secretaría de Habitación* contrató a los arquitectos Anália Amorim, Ciro Pirondi y Rubén Otero para elaborar un *“Plan de Desarrollo Urbano de Paraisópolis”*, con el objetivo de realizar un proceso de reurbanización y dotar a la comunidad de infraestructura y equipamientos urbanos y sociales.

A través de este plan se pretende integrar los núcleos *“Jardim Colombo”* y *“Porto Seguro”* localizados en la región del Morumbí a la ciudad formal por medio de la regularización urbanística y de la propiedad del suelo, acceso a la infraestructura, inclusión social, y mejoría de las condiciones ambientales, de habitabilidad y salud.

*“La urbanización propuesta supone, fundamentalmente, crear condiciones de ciudadanía para esa población a través de la mejora de las calidades espaciales del área. Considera, además, crear las necesarias conexiones entre el barrio y las áreas vecinas que aseguren su real integración física y social.”<sup>4</sup>*

3 Jacques P. “Estética da Ginga.” Rio de Janeiro: Editorial Casa da palavra, 2001.

4 Amorim, Otero, and Pirondi, “Paraisópolis: Plan de Desarrollo Urbano 2010-2025. São Paulo, Brasil.”, 2009.



Figura 21: Ciudad formal vs. asentamientos informales. Sao Paulo, Brasil.

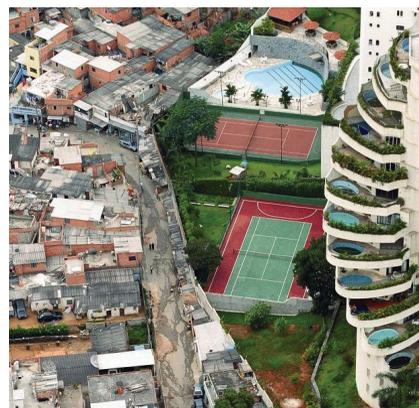


Figura 22: Ciudad formal vs. asentamientos informales. Sao Paulo, Brasil. TUCVA VIEIRA

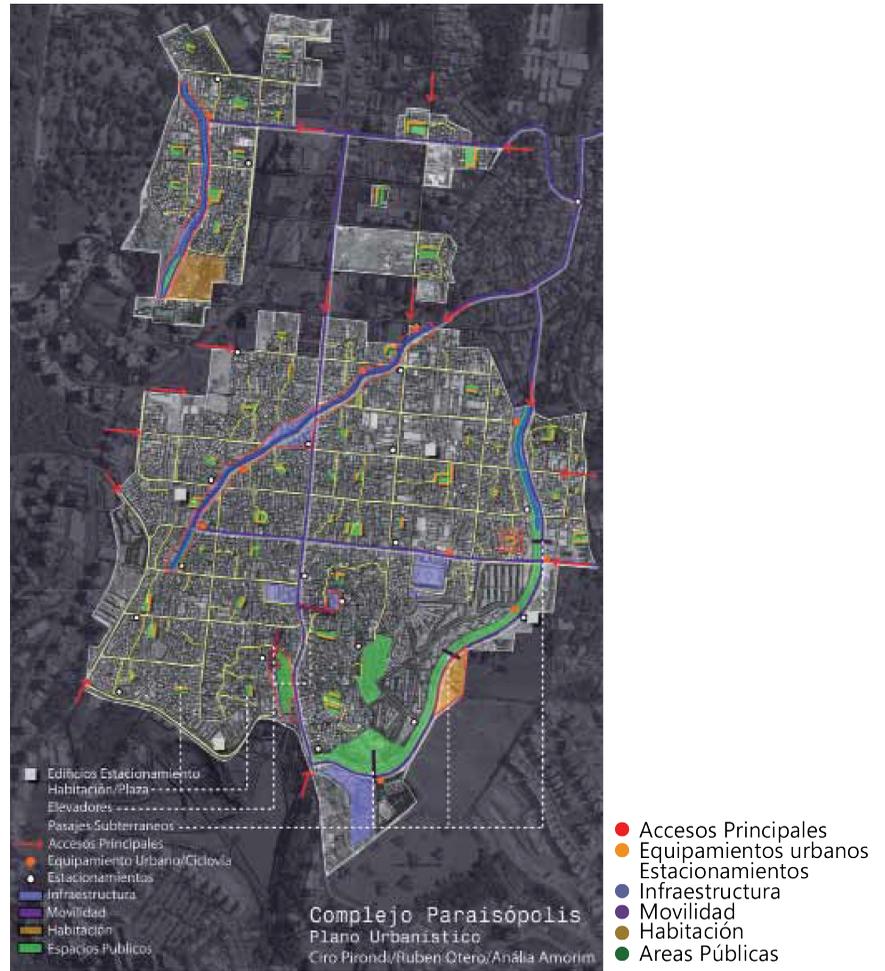


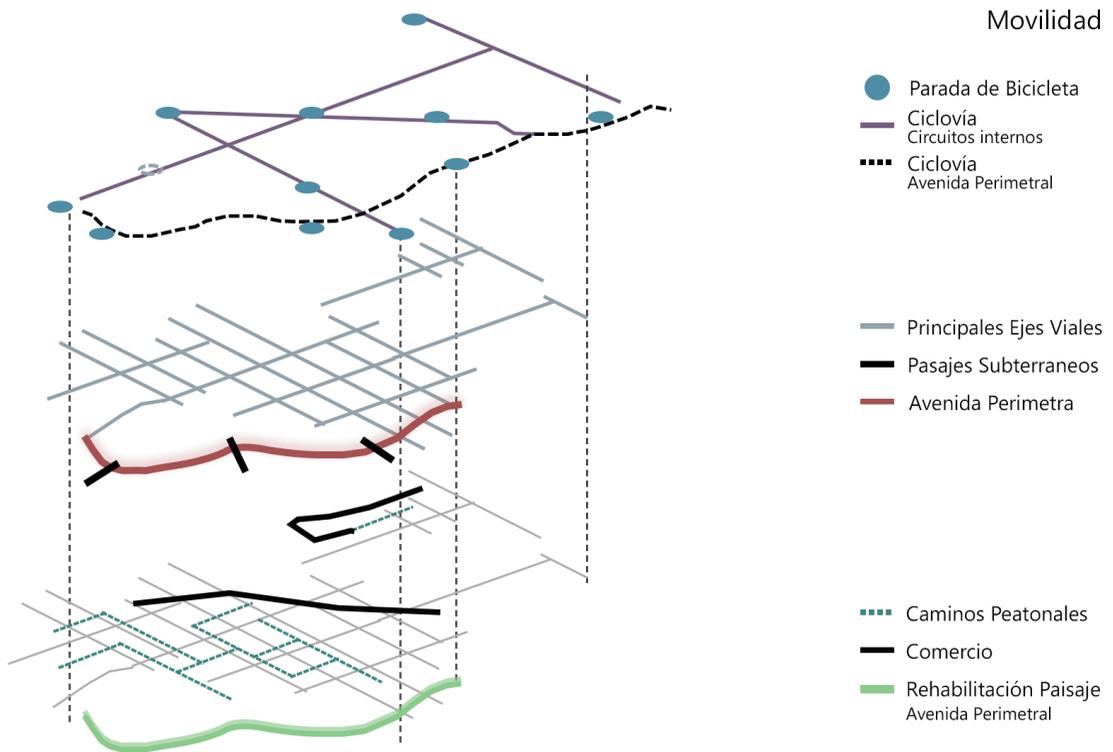
Figura 23: Plan de Desarrollo Urbano para Paraisópolis - Año 2009.

Así, el diseño deseable para “El Complejo Paraisópolis” está estructurado sobre tres ejes básicos; el agua, la movilidad y la vivienda, conectados a favor de la construcción de recintos capaces de estructurar la convivencia como dimensión esencial del diseño urbano. (Figura 23-25) En la investigación “Paraisópolis: Plan de Desarrollo urbano 2010-2015” los proyectistas definen los tres ejes;

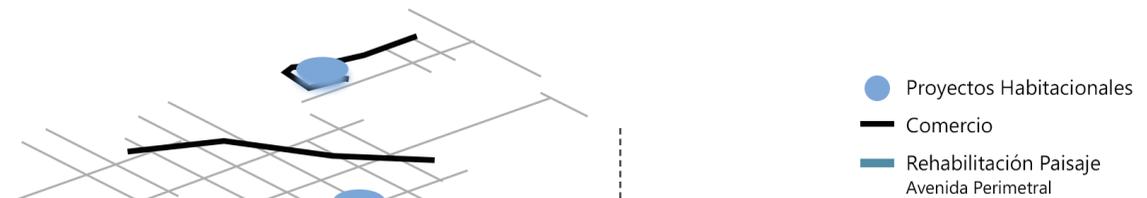


Figura 24: Maqueta del Plan Urbano para Paraisópolis - Año 2009.

- *El agua: Entendida como el bien primario más valioso del futuro próximo, se considera el elemento clave en la conformación de una nueva ciudad, así como objeto de recreación y de educación.*
- *La movilidad: Debido a la topografía accidentada, que en varios puntos dificulta la circulación, se adoptó un sistema de ascensores. Estos ascensores estarán integrados al sistema de transporte de la ciudad de forma que reducen los costos y aseguran el mantenimiento de los equipamientos. Ciclovías*



### Habitación/Espacios Públicos



### Infraestructura

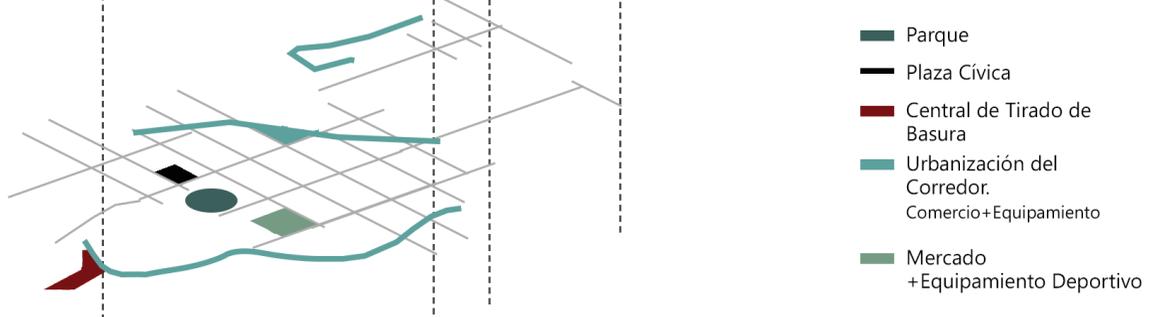


Figura 25: Plan de Desarrollo Urbano para Paraisópolis con las diferentes capas - Año 2009.

*integradas al entorno, rampas motorizadas, calzadas más generosas y equipamientos urbanos, favorecen e incentivan el buen uso de los espacios públicos. Los autos circulan en el sistema de calles existentes, con tres opciones de estacionamientos: en la calle, para carga y descarga; sistema vertical, utilizando pequeños terrenos, y cuatro grandes edificaciones localizadas en áreas de borde de fácil acceso. ¡En las calles no se estaciona más! El área anteriormente utilizada para ello se traduce en veredas más anchas con árboles y mobiliario urbano.*

- *La vivienda: El desafío en esta área es mejorar la calidad de las condiciones de habitabilidad del conjunto a través de la estratégica inserción de pequeñas intervenciones que promuevan la mejora autogestionada del patrimonio construido. Con una densidad muy superior a la de grandes metrópolis buscamos estrategias puntuales que mantienen la mayor cantidad de moradas y preservan al máximo posible su actual configuración morfológica.*

Además, de la contemplación de estos tres ejes básicos, una de las prioridades fue la construcción del vacío en un área carente de espacios abiertos. Se plantearon remociones en los centros de las cuadras con el fin de crear pequeñas plazas con nuevas construcciones en su perímetro para reimplantar a la población local. Las nuevas edificaciones tendrán tres o cuatro pisos y utilizarán un sistema constructivo pre industrializado en bloques cerámicos, ya utilizados por la población del área.

De esta manera, las intervenciones en el área fueron divididas en dos etapas. La primera, ya culminada, contempló intervenciones urbanísticas puntuales tales como recuperación de áreas de riesgo, implantación de infraestructura en el sistema viario, mejora en la accesibilidad en algunos puntos y construcción de 56 unidades de habitación. La segunda etapa fue la paulatina regularización catastral de los inmuebles construidos ilegalmente y otras obras de urbanización tales como pavimentación de calles, canalización de cursos de agua, construcción del sistema de saneamiento y drenaje, construcción de edificios de educación y la construcción de 2500 unidades de habitación.

Así, uno de los proyectos que se construyeron a partir del "Plan de Desarrollo Urbano de Paraisópolis" fue el "Programa Habitacional, Paraisópolis Brasil", desarrollado durante el periodo de 2008-2009, y que alberga 1.000 familias cuyas casas fueron demolidas en las áreas de reurbanización de la favela Paraisópolis. (Figura 26-29)

El proyecto se centra en la inserción de nuevos edificios que buscan estar integrados a la favela existente y tener una conexión física y funcional con el barrio adyacente de edificios altos. Así, el conjunto habitacional se ubica en la franja paralela a la avenida "Perimetral", con una variación de nivel importante, tanto en sentido longitudinal como en transversal y consta de siete condominios independientes entre sí con una altura de entre cuatro a nueve pisos. Los condominios están compuestos por bloques lineales de cuatro módulos divididos por el núcleo de circulación. En la planta baja (nivel intermedio), se encuentra la circulación de acceso colectivo a las escaleras, y un espacio previsto para la instalación de actividades comunitarias, tales como educación, recreación, centro comunitario, lugar de encuentro y convivencia de los niños, jóvenes y adultos, etc.

En suma, además de la conquista de una vivienda formal, de espacios comunes para la interrelación, de accesos y unidades accesibles, de áreas verdes y de esparcimiento, de seguridad, de acceso a la infraestructura básica, servicios y a equipamiento urbanos



Figura 26: Antes, Paraisópolis. Sao Paulo, Brasil, 2000 PLATAFORMA ARQUITECTURA.

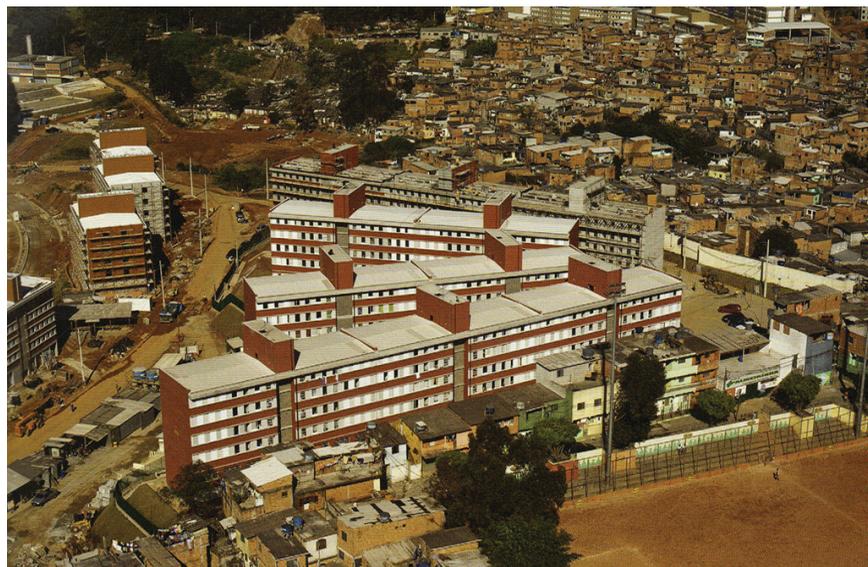


Figura 27: "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. BIENAL DE ARQUITECTURA DE QUITO (BAQ 2010).



Figura 28: "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. (BAQ 2010).

antes inexistentes, destacamos el logro de un espacio digno en la ciudad fomal. Este proyecto junto con el *Plan de Desarrollo Urbano de Paraisópolis*” busca romper el borde físico y social que existe entre la ciudad formal y los asentamientos informales.

*“ la intensa participación de la comunidad en las decisiones y en el desarrollo del proyecto ha tenido otra consecuencia relevante: los moradores han ido construyendo dentro de sí mismos la noción reconquistada de ciudadanía”* <sup>5</sup>

---

5 Collins, M y Urmenta I., *Informal Toolbox: Slum LAB Paraisópolis/“Oficina de Ideias”*, 2008.



Figura 29: Implantación “Programa Habitacional Paraisópolis”. Sao Paulo, Brasil. *BIENAL DE ARQUITECTURA DE QUITO (BAQ 2010)*.

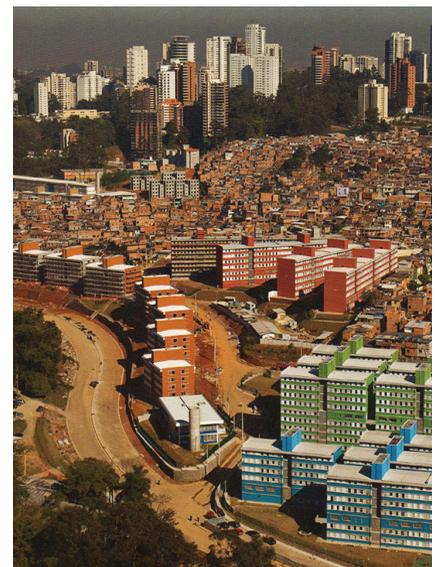


Figura 29: “Programa Habitacional Paraisópolis”. Sao Paulo, Brasil. *(BAQ 2010)*.

Otro proyecto que se realizó dentro de este programa fue la reurbanización del área conocida como "SAPÉ". La acción implicó una mejora en las condiciones de habitabilidad de 2.500 familias que residían en viviendas precarias en el distrito de "Río Pequeno". (Figura 30-33)

El concepto de diseño para la urbanización del Sapé buscó promover la sutura urbana, vinculando ambas orillas del curso de agua que atraviesa el sector mediante el diseño de nuevos espacios públicos. Así pues, el proyecto se convierte en un instrumento que promueve la inclusión en la medida en que sus acciones ofrecerían oportunidades para conectar y unir a las personas, permitiendo reuniones e intercambios sociales dentro de un nuevo espacio social urbanizado.

*"A medida que los proyectos de infraestructura y vivienda se articulan con el diseño urbano, se crean espacios para mejorar la movilidad urbana, la calidad ambiental, la vivienda, la recreación y el trabajo, factores que aumentarán el sentido de pertenencia y cooperarán en la preservación y la mejora de la calidad de vida en la ciudad."*<sup>6</sup>

<sup>6</sup> "Re-Urbanización de Sapé / Base Urbana + Pessoa Arquitectos | Plataforma Arquitectura."



Figura 30: Antes, Sector de Sapé. Sao Paulo, Brasil, 2000 PLATAFORMA ARQUITECTURA.



Figura 31: Reurbanización Área "SAPÉ", 2014. PLATAFORMA ARQUITECTURA.

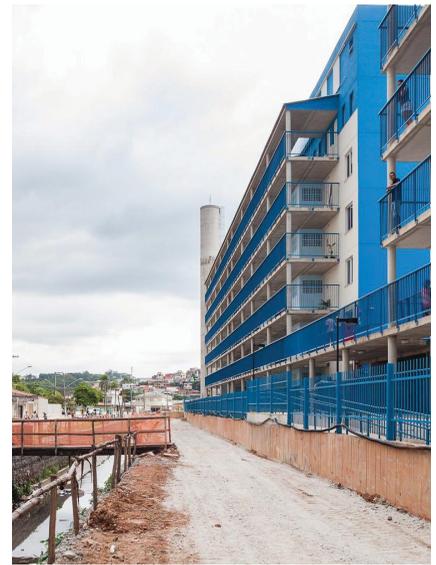


Figura 32: Reurbanización Área "SAPÉ", 2014. PLATAFORMA ARQUITECTURA.

El principales fin de la urbanización fue: retirar a todas las familias en situación de riesgo, crear una infraestructura urbana adecuada para las viviendas existentes y construir nuevas viviendas en la zona. Comenzando por las zonas que se salvaron de las remociones obligatorias, se estudiaron posibles zonas de asentamiento alternativas que fueran adyacentes a los corredores verdes junto al curso de agua de Sapé. Con la reurbanización se crearon 3 áreas para nuevos edificios y se maximizó el espacio público, creando nuevos puntos de conexión para la comunidad del barrio y las escuelas. Se establecieron dos nuevos senderos transversales para mejorar la circulación peatonal y garantizar el acceso a las viviendas lindantes. A la vez, se construyeron varios puentes para facilitar los cruces a través del curso de agua. (Figura)

*"Todas las carreteras interiores son combinadas, pavimentadas con bloques de hormigón y con aceras bajas -como en el caso del Woonerf inglés-, otorgando prioridad al tráfico peatonal y controlando la circulación de automóviles mediante elementos de diseño urbano y paisajístico."*

---

7 "Re-Urbanización de Sapé / Base Urbana + Pessoa Arquitectos | Plataforma Arquitectura."



Figura 33: Implantación de la Reurbanización Área "SAPÉ", 2014. PLATAFORMA ARQUITECTURA.



Figura 34: Reurbanización Área "SAPÉ", 2014. PLATAFORMA ARQUITECTURA.

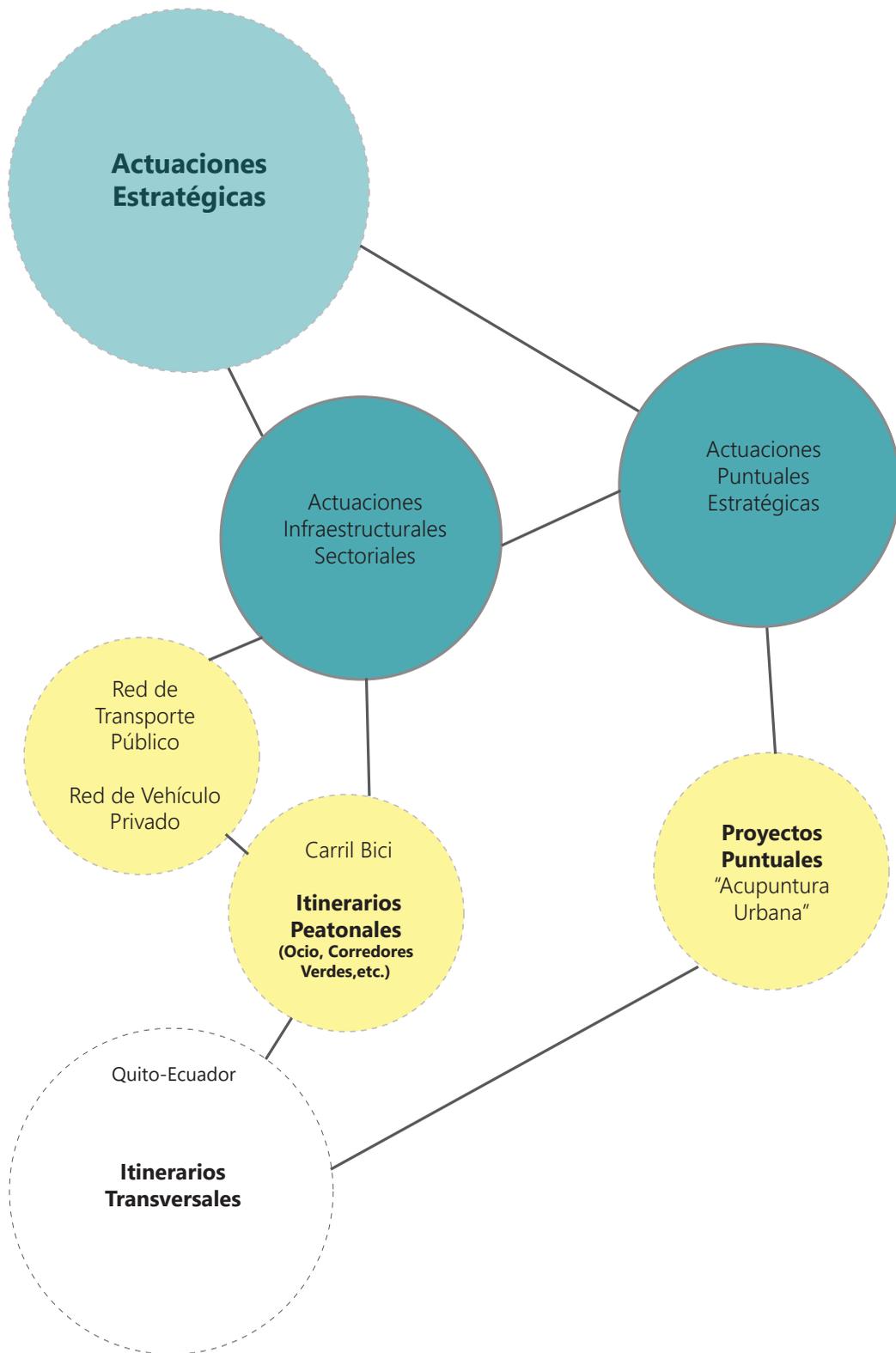


Figura 35: De arriba a abajo - Medellín, Colombia. Sao Paulo, Brasil. Curitiba, Brasil.

# CONCLUSIÓN PARCIAL-

## MODELOS DE PLANIFICACIÓN EN LATINOAMÉRICA

Dentro del contexto de crecimiento urbano de las ciudades latinoamericanas y por ende la consolidación de la periferia informal, los tres modelos de planeamiento urbano expuestos en este capítulo responden a través de modelos de accesibilidad vial, a la problemática de la desvinculación de la periferia informal a la ciudad central.

El Planteamiento Urbanístico de Curitiba, que, aunque no está relacionado directamente con la periferia informal de la ciudad brasileña, tuvo como objetivo principal el evitar la desvinculación de los barrios periféricos a la ciudad formal gracias a la implementación de una *actuación infraestructural sectorial* que apuntaba a la optimización de la red de sistema de transporte. Así, el sistema de transporte público interpretado como columna vertebral del funcionamiento de la ciudad, vincula estratégicamente todas las rutas de autobuses entre sí y se complementa con el sistema de metro y el tranvía.

En el caso de Medellín, los asentamientos informales son tratados a través de la implementación de un sistema de *actuaciones puntuales estratégicas* denominado "*Proyecto Integral Urbano*", que vinculado con la *actuación infraestructural sectorial* del "*Sistema de Transporte Público de Medellín*" han sabido darle otra cara a la informalidad. Así el proyecto "*Metrocable*" ha permitido redefinir la relación complicada de la ciudad con su periferia, facilitando el acceso desde y hacia los barrios beneficiarios.

Finalmente, el modelo desarrollado en el barrio de Paraisópolis, localizado en la periferia informal de la ciudad de Sao Paulo, se basa en la dinámica expuesta en la ciudad de Medellín. La favela es leída como un "*tejido extraño*" localizado en la ciudad, debido en parte a su característica morfológica particular pero también a la inexistencia de elementos claros de conexión entre ella y su entorno. El programa "*Urbanización de Favelas*" promueve la integración física de la favela con el tejido urbano y social a través de acciones

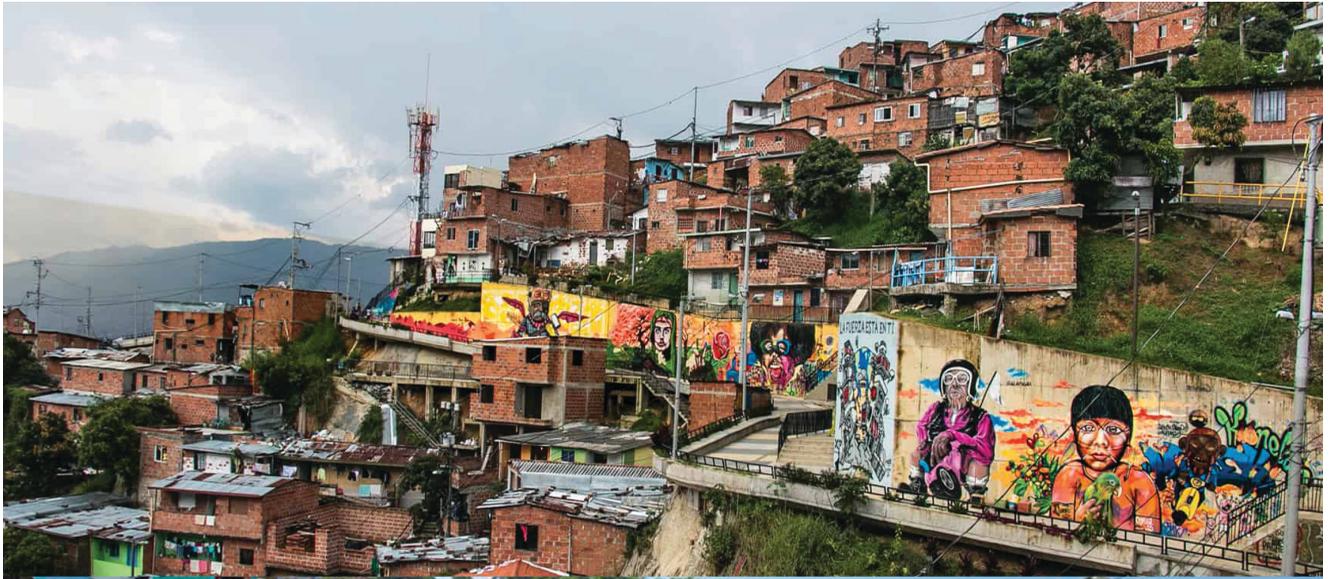


Figura 36: De arriba a abajo - Medellín, Colombia. Sao Paulo, Brasil. Curitiba, Brasil.

más específicas como puede ser simplemente la rehabilitación de un eje vial o la creación de un conjunto habitacional. Así, el plan parte de la creación de una *actuación infraestructural sectorial* que busca rehabilitar el barrio a través de la implementación de un conjunto de redes e itinerarios ligados a la accesibilidad y *actuaciones puntuales* que son proyectos más específicos, y que juntos promueven una rehabilitación completa dentro de la periferia informal de la ciudad.

En suma, los tres ejemplos de planificación urbana expuestos en este capítulo parten de dos *registros de actuaciones estratégicas*: *las actuaciones infraestructurales sectoriales* y *las actuaciones puntuales estratégicas*. Así, se determina que las políticas de mejoramiento implican la implementación de acciones encaminadas en perfeccionar las condiciones físicas de un asentamiento para su progresiva incorporación al tejido urbano formal. Esto, dependiendo del contexto, implica dotarlo de redes de servicios públicos, mejorar el estado y la cobertura de su infraestructura (vías, parques, sistema de transporte), garantizar la dotación de equipamientos de tipo colectivo, así como incentivar acciones encaminadas al mejoramiento de las viviendas y al otorgamiento de títulos formales de propiedad.

A lo largo de los capítulos precedentes se destaca que la expansión descontrolada que tuvo lugar en las ciudades latinoamericanas durante la segunda mitad del siglo XX tuvo como consecuencia primordial la aparición de asentamientos informales dentro de la periferia urbana de la ciudad.

Tanto el desarrollo del "Planteamiento Urbano" y la readecuación del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Curitiba, la implantación del circuito de "Metrocables" y la creación del concepto de "Proyecto Urbano Integral" dentro de la ciudad de Medellín, y la rehabilitación de la favela de Paraisópolis en Sao Paulo son ejemplos de una primera aproximación a la noción de inclusión de la periferia informal a la ciudad canónica. A través de los tres casos de estudio mencionados, se determina que barrios relativamente inaccesibles por las condiciones topográficas del sector y la pobre dotación de infraestructura vial, se volvieron de un día para otro, una parte sistémica de la ciudad mediante la valorización de actuaciones estratégicas ligadas a la accesibilidad.

Este capítulo se centra en la franja noroccidental de la ciudad Quito, y busca realizar una valoración del análisis de la red viaria actual, sus posibilidades y de los espacios intermedios, donde se podrían producir un intercambios entre la estructura en ladera y el tejido canónico de la ciudad consolidada. Así, mediante el concepto de "Itinerarios Transversales" se pretende vincular las actuaciones infraestructurales sectoriales y las actuaciones puntuales estratégicas para darle una nueva oportunidad a la periferia informal.



La actuación estratégica de los "Itinerarios Transversales"

**Figura 1: Franja Noroccidental - Periferia Informal  
Centralidad "Parque Bicentenario"  
Quito, Ecuador.**



## V.1.La periferia informal y la movilidad

La periferia informal plantea varias problemáticas a nivel urbano, pero también social, es por esta razón que es fundamental encontrar una manera de modificarla e integrarla al tejido urbano, con el fin de cualificar su espacio y aumentar la calidad de vida del mismo.

Como hemos visto en el segundo capítulo, en el Distrito Metropolitano de Quito, el problema de la informalidad en el acceso al suelo urbano no es un hecho desconocido, y se encuentra fuertemente ligado con la movilidad, no obstante, no existen sistematizaciones y los trabajos que se han realizado corresponden a investigaciones puntuales, generalmente de barrios de la ciudad de Quito, lo que dificulta tener una visión completa de esta temática, su magnitud y consecuencias. Así, en este último capítulo parte de un análisis macro, el estudio de la franja noroccidental de la capital, exponiendo una recopilación de los elementos ligados directamente a la accesibilidad; geografía, morfología urbana, movilidad, aspectos sectoriales que luego van a ser estudiados a una escala micro en el barrio de Atucucho. Se considera este paso esencial ya que nos sirve para profundizar la idea de que accesibilidad dentro de la periferia informal y su vinculación con la ciudad central.

En su origen, el asentamiento popular masivo en la franja noroccidental de la ciudad está relacionado con un periodo de transición en el proceso urbano de Quito. Cuando se pasa de una forma de organización territorial longitudinal-polinuclear, que caracterizaba Quito hacia fines de los años 60, con la existencia interrelacionada de tres polos de centralidad; uno en el tradicional Centro Histórico, otro al sur, y el tercero en el norte, a una nueva forma de organización territorial de carácter más bien irregular; que caracteriza el desarrollo de la ciudad a partir de medanos de la década del setenta.

En consecuencia, ya a mediados de los años 70 se expresa con claridad una tendencia a la conformación de un verdadero "cinturón de miseria" a lo largo de dicho perímetro, viéndose afectado el ordenamiento territorial de la ciudad ya que no lograba responder

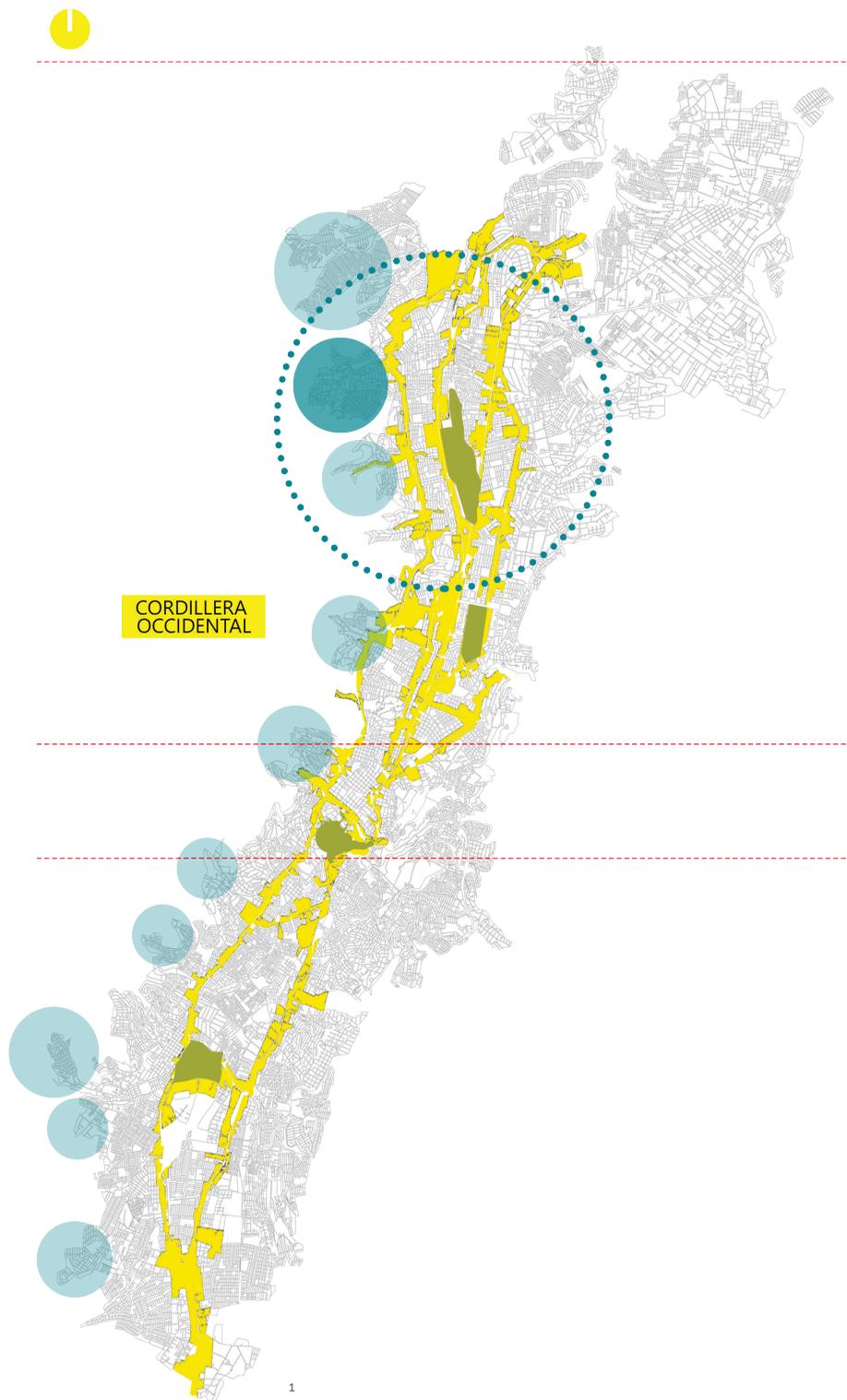


Figura 1: Ubicación de Periferia informal-Noroccidente de Quito

adecuadamente a las nuevas necesidades, vinculadas a este tejido urbano ajeno, sobre todo en el aspecto de vialidad, infraestructuras básicas y equipamientos relativos a la centralidad urbana.

Zona Norte

Es necesario recordar que Quito, desde que comenzó a expandirse físicamente en las primeras décadas del siglo, ha sido una ciudad fuertemente segregada. Como vimos en el primer capítulo, los sectores populares, incluyendo la pequeña burguesía tradicional, fue ubicada hacia el sur mientras que al norte se asentaban preferentemente las nuevas clases medias y las clases altas que emigraban del centro tugurizado. Así, la idea de una franja de asentamientos informales rompe con este esquema y se plantea como un espacio de reivindicación para la posible comunión de los diferentes tejidos urbanos.

Así, se pretende que se constituya en un aporte para redescubrir, gestionar y transformar esta dicha franja, que históricamente han sido poco atendida en los procesos de planeamiento urbano y en las políticas locales, y que ahora se encuentran en un extremado riesgo de vulnerabilidad ante el impacto de fenómenos de origen natural y antrópicos.<sup>1</sup>

Centro Histórico

Zona Sur

-  Centralidad Parque Bicentenario
-  Barrio de Atucucho
-  Barrios "Periferia Informal"
-  Areas Verde
-  Ejes Viales Primarios

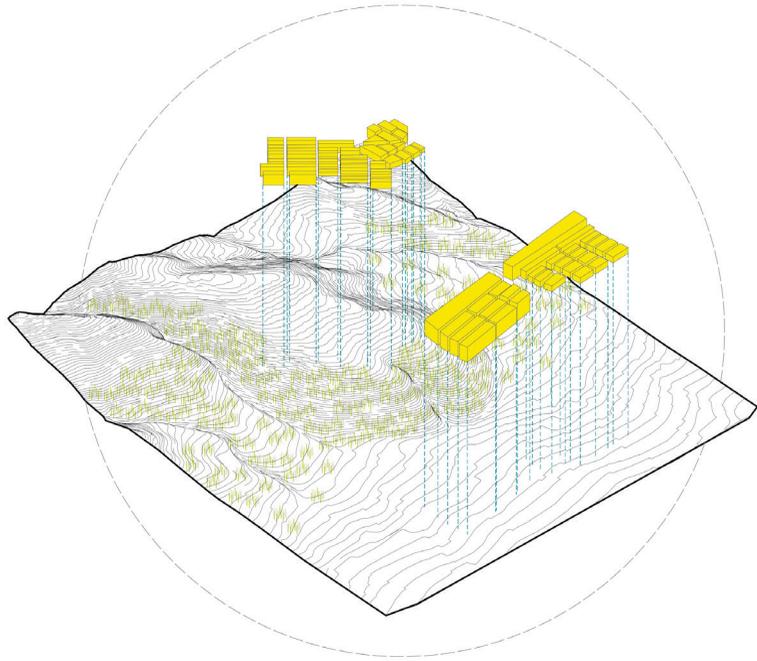
1 Peralta Arias and Higuera García, "Sustainable Urban Evaluation of Quito's Master Plans. Period 1942-2012."

## V.1.1. Geografía

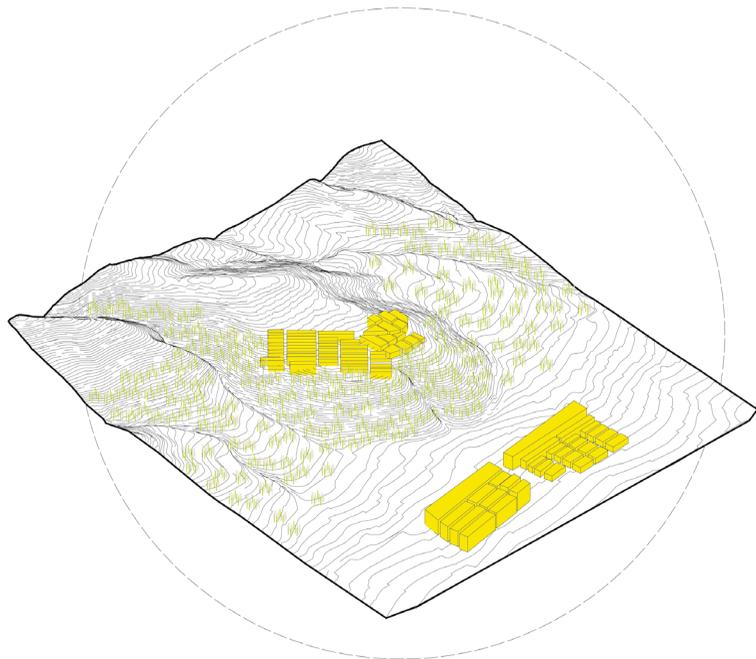
Como hemos visto a lo largo del estudio, en la mayoría de ciudades latinoamericanas la geografía juega un papel importante dentro del emplazamiento de los asentamientos informales en la periferia. No es coincidencia que la mayoría de estos se sitúen en la parte del territorio en la cual la topografía es irregular, donde el suelo se encuentra categorizado como no urbanizable o de protección ambiental, y que consecuentemente no posea una buena accesibilidad a la ciudad central. Así, la geografía, definida en este estudio como un aspecto sectorial, se convierte en una primera constante presente en los asentamientos informales de la periferia informal.

En el caso de la ciudad de Quito, como hemos visto a lo largo de la investigación, la geografía ha marcado de forma sustancial las pautas del crecimiento acelerado de la superficie urbana de la ciudad. Así, en los últimos 40 años ha incorporado suelos agrícolas, pertenecientes a las laderas orientales del Pichincha, entre otras, lo que ha contribuido a la desaparición del área boscosa y de la cubierta vegetal; y ha producido también el bloqueo del drenaje natural de los barrancos que provenientes del volcán. Los barrios informales son una consecuencia directa de este proceso; situándose en las laderas se han visto sujetos a condiciones topográficas extremas que fuerzan la incorporación de nuevas lógicas geométricas que permitan crear un tejido urbano en pendientes.

Así, cuando a fines de 1957 la municipalidad quiteña incorpora legalmente al perímetro urbano a la entonces parroquia rural de "Cotocollao", integra en su extremo norte una zona que, a más de los asentamientos (el poblado rural mestizo y sus anejos campesino-indígenas), trajo consigo haciendas y áreas de uso agrícola, y terrenos baldíos y bosques. Así, la incorporación de "Cotocollao" estaba también poniendo un posible límite social a la libre expansión territorial de las clases medias y altas hacia el norte, lo en el siguiente siglo se traduciría como la implantación de asentamientos informales en la periferia noroccidental de la capital ecuatoriana.



Colocación de manzanas en dos partes opuestas en el territorio.  
**LADERAS VS. PLANICIE**



Disposición de las manzanas siguiendo con la topografía del territorio  
**ESPACIOS IRREGULARES VS. ESPACIOS ORTOGONALES**

Figura 2: Manzanas y topografía.  
 Diferenciación entre manzanas en laderas y manzanas en ciudad central.

## V.1.2. Morfología urbana

Después de establecer el primer acercamiento de la ciudad: su geografía, se plantea analizar el primer trazo urbano en que la cual se han desarrollado los asentamientos en la periferia informal Noroccidental, es decir su tejido urbano.

A través del análisis de crecimiento de Quito se rescata que al comienzo la ciudad se trazó por una retícula impuesta en forma de damero, ya que se consideraba que era la mejor opción para la consolidación de la ciudad de aquella época. Sin embargo, y una vez más a causa del acelerado ritmo de crecimiento de la ciudad, el tejido urbano de la ciudad central empieza a expandirse dentro de la meseta central hasta llegar al piedemonte del volcán Pichincha, consolidándose la periferia informal. En Quito, la periferia informal no es ciudad dispersa, hay una continuidad real. Existen áreas degradadas intermedias de que hacen de frontera entre la ocupación de las laderas y la ciudad canónica, pero todo se encuentra conectado.

Como vimos anteriormente, uno de los momentos más importantes dentro de la conceptualización de este tejido fue el que estuvo directamente vinculado con la elaboración e implementación del Plan Regulador de Jones Odriozola, el cual zonificó la ciudad sectorizando los barrios ricos residenciales al norte y barrios populares al sur, lo cual creó la necesidad de mayores desplazamientos, acentuando la segregación social como urbana dentro del territorio.

Desde 1950, poco después de la implementación de este plan, la aparición de tres polos de centralidad y el concepto de barrios periféricos, la diferenciación entre centro y periferia se hace más notable lo que genera una ruptura en el tejido urbano existente.

Consiguientemente a esto, con el crecimiento de la ciudad en el siglo XX que rompió con el esquema lineal de épocas pasadas, se amplió el número de centralidades dentro de la ciudad y se marcó de forma más notoria la Avenida Occidental como borde la ciudad canónica y la periferia informal. En el punto 1, encontramos la centralidad metropolitana del Centro Histórico, en el punto 2 la centralidad sectorial de "La Mariscal", en el punto 3, se visualiza la

4



Bicentenario

3



1990

2



1950

1



1900

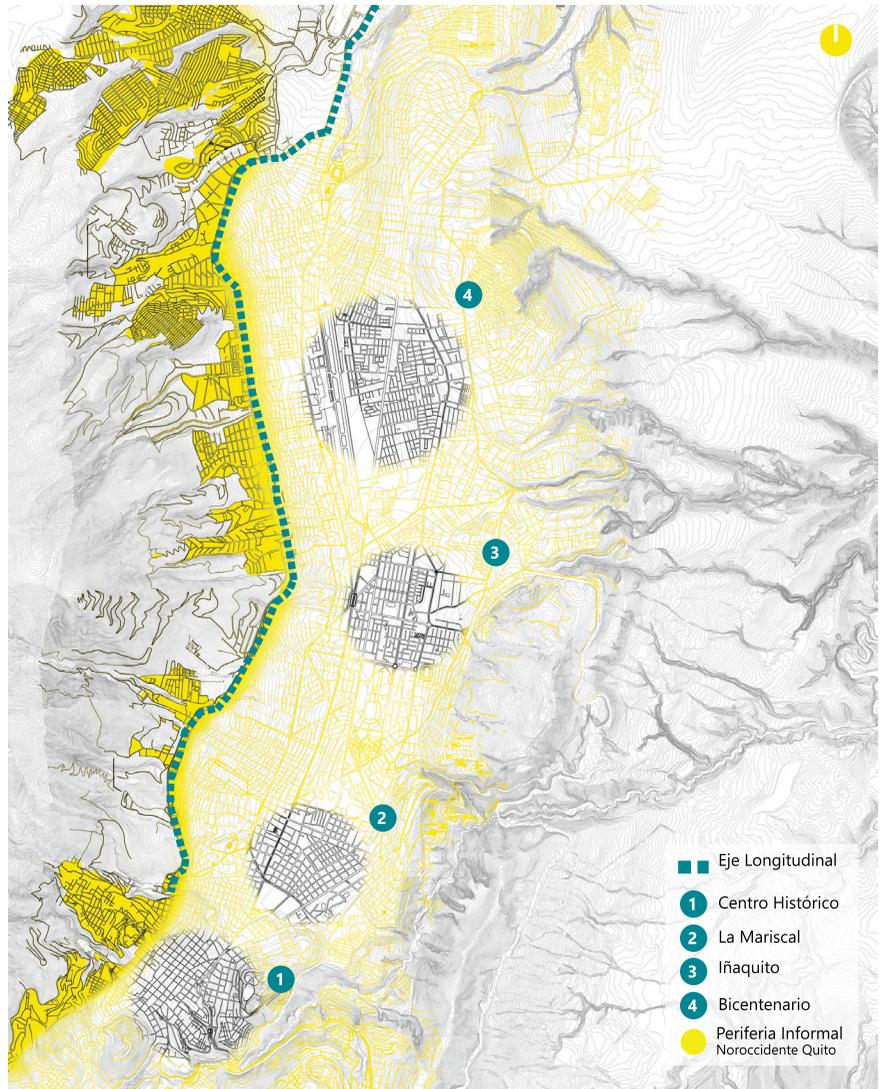


Figura 3: Esquema de la parte norte de la periferia las manzanas en contraposición a las manzanas de la parte central

centralidad sectorial de “Iñaquito” y en el punto 4, se representa la centralidad sectorial del Bicentenario. En esta última, con la salida del Aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad central, y su emplazamiento dentro en la zona rural del Distrito Metropolitano de Quito, se dio paso a la creación del proyecto urbano “Parque Bicentenario” en el corazón de la centralidad. Así, el proyecto tiene una longitud de 3.4 kilómetros, una extensión de 132.6 hectáreas, con un ancho de 181 metros y cuenta con equipamientos múltiples y variados como son el Centro de Convenciones Quito, la Terminal de Transferencia de Buses, Bulevar Amazonas entre otras.

En suma, un rápido vistazo a la franja periférica noroccidental de la ciudad de Quito, nos muestra una diversidad segregada de ocupación social y un mosaico de usos de suelo en un área extensa donde conviven desde barrios populares y comercio, hasta edificios residenciales para clases de altos ingresos. Las condiciones topográficas extremas que se dan en las laderas del perímetro de la ciudad compacta fuerzan la incorporación de nuevas lógicas geométricas que permitan crear un tejido urbano en pendientes, es por esta razón que se debe estudiar la morfología de la ciudad frente de los barrios en periferia. Así, la relación entre la geografía y el tejido urbano es esencial para entender las lógicas de implantación y relaciones que existen dentro de la periferia informal.



Figura 4: Zonificación Proyecto “Parque Bicentenario”. EPMMOP



### V.1.3. Movilidad

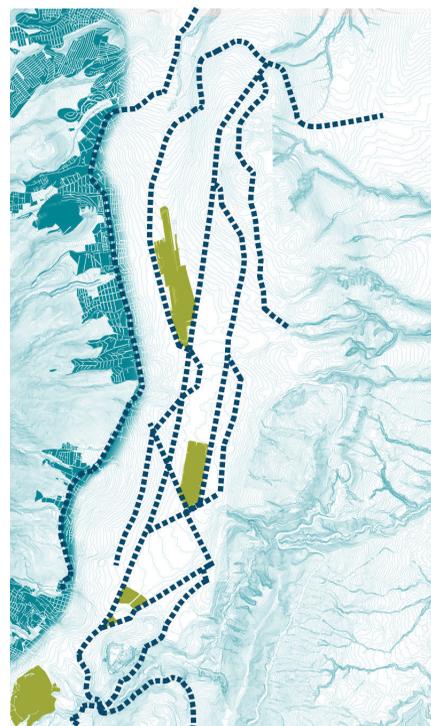
Dentro de la investigación se considera a la infraestructura vial como el argumento central de la emancipación de la periferia urbana a la ciudad central, pero a la vez la posible herramienta de integración de la misma al tejido urbano.

Como vimos en los capítulos del análisis de Quito, la modernización de la ciudad y la incorporación legal de nuevas áreas a límite urbano, fueron acompañados por la ejecución por parte del Municipio de proyectos de infraestructura vial y de dotación de servicios básicos; 1960 y 1970 son los años de construcción y puesta en funcionamiento de la vía Occidental, para aligerar el tránsito en las estrechas y congestionadas calles del centro histórico. Estas acciones tuvieron un impacto muy grande en la formación y consolidación de los barrios populares del Noroccidente de Quito, cuya densificación se vio enormemente favorecida por la mejoría de las condiciones de acceso. Sin embargo, esta iniciativa hizo que la brecha entre los ciudadanos de mayor poder adquisitivo y los más pobres sea más notable, ya que en las zonas de mayor ingreso se beneficiaron de mayor infraestructura y las demás estaban fuera de la trama urbana, concepto que sigue manteniéndose en la actualidad.

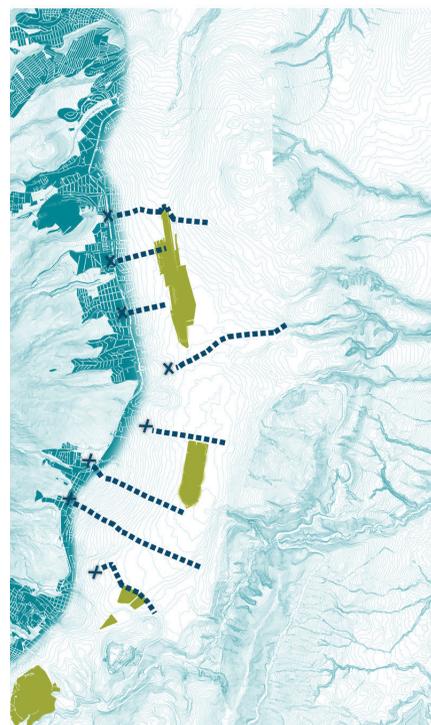
Consecuentemente a esto, la presencia del automóvil en la capital, y conduce a una transformación de las periferias y centralidades urbanas. El borde urbano, antes definido como la Vía Occidental, cambio y consecuentemente a eso, la red vial se modifica creando relaciones solamente entre las centralidades más importantes y dejando una vez más la periferia informal de lado.

Por otra parte, es notoria la ausencia de vías de comunicación entre los diferentes barrios, el estado y la cobertura de las vías es deficitario, la existencia de vías asfaltadas o adoquinadas es parcial en cada barrio, lo cual dificulta el acceso vehicular. Situación de accesibilidad que se ve agravada por las características pendientes del terreno.

En suma, el sistema vial esta desarticulado tanto en lo que se refiere a su relación con la ciudad, como en la interrelación interna entre barrios y sectores. Es así que a partir de los hallazgos se puede afirmar que la expansión y estructura de la ciudad está relacionada



Ejes Viales Longitudinales



Ejes Viales Transversales

directamente con la movilidad, mucho más en esta ciudad que en otras latinoamericanas.

No solamente se debe lograr un mejoramiento de las vías y aceras (vías principales y secundaria, tramos peatonales, recomposición de aceras, paradas de buses, contenedores de basura, sino también una comunión entre la morfología de la ciudad central y la periferia, implementando una noción de transversalidad que se articule con los ejes longitudinales característicos del planteamiento urbano actual de Quito.

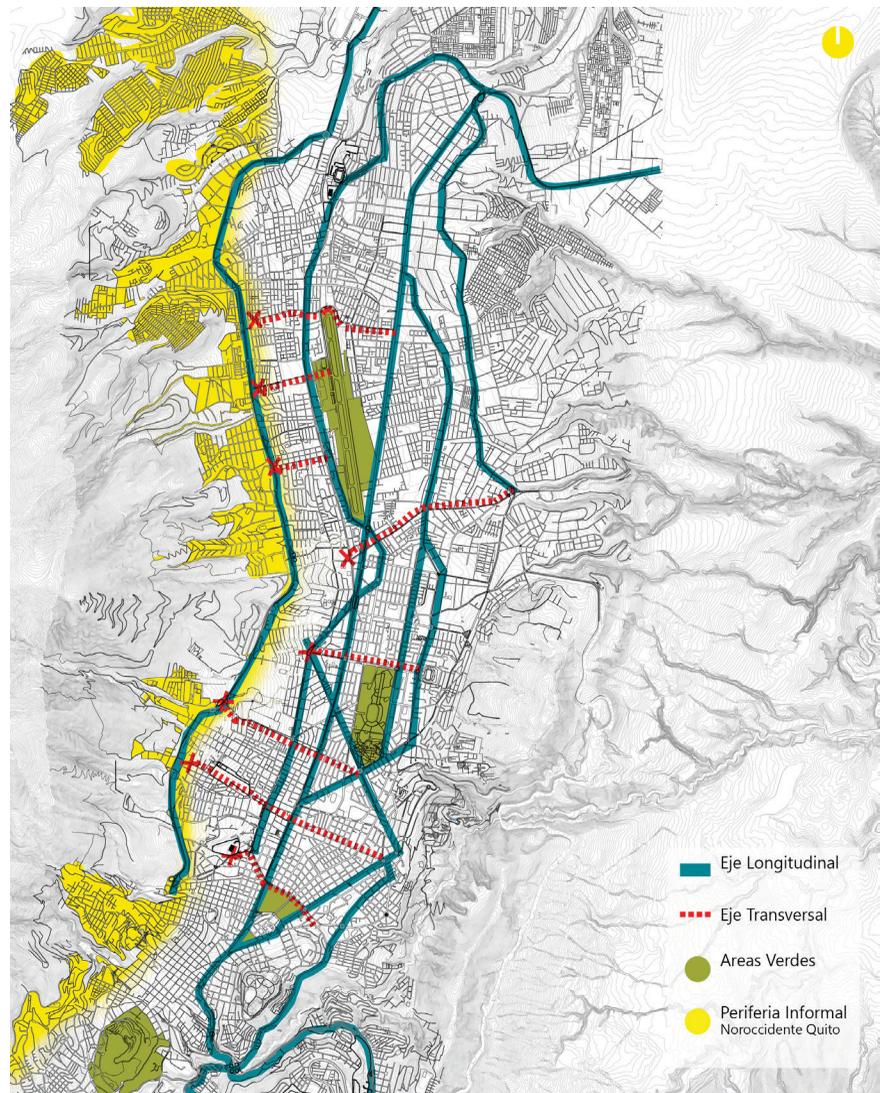


Figura 5: Esquema ejes viales. Noroccidente Quito

## V.2. Un modelo de “Proyecto Transversal”:

### El caso del barrio de Atucucho.

En esta última parte, y como remate a la investigación, vamos a traslapar los aspectos sectoriales; geografía, morfología urbana, movilidad, a un barrio perteneciente a la periferia informal, localizado en la franja noroccidental de la ciudad de Quito, colindante a la centralidad “Parque Bicentenario”. Así, se pretende entablar la posible transversalidad que existe entre la ciudad canónica, representada por la centralidad antes mencionada, y la periferia informal.

El barrio de San Jacinto de Atucucho<sup>1</sup> está ubicado al Noroccidente de la ciudad de Quito a 3.500 msnm, en la ladera occidental del volcán Pichincha. El barrio se formó en el año de 1988, cuando 600 familias migrantes, del sur y norte del Ecuador, ocuparon una hacienda que era propiedad del Ministerio de Salud Pública del Ecuador, y actualmente cuenta con más de 20 mil habitantes. En sus inicios, Atucucho era conocido como la “ciudad de palitos” debido a la abundancia de artesanales y precarias viviendas

---

1 Atucucho, es una palabra kichwa que en español significa “rincón del lobo”



Figura 6: Barrio de Atucucho - Noroccidente de Quito. *EL TELÉGRAFO*

*"Hace 50 años, este conjunto montañoso occidental estaba cubierto de vegetación. Hoy, 198 barrios se ubican en sus faldas y aquellos que están cerca a quebradas o que no fueron construidos técnicamente forman parte de los 90 sectores vulnerables a movimientos en masa del Atlas de amenazas del Distrito del 2018."*<sup>2</sup>

---

2 Diario EL COMERCIO. <https://www.elcomercio.com/actualidad/informalidad-riesgo-laderas-quito-deslaves.html>.

que los fundadores del barrio levantaron con el material disponible: plásticos, cartones, vigas de madera.

Una vez que el barrio es reconocido ya como un asentamiento de hecho en 1996, se empiezan a edificar las primeras viviendas precarias que paulatinamente son reemplazadas por construcciones con sistemas estructurales resistentes preferiblemente de hormigón armado. Paralelamente, se van asfaltando calles e incrementando servicios como alcantarillado, luz eléctrica y agua potable a cada vivienda. De esta manera, es tan solo en el 2010 ya contando con una población de 17 mil personas que el barrio autodenominado Gobierno Barrial de Atucucho (GBA) es legalizado.

Actualmente, cuenta con 121 lotes, de los cuales 24 fueron regularizados desde enero de 2013; los no regularizados están dentro de la zona de protección ecológica Cochapamba Quebrada Rumihurco. Además, muchas manzanas están en el borde de talud de la ladera con pendientes mayores a 50° y 80°, y otras están ubicadas en taludes inestables, cortados casi verticalmente para hacer plataformas para solares. Aproximadamente 30 viviendas se encuentran dentro de la faja de protección de la quebrada, cuya pendiente en el borde es mayor a 80°.



Figura 7: Barrio de Atucucho - Noroccidente de Quito. EL TELÉGRAFO

## V.2.1. Geografía

Atucucho está ubicado a 3100 msnm, al noroccidente de la ciudad de Quito, a 5 kilómetros de la Avenida Occidental dentro de la centralidad urbana del Parque Bicentenario. El barrio está definido en su mayoría por bordes naturales; la Quebrada Norte al noroeste y las laderas del Pichincha al suroeste. La calle Flavio Alfaro, separa al este, Atucucho de los barrios de Bellavista y Ruperto Alarcón. Cabe recalcar que este eje también representa un límite psicosocial, ya que estos dos barrios no surgen de la invasión de tierras lo que ha conllevado a una separación entre los habitantes de los mismos y finalmente al este el barrio El Bosque.

En 1980 la hacienda, en la cual comenzó a desarrollarse el asentamiento, entró a formar parte del cinturón verde de Quito, su protección y cuidado pasó a ser responsabilidad de la Fundación Natura y el ministerio de Agricultura y Ganadería<sup>1</sup>. El terreno era

1 Características de seis barrios suburbanos del Norte de Quito, Proyecto: evaluación de la administración de Zinc y un suplemento nutricional a madres durante el embarazo y Lactancia, Volumen I. Dirección Provincial de Salud de Pichincha, 1997

### GEOGRAFIA

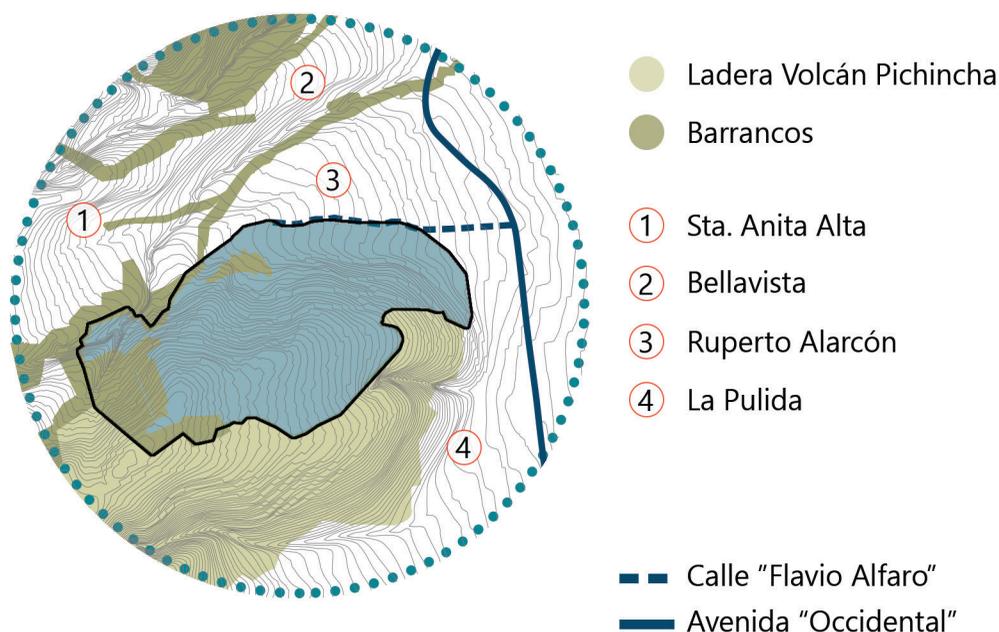


Figura 8: Esquema elementos - Geografía.

un bosque de eucaliptos a su interior había un chaquiñán por el que circulaban vehículos con dificultad, posteriormente este se convirtió en la calle principal.

*“A pico y pala fuimos arreglando el camino principal, era muy difícil que la maquinaria pesada entrara por ahí, se necesitó trabajo abnegado y sacrificado de todos”<sup>2</sup>*

La consolidación del barrio se desarrolla en la zona con topografía más regular dentro de Atucucho. La topografía en el barrio define un centro y una periferia. El centro posee la mayoría de servicios comunitarios y presenta un mejor desarrollo que sus bordes, debido a que la topografía sin ser ideal, presenta más uniformidad. La periferia se maneja en condiciones de mayor complejidad ya que la topografía es muy irregular y los asentamientos se desarrollan casi en laderas. Estas características definen una periferia con peores condiciones que su centro ya que los servicios básicos no pueden desempeñarse de igual manera que en terrenos más regulares. Igualmente, el índice de pobreza y violencia es mayor en estas partes del barrio.

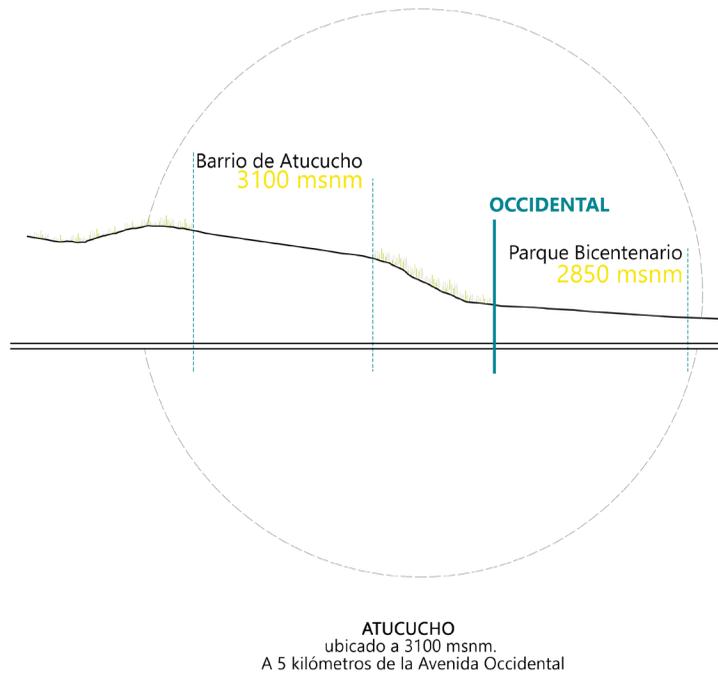


Figura 9: Esquema Corte Longitudinal - Topografía Atucucho

2 Centro de Investigaciones CIUDAD., “Plan de Mejoramiento Integral Del Barrio Atucucho.”

## V.2.2. Morfología urbana

Al comienzo las viviendas fueron edificadas con la madera que se taló del bosque de eucalipto que ahí existía. Los dirigentes entregaban los lotes de terreno previo al pago de una inscripción y un plan de pagos con cuotas mensuales, más el compromiso de ocupar el terreno en forma inmediata. Así, entre el jueves 1 y el lunes 5 de abril de 1988 desapareció gran parte del bosque y aparecieron casas hechas con pingos, plástico, cartón, luego aparecieron el zinc y las paredes de tablas, al primer año aparece el bloque, el zinc, luego el eternit, dos años después el hormigón armado. Actualmente, el barrio ocupa una superficie aproximada de 75 hectáreas y está dividido en 1689 manzanas. Sin embargo, aunque el proceso de consolidación del barrio ha durado 23 años, aún persisten niveles de pobreza y necesidades básicas relacionadas con salud, educación y vivienda.

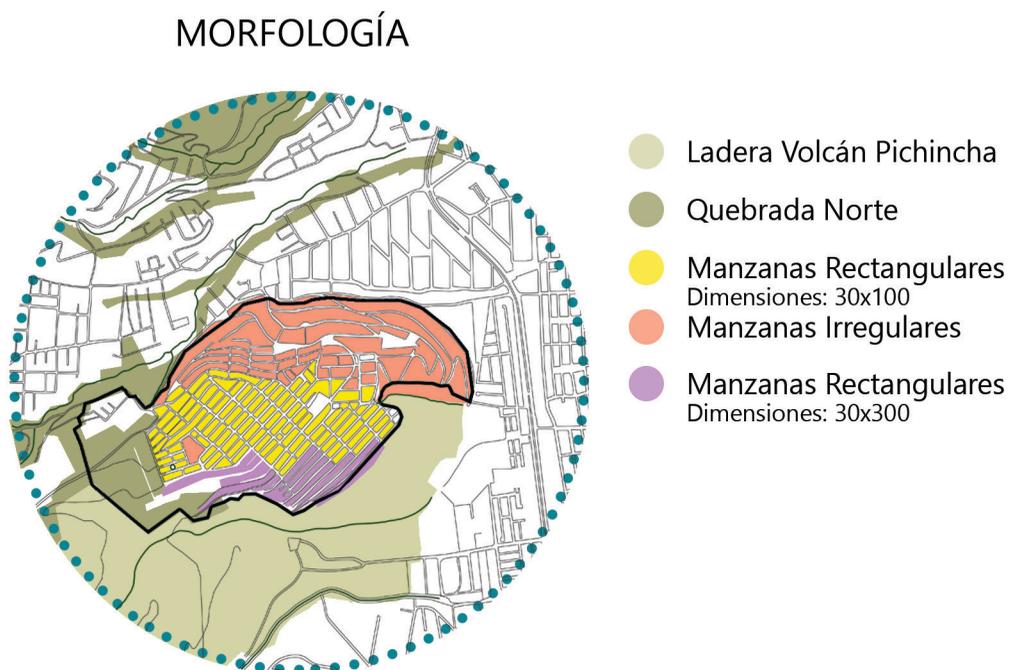


Figura 10: Esquema elementos - Morfología.

Al considerar que Atucucho se trata de un espacio que empezó a ser producido y habitado al mismo tiempo, las relaciones sociales, incluyendo las relaciones de desigualdad y explotación, toman protagonismo en el tejido urbano del barrio. El asentamiento se compone de manera general con tres tipos de manzanas; irregulares de dimensiones variadas, rectangulares de 30x300 metros y rectangulares 30x100 metros. Así, la topografía y la prolongación de algunas de las manzanas se han presentado como barreras que limitan la conectividad del barrio, este problema ha generado el desarrollo de un elemento muy particular en Atucucho, y es que justamente que en el lugar donde las manzanas no cumplen con su dimensión promedio los moradores del barrio han construido corredores peatonales que conectan las manzanas de manera vertical. Este sistema de escalinatas se convierte en un sistema alternativo que conecta los extremos del barrio.



Figura 11: Tejido urbano "Asentamiento Informal" vs. "Ciudad Central"

Por otra parte, un rápido vistazo a la franja periférica noroccidental nos muestra una fuerte diferenciación entre la ciudad central y la periferia informal a pesar de que estas colinden la una con la otra. Así, como observamos en la ilustración 53, el barrio al ser colindante con la centralidad "Parque Bicentenario", está fuertemente ligado al proyecto del Parque Bicentenario, que como habíamos dicho antes, es uno de los elementos estructurantes de la ciudad de Quito en la actualidad, se constituye en la parte central del proceso urbano y tiene la capacidad de generar un proyecto esencial en la conformación de un sistema integral para la ciudad; que articule integralmente de norte a sur los elementos representativos del proceso histórico de evolución de la ciudad y fortalezca la capitalidad de la ciudad.

A groso modo, cuando comparamos el tejido urbano de la ciudad central con el de la periferia informal, se visualiza una discontinuidad del tejido edificado, sometido a un fuerte proceso de polarización que tensiona la interacción entre relaciones sociales y estructuras territoriales, expuesta principalmente por el límite físico de la Avenida Occidental. Al interior de Atucucho observamos una ocupación fragmentada; vías estrechas, inexistencia de áreas verdes y una pérdida del paisaje rural, en contraposición con la ciudad central, centralidad "Parque Bicentenario", en donde las áreas centrales están completamente consolidadas, hay mayor número de espacios verdes y las manzanas poseen cierta regularidad.

En la siguiente escala se define el interior del barrio por sectores y luego se hace un análisis de áreas verdes y equipamientos. En el caso de los sectores, los bordes de los mismos están vinculados principalmente a la topografía del territorio. Así, se fueron adjudicando los terrenos teniendo con esta premisa, los primeros pobladores que participaron en la invasión del 28 de marzo de 1988 se localizan en la zona de Corazón de Jesús y la zona central, los demás sectores como El Cisne, la Escuela se van adicionando paulatinamente, estas agrupaciones se dan ya por tráfico de tierras, pues la legalización de las mismas recién se produjo en el año 2010.



1 Sector El Cisne



2 Sector Central



3 Sector Corazón de Jesús



4 Sector La Escuela



5 Sector La Campiña

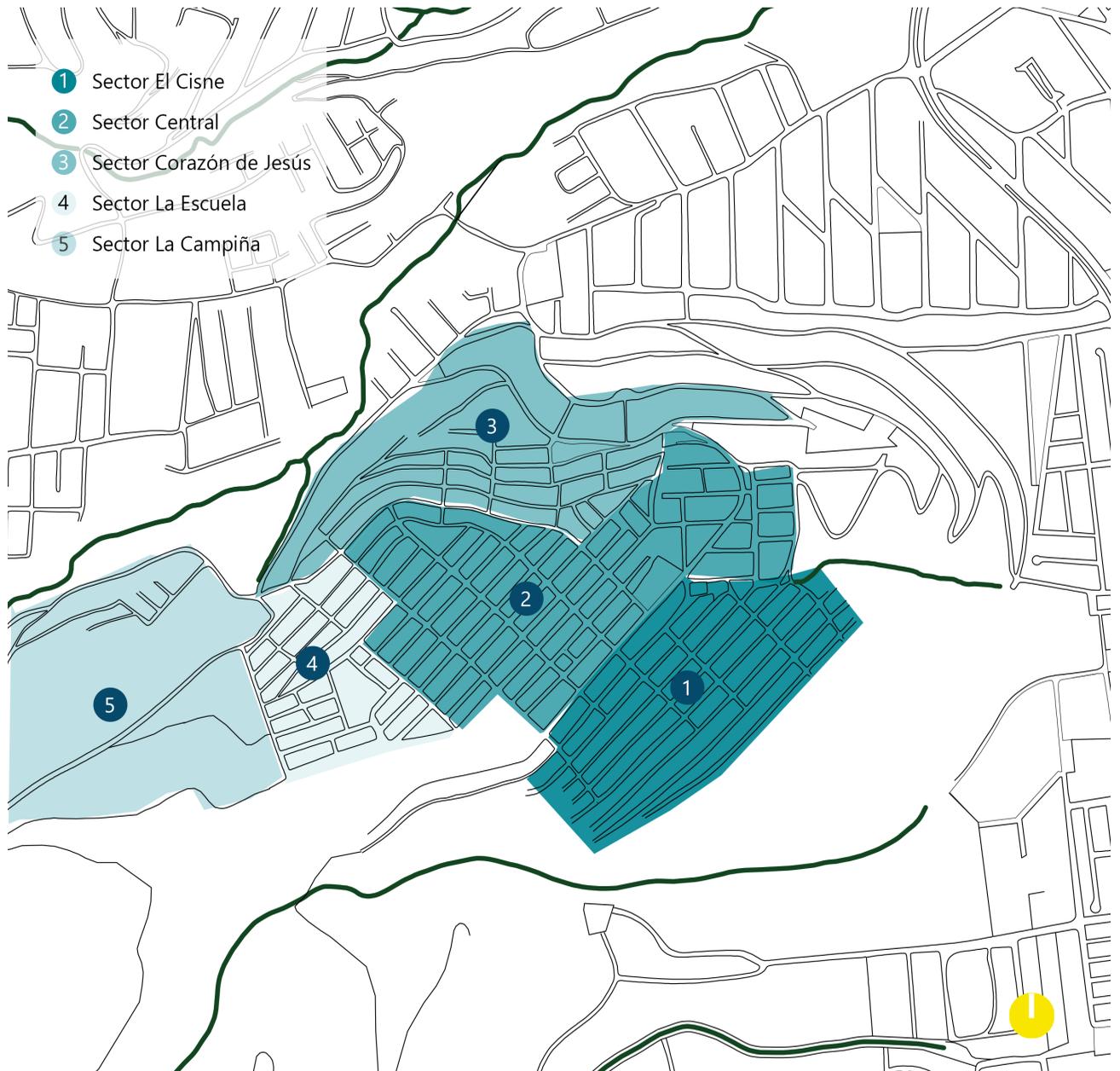
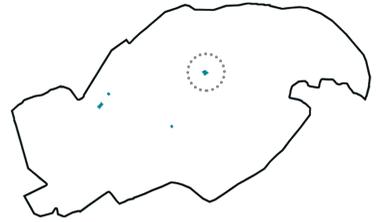
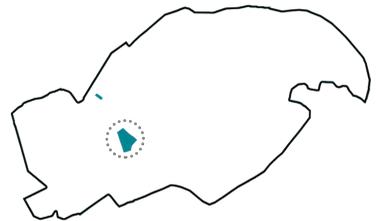


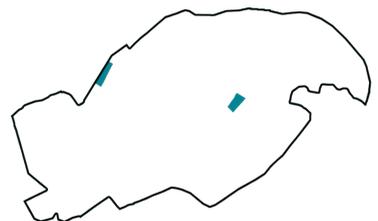
Figura 12: Sectores - Barrio Atucucho.



Equipamiento de Salud



Equipamiento Educativo



Equipamiento Deportivo



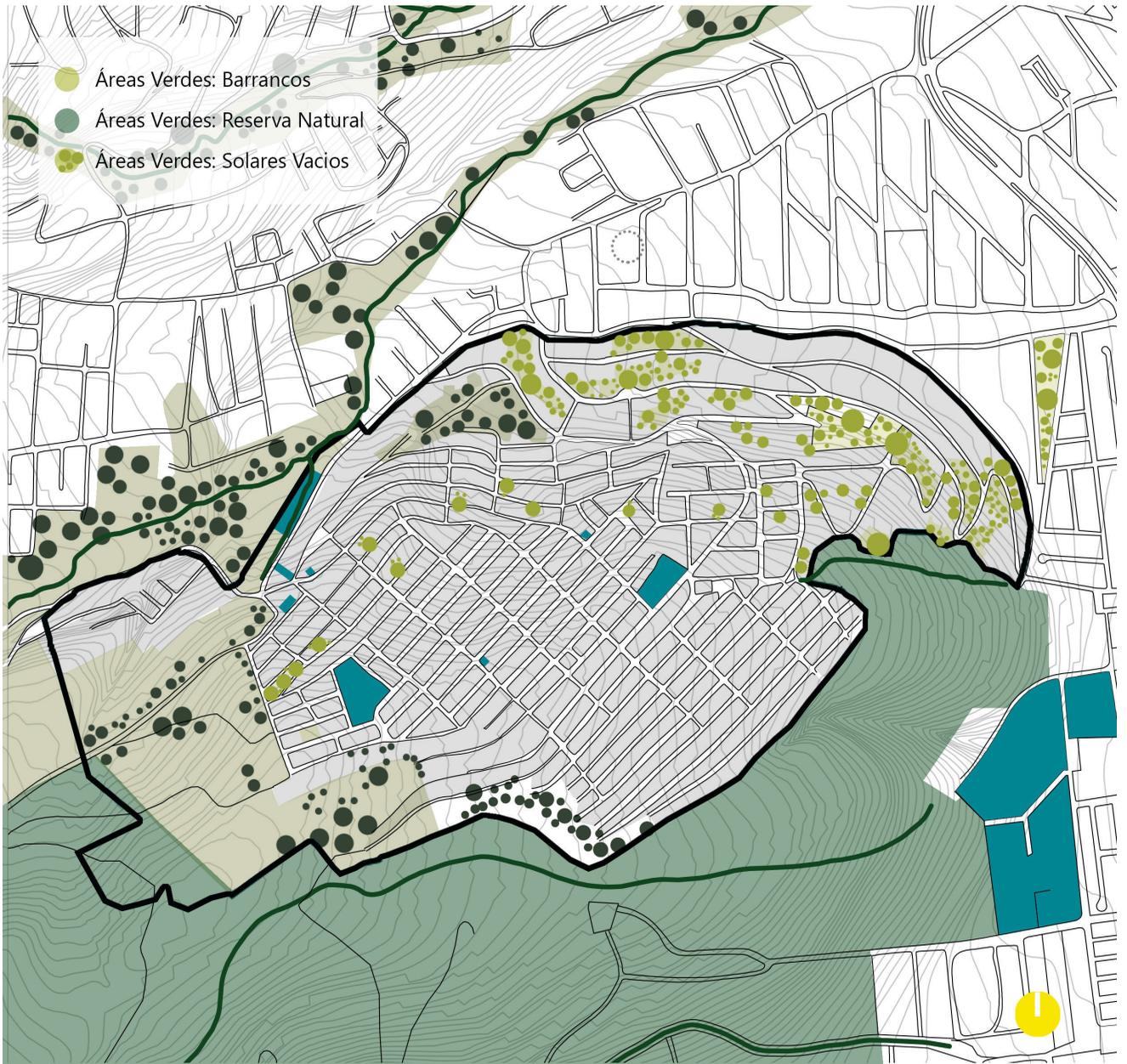


Figura 13: Esquema Equipamientos y Areas Verdes - Barrio Atcucho.

### V.2.3. Accesibilidad Vial

El acceso principal al barrio de Atucucho se realiza por la Avenida Occidental, eje longitudinal de alto tráfico, que se conecta con la vía Flavio Alfaro. Este acceso principal se desarrolla por la parte frontal del barrio, mientras que el acceso secundario conecta por la parte posterior.

En el esquema vial (Figura 55), los ejes consolidados (línea delgada continua de color azul claro) se caracterizan por tener una ocupación mixta de suelo. La actividad del barrio se desarrolla en la calle como principal espacio de uso público. Existe diferenciación de vías, pero no hay una organización específica que permita una movilidad eficiente dentro del barrio. Además, la mayoría de las vías se encuentran en muy mal estado, rompiendo la continuidad de la trama y ocasionando un desorden del sistema vial.



Figura 14: Esquema elementos principales de conectividad Barrio "Atucucho".

El sistema de transporte urbano público formal que disponen los moradores está conformado por las cooperativas; "Alborada", "Tranquito" y "San Carlos" con buses tipo de servicio de transporte convencional y alimentadores del Corredor Central Norte perteneciente al Sistema Integrado de Transporte Publico del Distrito Metropolitano de Quito. Las operadoras de transporte "Alborada" y "Tranquito" surten de sus servicios con 6 unidades cada una de ellas operan en la ruta "Atucucho-Comité del Pueblo", esta última empresa conecta a los habitantes con el resto de Quito con el Sistema Integrado de Transporte Publico del Distrito Metropolitano de Quito "Corredor Central Norte" y con la ruta "Atucucho-Estación La Ofelia", permitiendo a los habitantes comunicarse por su ruta

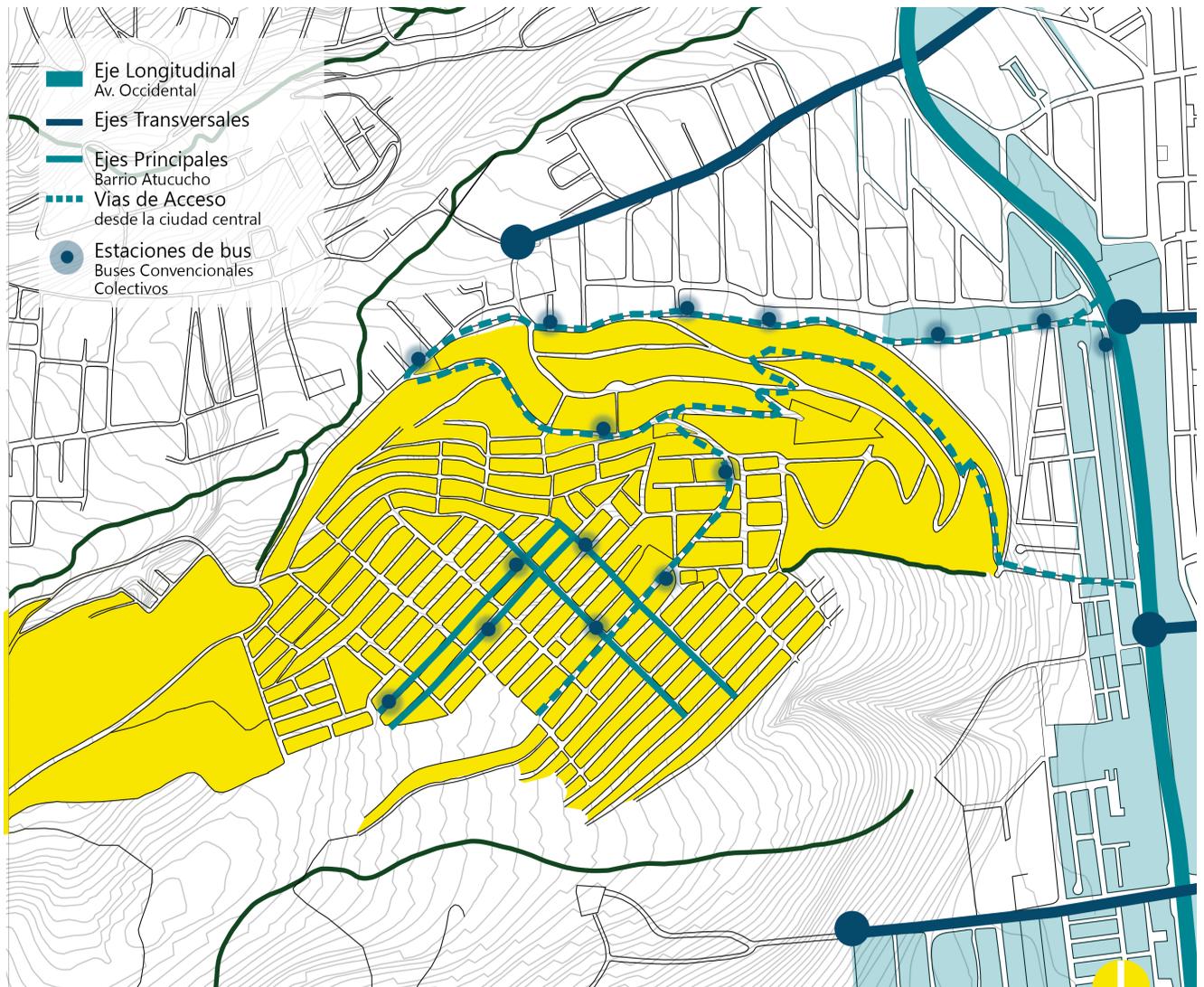
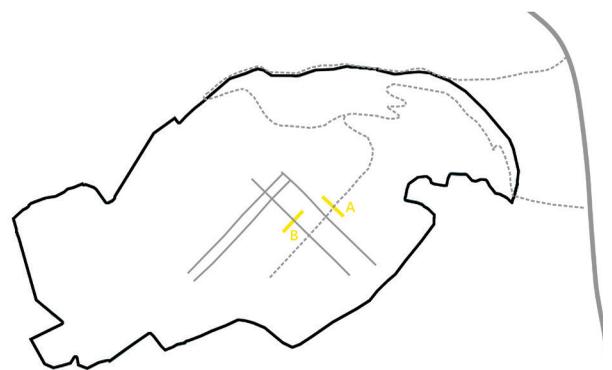


Figura 15: Esquema de Accesibilidad - Barrio "Atucucho".

Terminal La Ofelia – Playón la Marín, que son dos nodos importantes dentro del sistema vial de Quito. La ruta de bus actual responde a la consolidación del barrio, a través del eje norte-sur de uso mixto. También recorre el barrio sentido este-oeste llegando al extremo más alto del barrio (entrada de la escuela). Gran parte del barrio no es servido por el sistema de transporte público.



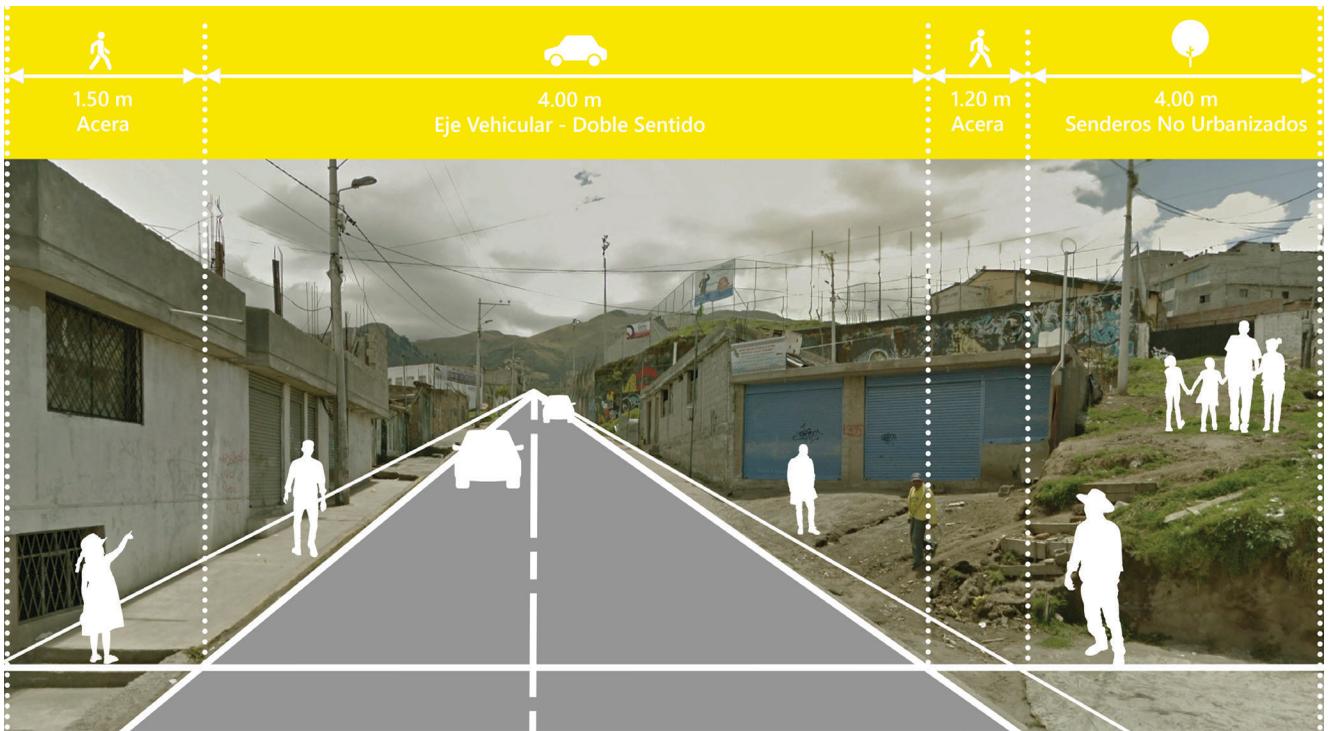


Figura 16: Corte Esquemático A-A' - Vía de Acceso Principal



Figura 17: Corte Esquemático B-B' - Eje Principal

## V.3. El concepto de “Itinerario Transversal”

A partir del análisis del conjunto urbano de la ciudad de Quito, el relato de la estructura vial y la puesta en valor de los elementos de accesibilidad como base para entender la aparición de los asentamientos informales dentro de la periferia de la ciudad, se realiza el siguiente plano de la situación actual de la zona norte de la ciudad, y más específicamente en la centralidad del “Parque Bicentenario”, y su franja periférica noroccidental.

Se debe tener en cuenta que dicha franja periférica corresponde a una extensa parte de la urbe. Es por esta razón que se decide centrar el estudio en el barrio de “Atucucho” y promover la vinculación de este barrio en específico con la ciudad canónica. Elemento que podría ser duplicado en varias partes de la franja periférica teniendo en cuenta las características de las diferentes centralidades existentes.

Así, uno de los elementos a rescatar dentro de este plano es la relación entre la ciudad canónica, construida con retículas más o menos yuxtapuestas y regulares, sobre la base de una accesibilidad proporcionada por una capa de ejes de mayor sección. Se destaca el desequilibrio entre los ejes longitudinales norte-sur y los ejes transversales este-oeste; que como hemos visto a lo largo de la investigación son producto del crecimiento acelerado de la ciudad, su constante confrontación con la topografía y el desarrollo de la informalidad en las laderas.

Además, en cuanto a elementos naturales, se destaca la presencia de los barrancos expuestos a lo largo de la franja noroccidental, la ladera noroccidental del volcán Pichincha y las áreas verdes urbanas. Dichos elementos, aunque no se encuentren vinculados entre sí en la actualidad, representan un fuerte foco de fortalecimiento de los corredores verdes, espacio de ocio, circulación peatonal y posible tránsito de transporte ligero.

Finalmente, se destaca el papel estratégico que juega el proyecto del Parque Bicentenario, perteneciente a la centralidad “Parque Bicentenario” entendido como un vacío que podría otorgarle porosidad al tejido urbano. De esta manera, el parque se

enmarca como uno de los elementos base para la articulación de la ciudad canónica y la periferia informal dentro del plan de "Itinerarios Transversales".



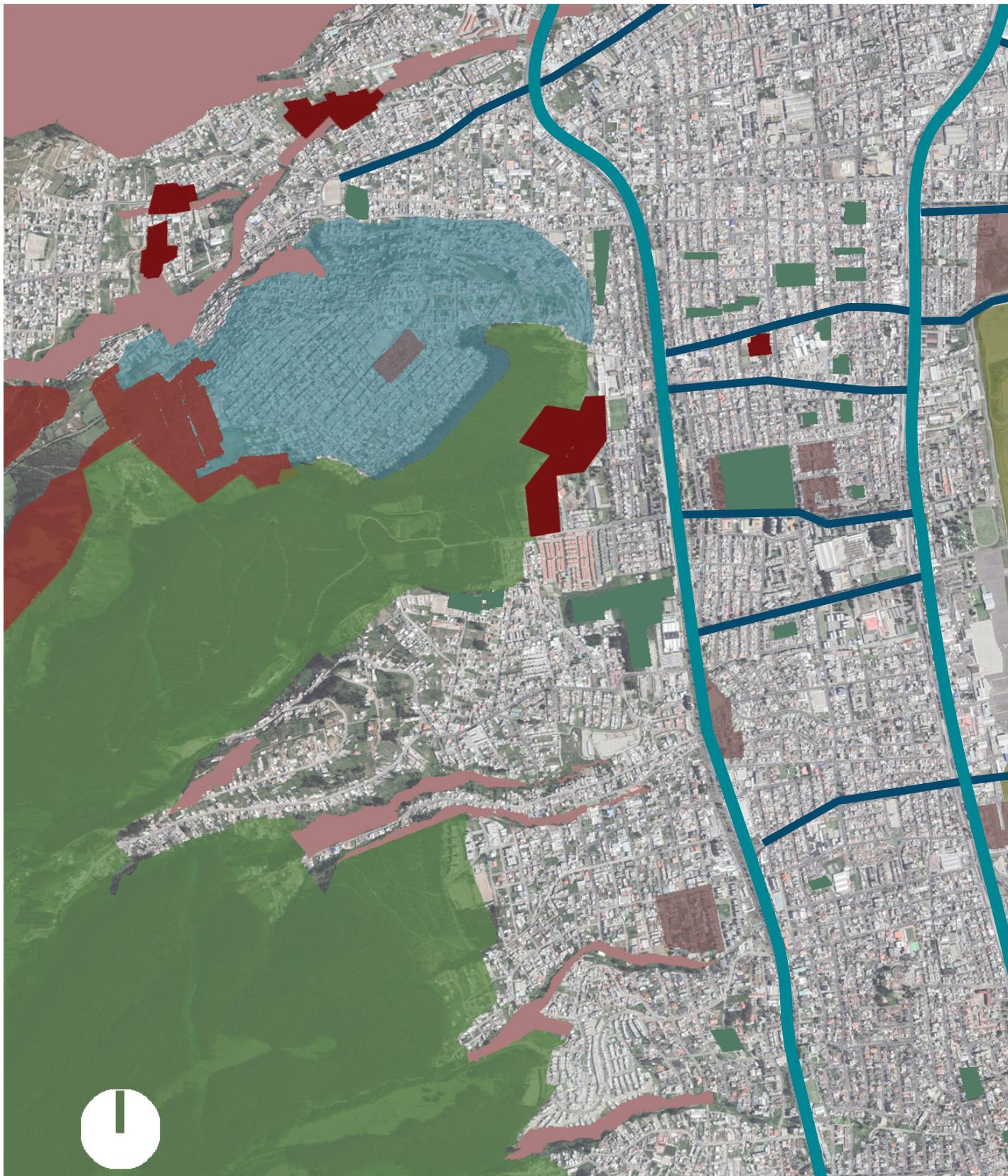


Figura 16: Estado actual - Centralidad "Parque Bicentenario" junto al Barrio de "Atucucho".



De esta manera, a través del análisis urbano macro de la Centralidad “Parque Bicentenario” y el estudio micro del barrio “Atucucho”, se implementa el concepto de “Itinerario Transversal”. En este se establecen actuaciones estratégicas de integración entre la periferia informal y la ciudad central; donde la conexión transversal es la idea central. La idea es de unir mediante recorridos peatonales algunas de las actuaciones puntuales estratégicas existentes y las actuaciones infraestructurales sectoriales. (Figura 17)

El objetivo es actuar de la manera menos pendiente de la conectividad infraestructural ortodoxa de los medios de transporte masivos, que en el caso de la ciudad de Quito se conforman por el “Sistema integrado de Transporte Público”, sino sobre la reconversión de vías o senderos existentes y que han marcado pautas en el desarrollo de la ciudad.

La definición de nuevas centralidades y la conexión transversal de los equipamientos entendidos como espacios libres es la idea fundamental. Se plantea una conexión más formal entre el espacio natural vinculado al barrio informal y las actuaciones estratégicas situadas en la ciudad central a través de los itinerarios de ocio que vinculan los equipamientos, las áreas verdes y elementos viales. De esta manera, los ejes transversales que parten del Parque Bicentenario, recorren la ciudad central y suben por las laderas del volcán Pichincha hacen que el bosque, que en la actualidad no posee un uso determinado, también tenga una categoría de parque, en el sentido que también es una reserva verde, capaz de cumplir una función porque puede ser recorrido.

Este recorrido está ligando tres centralidades; una centralidad existente, dos centralidades nuevas y dos parques; una reserva natural de ladera (Ladera Volcán Pichincha) y un parque urbano (Parque Bicentenario). Si nosotros conectamos correctamente a ese proyecto transversal la informalidad conseguiremos definir una estrategia de integración.

Paralelamente, para la mejor adecuación de la actuación estratégica de los “Itinerarios Transversales”, se promueve el tratamiento y conservación de quebradas y laderas próximas al barrio de “Atucucho”, la implementación de un espacio destinado a

la agricultura urbana en los terrenos existentes de uso semi agrícola y la consolidación de parques barriales, y de conexión entre áreas verdes en los solares.

De esta manera, se define que una de las posibles claves de la integración de esos barrios informales sería la conexión de esa estructura a través de la accesibilidad. Además, se crea una sinergia cuando se vincula el nuevo itinerario infraestructural con las actuaciones de centralidad.

En suma, la mejora de este barrio está ligada a la ejecución de "Itinerarios Transversales" que vinculan todos los elementos antes mencionados e implementan un modelo de accesibilidad más adecuado dentro de la periferia informal de la ciudad de Quito.



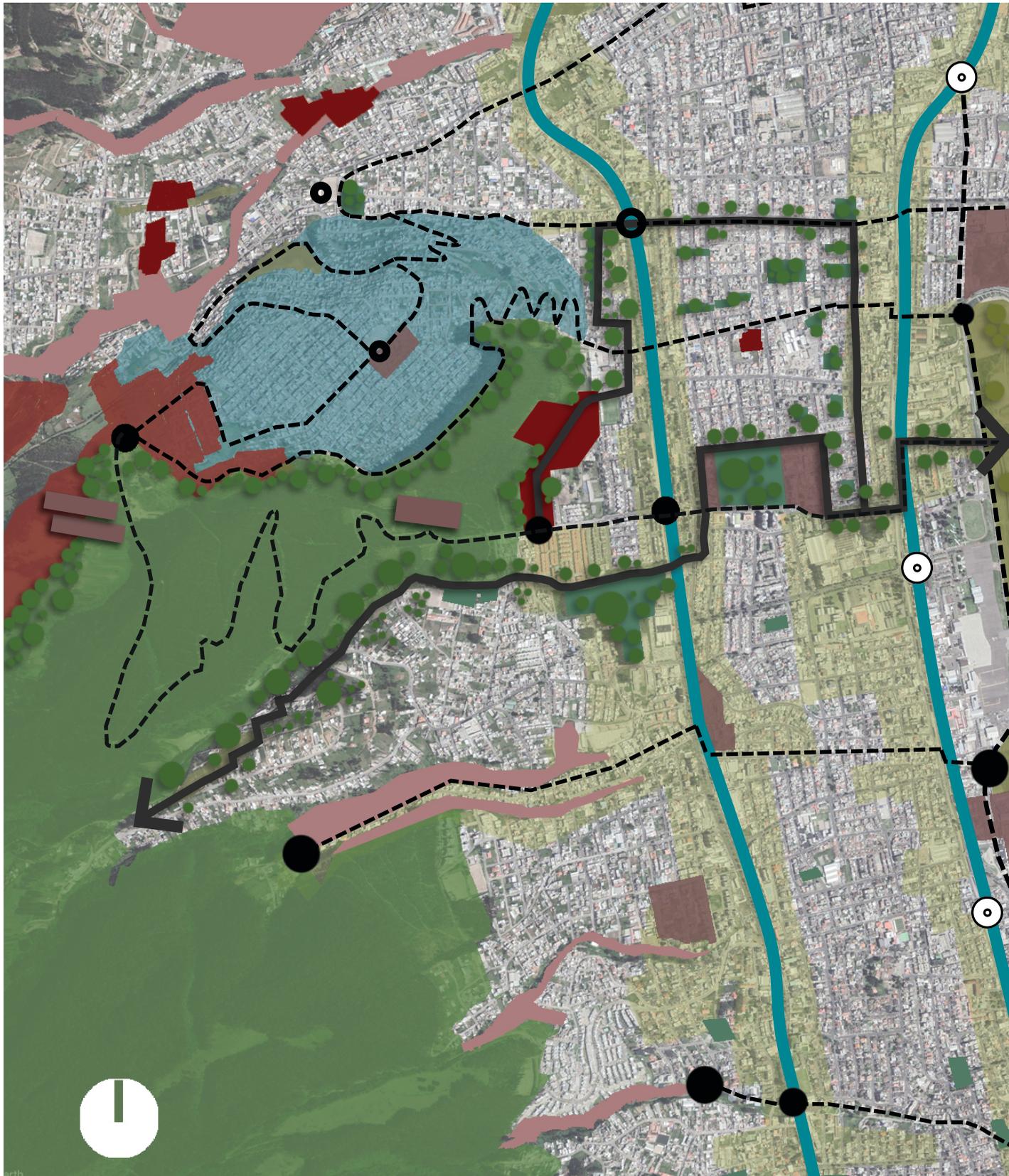


Figura 17: Propuesta "Itinerarios Transversales"- Centralidad "Parque Bicentenario" junto al Barrio de "Atucucho".



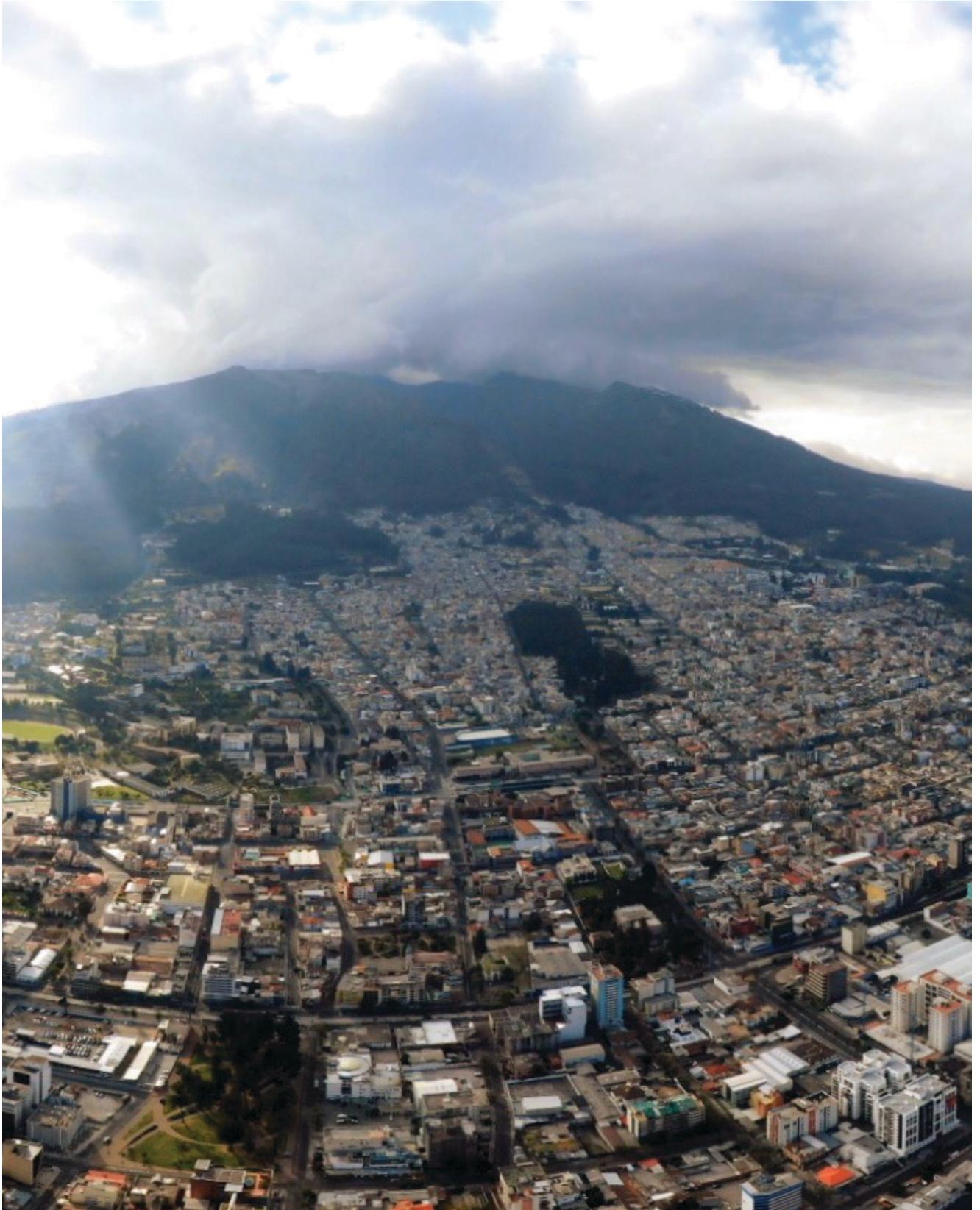


Figura: 18: Quito Aéreo. Vista hacia el Noroccidente. (Laderas Volcán Pichincha).

# CONCLUSIÓN PARCIAL

## UN MODELO DE ACCESIBILIDAD A LA PERIFERIA INFORMAL: “ITINERARIOS TRANSVERSALES”

En su origen los asentamientos informales localizados en la franja noroccidental de la ciudad están relacionados con el proceso urbano de Quito. Así, cuando se pasa de una forma de organización territorial longitudinal-polinuclear que caracterizaba a Quito hacia fines de los años sesenta, en la cual existían tres polos de centralidad; uno en el tradicional Centro Histórico, otro al sur en la Villa Flora, y el tercero al norte en La Mariscal, a una nueva forma de organización territorial de carácter más bien irregular, la ciudad comienza a incorporar nuevos tejidos que no estaban previstos dentro de los planes de ordenamiento de la época.

Dentro de este contexto y a través de la conjugación de los aspectos sectoriales estudiados en la franja noroccidente de la meseta de Quito; geografía, morfología urbana, movilidad, se llegó a la definición de la actuación estratégica de los “Itinerarios Transversales” que nos sirve como base para la unión de la periferia informal y la ciudad canónica.

Como solución primordial, se busca conferirle calidad al espacio urbano perteneciente a la periferia informal a través de la articulación urbana y la recomposición de los tejidos sobre espacios intersticiales a través de la introducción de nuevas áreas de centralidad, la vinculación de los elementos existentes, la continuidad del trazado vial y la conexión con el sistema de estructura viaria general.

Sin necesidad de crear nuevos espacios verdes dentro de la ciudad, ya tenemos a la ladera del volcán Pichincha que posee cualidades naturales y ambientales interesantes. De esta manera, se establece la idea de que solo con mejorar los itinerarios peatonales se puede vincular estos dos territorios espaciados en el tejido urbano.

En medida que estructuramos espacios geográficos marginales con la ciudad central, damos una nueva oportunidad a la informalidad de establecerse y formar parte de la ciudad central.

Estas actuaciones se encuadrarían en las actuaciones estratégicas que conforman también la estructura urbana, al determinar dónde están los centros, para luego decir que la propuesta sería la vinculación de lo uno con lo otro.

En suma, en una estructura lineal como la que posee la ciudad de Quito, y en función de los beneficios que esa estructura urbano-territorial ha aportado a periferia informal, la mejora del barrio de "Atucucho" parte de la ejecución de proyectos transversales. Así el concepto de "Proyecto Transversal" puede ser usado como instrumento de ligue entre la espina dorsal central, los espacios naturales y físicos localizados en el margen occidental de la ciudad de Quito.



# CONCLUSIONES FINALES

Desde la colonia, la evolución de la configuración urbana de Quito estuvo caracterizada por procesos de distorsión e intensificación de la lógica reticular dentro de los límites de lo que hoy llamamos centro histórico. A partir de la constitución de la República de Ecuador en 1830 y la presidencia de García Moreno, el país entra en un proceso de modernización institucional y de identificación nacional que impulsa a Quito como centro de referencia en la nación, movilizándolo un importante flujo de inmigración que entra en la capital y que genera un proceso de expansión urbana.

A lo largo del siglo XX la ciudad multiplicó por tres su dimensión este-oeste y por veinte su dimensión norte-sur, pasando de ser un núcleo consistente a adquirir una naturaleza urbana compleja, diversa y que se extendió longitudinalmente a lo largo de las faldas del Pichincha.

Con el afán de acceder al suelo urbano, la población busca mecanismos de acceso según su capacidad financiera. Para los grupos con mayores recursos económicos existen opciones dentro de la ciudad "formal" donde se encuentran todas las comodidades de la ciudad moderna contemporánea, mientras que otros segmentos optan por establecerse de forma informal en segmentos de la ciudad donde la calidad de vida es menor.

Así, el acceso informal al suelo urbano produce una serie de consecuencias negativas para la ciudad y para la calidad de vida de sus pobladores; para la ciudad, el apareamiento de asentamientos informales significa tener sectores que crecen bajo dinámicas y ritmos diferentes a la ciudad "formal", lo que provoca conflictos con la planificación territorial y para la población.

Paralelamente a través del estudio de las tres propuestas de planificación de ciudades latinoamericanas, una ligada a la movilidad y morfología urbana (Plan de Curitiba) y otra ligada a la

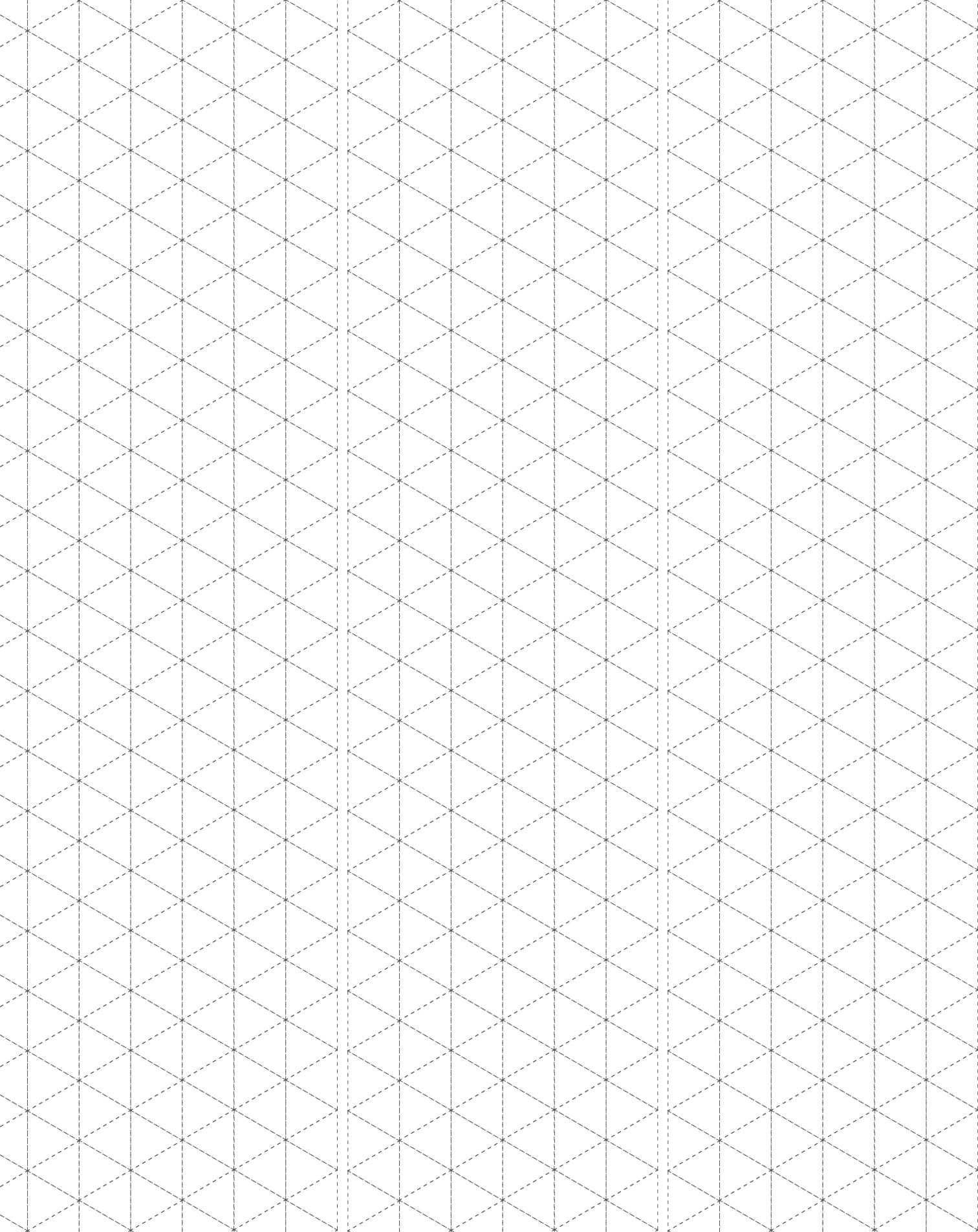
geografía y política: (Plan de desarrollo de Medellín) y la última del barrio y su geografía (Urbanización de Favelas) se determina que la actuación sobre la movilidad, es uno de los factores más rentables de la intervención urbana, en sentido de que la resolución de la accesibilidad tiene un gran impacto social, y es de índole público.

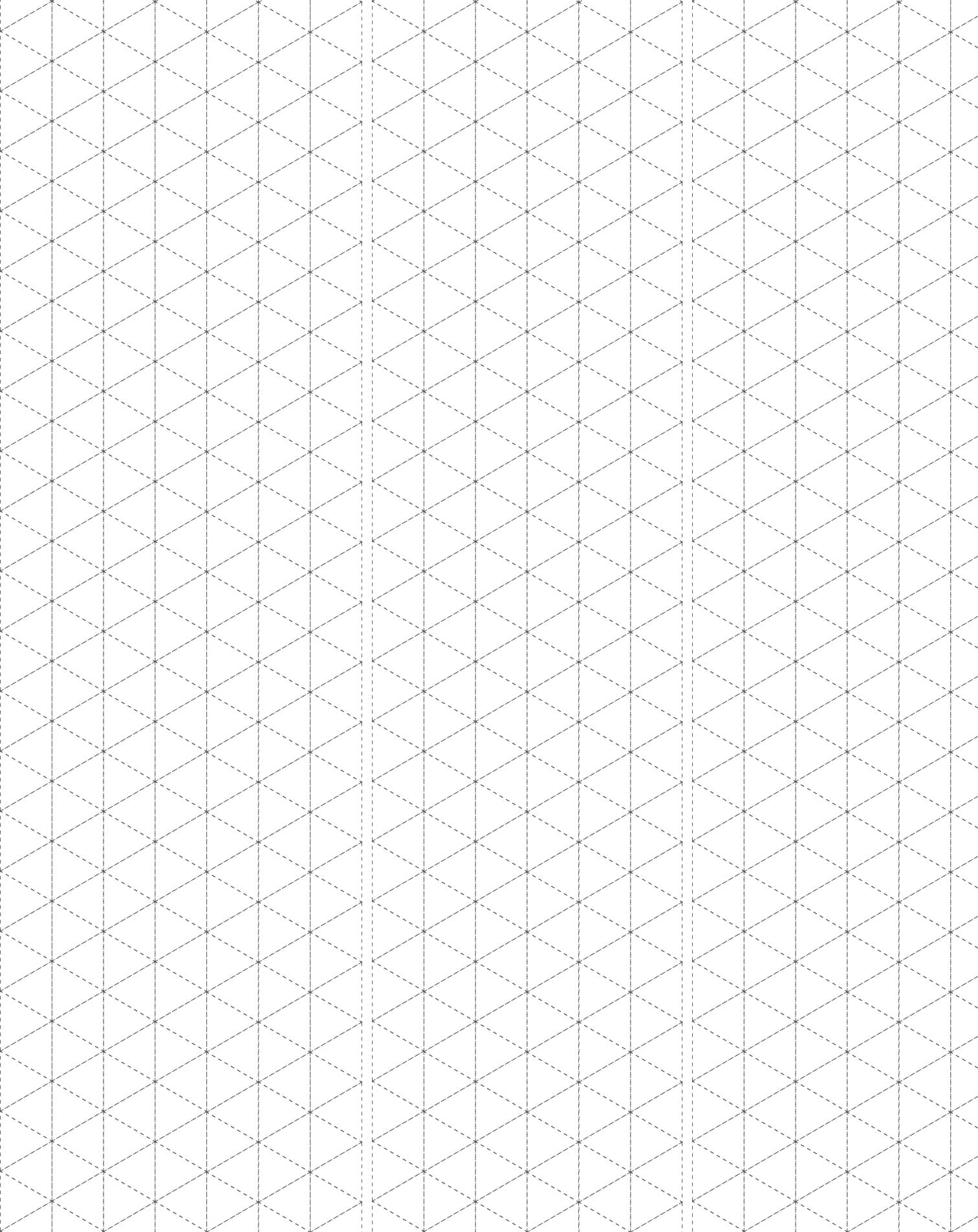
En el caso de Quito, con una dinámica muy parecida a la de la ciudad de Medellín, los suelos que no eran aptos para la urbanización y que estaban localizados en las laderas orientales del volcán Pichincha, fueron colonizados por la informalidad. Esta situación geográfica explica en un principio la pérdida de la accesibilidad y la necesidad de encontrar una nueva armonía entre la periferia informal y la ciudad canónica. Así, el desequilibrio de la movilidad y de la accesibilidad es uno de los componentes más significativos de la desigualdad social y material entre la ciudad canónica y la periferia informal. Estos dos elementos son elementos fundamentales del "derecho a la ciudad" para los habitantes de los territorios marginados, y constituyen una dimensión clave para la permanencia, la disminución o el incremento de desigualdades sociales y espaciales.

Se considera que las actuaciones sobre aspectos estructurales de la accesibilidad son prioritarias a la hora de mejorar la integración de los barrios localizados en la periferia informal con la ciudad compacta planificada. Así, se plantea el concepto de itinerarios transversales que través de la comunión de la intervención infraestructural sectorial y la intervención puntual estratégica consiguen la vinculación de la periferia informal. Al lograr que la unión de estas dos estrategias provoque un efecto de amplitud, se puede dar un espacio o una nueva oportunidad a la periferia informal dentro de la ciudad canónica.

En una ciudad como esta, estos proyectos transversales serían la clave o una de las claves para la integración por qué; en primer lugar, sobre ellos podríamos hacer un ejercicio de mejora de la movilidad y, en segundo lugar, acortaríamos la distancia psicológica entre esos barrios y la ciudad canónica o estructuras centrales.







# TABLA DE FIGURAS

<b>EL CONCEPTO DE “PERIFERIA INFORMAL” DENTRO DE LA CIUDAD COMPACTA. •</b>	<b>19</b>
Figura 1: Quito aéreo. Vista hacia la ladera Noroccidental. Volcán Pichincha.	20
Figura 1: Asentamientos informales - Medellín, Colombia.	24
Figura 2: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.	25
Figura 3: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.	25
Figura 4: Villa Miseria, Buenos Aires-Argentina.	26
Figura 5: Villa Miseria, Buenos Aires-Argentina.	26
Figura 6: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.	26
Figura 7: Pueblos Jóvenes, Lima-Perú.	27
Figura 8: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.	27
Figura 9: Urbanizaciones Pirata, Bogotá-Colombia.	27
Figura 10: Comuna 13-Medellín-Colombia.	28
Figura 11: Comuna 13, Medellín-Colombia.	28
Figura 12: Comuna 13, Medellín-Colombia.	28
Figura 13: Favelas, Río de Janeiro-Brasil.	29
Figura 14: Favelas, Rio de Janeiro-Brasil.	29
Figura 15: Favelas, Río de Janeiro -Brasil.	29
Figura 16: Barrios Populares - Quito, Ecuador.	30
Figura 17: Barrios Populares - Quito, Ecuador.	30
Figura 18: Barrios Populares - Quito, Ecuador.	30
Figura 18: Asentamientos informales en favela Rio De Janeiro - Brasil	32

Figura 1 : Ubicación Ecuador. Ciudad de Quito - Distrito Metropolitano de Quito	34
	34
<b>QUITO: UNA CIUDAD EN CONTINUO CRECIMIENTO •</b>	<b>35</b>
Figura 2: Ubicación Meseta de Quito.	36
Figura 3: Quito Colonial-1530. <i>ANÓNIMO</i> .	39
Figura 4: Original esquema "Cabildo Quiteño"- Año 1573. <i>ANÓNIMO</i> .	39
Figura 5: Adaptación de esquema "Cabildo Quiteño" - Año 1573. <i>ANÓNIMO</i> .	39
Figura 6: Ilustración "Cabildo Quiteño" - Año 1573. <i>ANÓNIMO</i> .	40
Figura 7: Cartografía de Quito - Año 1734 - <i>DIONISO ALCEDO</i>	41
Figura 8: Cartografía Misión Geodésica- 1948. <i>JORGE Y ANTONIO DE ULLOA</i> .	41
Figura 9: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1535-1568	41
Figura 10: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1748-1879.	43
Figura 11: Plano de Quito - Año 1931.	44
Figura 12: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1876-1922.	45
Figura13: Zonificación. Plan Regulador de la ciudad de Quito elaborado por Jones Odriozola. Periodo: 1942-1945	46
Figura 13a: Uso de suelo propuesto para Plan Regulador de la Ciudad de Quito. Periodo 1942-1945.	46
Figura14: Esquema vías. Plan Regulador de la ciudad de Quito elaborado por Jones Odriozola. periodo: 1942-1945.	47
Figura 15: Multifamiliares en el sector de "San Carlos" - Año 1979. <i>EL COMERCIO</i> .	49
Figura 16a: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal (1904-1960). <i>FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA</i> .	50
Figura 16b: Esquema de la forma de organización territorial longitudinal polinuclear (1960-1970). <i>FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA</i>	50
Figura 17 : Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1980-1990.	51
Figura 19: Crecimiento urbano de la ciudad de Quito. Periodo: 1990-2000.	52
Figura 18: Las 9 Administraciones Zonales de Quito. Distrito Metropolitano de Quito. <i>MUNICIPIO DE QUITO</i>	52

Figura 20: Parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito. <i>MUNICIPIO DE QUITO</i>	53
Figura 21: Foto aérea de Quito . Vista desde la ladera noroccidental (Volcán Pichincha).	53
Figura 22a: Distrito Metropolitano de Quito - Conjunto Urbano - Año 2014	54
Figura 22b: Esquema de la forma de organización territorial de área metropolitana. <i>FERNANDO CARRIÓN Y JAIME ERAZO ESPINOSA</i>	54
Figura 23: Foto aérea de Quito . Vista desde el este. Centralidad "Parque Bicentenario".	55
Figura 22 : Esquema vías longitudinales primarias - Meseta Quito	56
Figura 22: Cronología elementos estratégicos del desarrollo urbano de la ciudad de Quito.	58
Figura 24: Ampliación de la superficie urbana de la ciudad de Quito.	60
Figura 25: Centro Histórico de Quito. Año 1970. <i>EL COMERCIO</i>	60
Figura 26: Asentamientos informales de Quito - Año 1980.	61
Figura 27: Asentamientos informales en ladera noroccidental. <i>IDB Management Project.</i>	61
Figura 28: Quito+Planificación Urbana dentro de la periferia. Periodo 1970-2020.	62
Figura 29: Asentamientos informales en ladera noroccidental. <i>IDB Management Project.</i>	63
Figura 30: Asentamientos informales. Quito, Ecuador. <i>EL COMERCIO</i>	63
Figura 31: Asentamientos informales. Quito, Ecuador. <i>EL TELEGRAFO</i>	63
Figura 20: Proyección Ruta Quito Cables - Año 2019 - Colegio de Ingenieros Mecánicos de Pichincha	64
Figura 32 : Esquema asentamientos informales en periferia- Meseta Quito.	66
Figura 33: Quito aéreo. Vista desde Centro Histórico a la Ladera Occidental (Volcán Pichincha)	68
Figura 1: Esquema del Sistema de Movilidad Integrado del Distrito Metropolitano de Quito.	70

## **LA RED VIAL DE QUITO Y SU PAPEL EN LA PERIFERIA INFORMAL • 71**

Figura 3: Implantación ferrocarril - Año 1908.	72
Figura 2: Ruta completa Ferrocarril -Ecuador	72
Figura 4: Ruta Tranvía - Año 1914	73
Figura 5 : Ruta Tranvia - Año 1914.	73

Figura 6: Primera Cooperativa de Transporte - Año 1949. <i>ARCHIVO HISTÓRICO.</i>	74
Figura 7 : Construcción de los túneles en San Diego, San Roque y El Tejar - Año 1970. <i>ARCHIVO HISTÓRICO</i>	74
Figura 8: Plano de Quito - Año1970. <i>SECRETARIA DEL TERRITORIO DEL DMQ.</i>	75
Figura 9: Esquema del desarrollo vial ciudad de Quito- Año 1970.	75
Figura 10: ANTES, Terminal de Cumandá - Año 1970. <i>ARCHIVO HISTÓRICO.</i>	76
Figura 11: DESPÚES, Terminal de Cumandá. Construcción realizada el año de 1982. <i>ARCHIVO HISTÓRICO</i>	76
Figura 12: Bus de dos pisos. En la alcaldía de Álvaro Pérez se trajeron estos vehículos desde Inglaterra - Año 1980. <i>EL COMERCIO</i>	77
Figura 13: Antiguo autobús de la ruta Colón-Camal - Año 1985. <i>EL COMERCIO</i>	77
Figura 10: Esquema del desarrollo vial ciudad de Quito - Año 1980.	79
Figura 11: Trolebús - Año 1995. <i>EL COMERCIO</i>	81
Figura 12: Mancha urbana de Quito - Año 1995. Paradas del Sistema de Transporte Integrado "Trolebús".	81
Figura 13: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor "Troncal Central Trolebús".	82
Figura 14: Troncal Oriental Ecovía - Año 2001. <i>EL COMERCIO</i>	82
Figura 15: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor "Troncal Oriental Ecovía".	83
Figura 16: Troncal Oriental Ecovía - Año 2001. <i>EL COMERCIO</i>	83
Figura 17: Mancha urbana de Quito - Año 2000. Paradas del corredor "Troncal Occidental".	84
Figura 18: Troncal Occidental - Avenida "América" - Año 2012. <i>EL COMERCIO.</i>	84
Figura 19: Sistema de Transporte Metrobus-Q - Año 2019. <i>MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO</i>	85
Figura 16: Troncal Occidental - Año 2012. <i>EL COMERCIO.</i>	86
Figura 17: Red de Buses Convencionales. <i>BCNECOLOGÍA</i>	87
Figura 18: Metro de Quito- Año 2020. <i>EL COMERCIO.</i>	88
Figura 19: Primera línea de Metro de Quito - Año 2020. <i>MUNICIPIO DEL DISTRITO</i>	

<i>METROPOLITANO DE QUITO</i>	89
Figura 19: Red Infraestructura Vial - Sistema Integrado de Transporte. Meseta Quito	90
Figura 20: Quito aéreo. Vista de la zona Norte.	92
<b>ACTUACIONES DE REFERENCIA: ACCESIBILIDAD A LOS BARRIOS EN PERIFERIA. •</b>	<b>95</b>
Figura 1: Panorama de Curitiba - Año 1850. <i>Grabado de Jean-Baptiste Debret.</i>	96
Figura 2: Esquema Ciudad "Tortuga". <i>JAIMÉ LERNER</i>	96
Figura 3: Esquema de Infraestructura vial. <i>GOBIERNO DE CURITIBA</i>	97
Figura 4: Vías estructurales con canaleta exclusiva y estaciones-tubo. <i>GOBIERNO DE CURITIBA</i>	98
Figura 5: Estaciones-Tubo.	98
Figura 4: Diagrama de las líneas de autobuses y terminales de transporte colectivo de Curitiba. <i>GOBIERNO DE CURITIBA</i>	99
Figura 7: Planta Villa Olímpica-Barcelona - Año 1992.	100
Figura 8: Anillo Olímpico de Montjuic - Año 1992.	100
Figura 9: Frente Marítimo. Barcelona, España. <i>ARQ. XAVIER NOGUÉS.</i>	101
Figura 10: Barrios del Norte- Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA.</i>	102
Figura 11 Comuna 13. Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i>	102
Figura 12: Comuna 13. Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i>	102
Figura 13: Localización de "Proyectos Urbanos Integrales". En color naranja la "Comuna Nororiental". Medellín, Colombia. <i>MEDIO AMBIENTE, URBANISMO Y SOCIEDAD.</i>	103
Figura 14: Comuna 13. Proyecto "MetroCable". Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA.</i>	103
Figura15: Sistema Integrado de Transporte Público Medellín,Colombia, <a href="https://www.metrodemedellin.gov.co/">HTTPS://WWW.METRODEMEDELLIN.GOV.CO/</a>	104
Figura 16: Esquema Línea "K". Medellín Colombia.	105
Figura17: Proyecto "Biblioteca España". Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i>	105
Figura 19: <i>Después.</i> Proyecto "Juan Bobo". Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i>	106
Figura 18: <i>Antes.</i> Proyecto "Juan Bobo". Medellín, Colombia. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i>	106

Figura 20: Distribución de las favelas en Brasil, 2000. <i>SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN (SEMPLA)</i> .	108
Figura 21: Ciudad formal vs. asentamientos informales. Sao Paulo, Brasil.	110
Figura 22: Ciudad formal vs. asentamientos informales. Sao Paulo, Brasil. <i>TUCA VIEIRA</i>	110
Figura 24: Maqueta del Plan Urbano para Paraisópolis - Año 2009.	111
Figura 23: Plan de Desarrollo Urbano para Paraisópolis - Año 2009.	111
Figura 25: Plan de Desarrollo Urbano para Paraisópolis con las diferentes capas - Año 2009.	112
Figura 27: "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. <i>BIENAL DE ARQUITECTURA DE QUITO (BAQ 2010)</i> .	114
Figura 26: <i>Antes</i> , Paraisópolis. Sao Paulo, Brasil, 2000 <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	114
Figura 28: "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. ( <i>BAQ 2010</i> ).	114
Figura 29: Implantación "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. <i>BIENAL DE ARQUITECTURA DE QUITO (BAQ 2010)</i> .	115
Figura 29: "Programa Habitacional Paraisópolis". Sao Paulo, Brasil. ( <i>BAQ 2010</i> ).	115
Figura 31: Reurbanización Área "SAPÉ" , 2014. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	116
Figura 30: <i>Antes</i> , Sector de Sapé. Sao Paulo, Brasil, 2000 <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	116
Figura 32: Reurbanización Área "SAPÉ" , 2014. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	116
Figura 33: Implantación de la Reurbanización Área "SAPÉ" , 2014. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	117
Figura 34: Reurbanización Área "SAPÉ" , 2014. <i>PLATAFORMA ARQUITECTURA</i> .	117
Figura 35: <i>De arriba a abajo</i> - Medellín, Colombia. Sao Paulo, Brasil. Curitiba, Brasil.	118
Figura 36: <i>De arriba a abajo</i> - Medellín, Colombia. Sao Paulo, Brasil. Curitiba, Brasil.	120
<b>LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DE LOS "ITINERARIOS TRANSVERSALES" •</b>	<b>123</b>
Figura 1: Ubicación de Periferia informal-Noroccidente de Quito	126
Figura 2: Manzanas y topografía. Diferenciación entre manzanas en laderas y manzanas en ciudad central.	129
Figura 3: Esquema de la parte norte de la periferia las manzanas en contraposición a las manzanas de la parte central	131
Figura 4: Zonificación Proyecto "Parque Bicentenario". <i>EPMMOP</i>	132
	173

Figura 5: Esquema ejes viales. Noroccidente Quito	135
Figura 6: Barrio de Atucucho - Noroccidente de Quito. <i>EL TELÉGRAFO</i>	136
Figura 7: Barrio de Atucucho - Noroccidente de Quito. <i>EL TELÉGRAFO</i>	137
Figura 8: Esquema elementos - Geografía.	138
Figura 9: Esquema Corte Longitudinal - Topografía Atucucho	139
Figura 10: Esquema elementos - Morfología.	140
Figura 11: Tejido urbano "Asentamiento Informal" vs. "Ciudad Central"	141
Figura 12: Sectores - Barrio Atucucho.	143
Figura 13: Esquema Equipamientos y Areas Verdes - Barrio Atucucho.	145
Figura 14: Esquema elementos principales de conectividad Barrio "Atucucho".	146
Figura 15: Esquema de Accesibilidad - Barrio "Atucucho".	147
Figura 16: Corte Esquemático A-A' - Vía de Acceso Principal	149
Figura 17: Corte Esquemático B-B' - Eje Principal	149
Figura 16: Estado actual - Centralidad "Parque Bicentenario" junto al Barrio de "Atucucho".	152
Figura 17: Propuesta " <b>Itinerarios Transversales</b> " - Centralidad "Parque Bicentenario" junto al Barrio de "Atucucho".	156
Figura: 18: Quito Aéreo. Vista hacia el Noroccidente. (Laderas Volcán Pichincha).	158
Figura: 18: Quito Aéreo. Vista hacia el Noroccidente. (Laderas Volcán Pichincha).	160



# REF. BIBLIOGRÁFICA

Secchi, B. "La Ciudad De Los Ricos y La Ciudad De Los Pobres", 2014.

Davis, M. "Planeta De Ciudades Miseria", 2006.

"Quito Se Convirtió En La Ciudad Más Poblada Del Ecuador Con Más de 2,7 Millones de Habitantes En El 2018 | El Comercio."

## EL CONCEPTO DE "PERIFERIA INFORMAL" DENTRO DE LA CIUDAD COMPACTA.

19

Benevolo L. "Histoire de La Ville.", 1983.

Jenks, M. y Burgess, R. "Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries.", 2000.

Duhau, Soledad, and Rodríguez, "Hábitat Popular y Política Urbana.", 1998

Ezquiaga Dominguez J. "La Infraestructura En El Desarrollo Integral de América Latina", 2012.

Borja J. Carrión F. y Corti M. "Ciudades Resistentes, Ciudades Posibles", 2002.

Germani G. 'El proceso de urbanización en la Argentina', Trabajos e investigaciones del Instituto de sociología, publicación interna n°4 (Buenos Aires: Servicio de documentación de sociología, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Turner J. "Freedom to Build: Dweller Control of the Housing Process", New York, 1972.

Mohan R. "UNDERSTANDING THE DEVELOPING METROPOLIS Lessons from the City Study of Bogota and Cali, Colombia", 1994.

CAMARGO A. y HURTADO A. "Informalidad del Siglo XXI. Características de la oferta informal de suelo y vivienda en Bogotá durante la primera década del Siglo XXI", 2018.

Sánchez LM. "La ciudad-refugio. Migración forzada y reconfiguración urbana en Colombia. Barranquilla: Universidad del Norte", 2012.

Azuela A., Tomas F., Silva H., Ceneviva L. "Favelas y Fraccionamientos Irregulares En São Paulo", 2016.

Correa D. y Vasconez J. "Urban Slums Reports: The Case of Quito, Ecuador", 2013.

Nogué i Font J. y Observatori del Paisatge (Catalunya). "Franges. Els Paisatges de La Perifèria", 2012.

Profesor emérito de la Universitat Oberta de Catalunya (virtual). Dirigió el Programa de Ciudad y Urbanismo desde 2006 a 2016.

Borja J. y Muxí Z. "El Gobierno Del Territorio de Las Ciudades Latinoamericanas", 2001.

## QUITO: UNA CIUDAD EN CONTINUO CRECIMIENTO

35

. Salomón F. "Los Señores Étnicos de Quito en la Época de los Incas. La Economía Política de los Señores Étnicos Norandinos", 2013.

Achig L., "El Proceso Urbano de Quito (Ensayo de Interpretación)", 1983.

Peralta Arias J. y Higuera García E. "Sustainable Urban Evaluation of Quito's Master Plans. Period 1942-2012.", 2016.

Carrión F., "La Renovación Urbana En Quito.", 1983.

Carrión F. y Erazo Espinosa J., "La Forma Urbana de Quito: Una Historia de Centros y Periferias", 2012.

"Municipio Del Distrito Metropolitano de Quito Diagnóstico Estratégico-Eje Territorial Diagnóstico Del Territorio Del DMQ Unidad Del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Del DMQ."

Carrión F. y Erazo Espinosa J., "La Forma Urbana de Quito: Una Historia de Centros y Periferias", 2012.

"Municipio Del Distrito Metropolitano de Quito Diagnóstico Estratégico-Eje Territorial Diagnóstico Del Territorio Del DMQ Unidad Del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Del DMQ."

Bermúdez et al., "La Investigacion Urbana En Ecuador (1990-2015) : Cambios y Continuidades."

Correa, "Una Linea En Los Andes.", Harvard Graduate School of Design, 2013.

El Proyecto Quito Cables Tiene Tres Alternativas Para Continuar | El Comercio."

## LA RED VIAL DE QUITO Y SU PAPEL EN LA PERIFERIA INFORMAL

71

Kingman E. La ciudad y los otros: Quito 1860-1940. Quito: FLACSO Ecuador, 2006.

Carrión F., "La Renovación Urbana En Quito.", 1983.

Abba, Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires. Centro de Investigaciones, Hábitat y Municipio (CIHaM), FADU, UBA, Documento de trabajo. 2005

Montezuma, PRESENTE Y FUTURO DE LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ: Retos y realidades, 2000

Vásconez J., Expansión Urbana en América Latina, Universidad de Nueva York, 2003.

Agência de Ecología Urbana de Barcelona, "Reestructuración de la Red de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito", 2017.

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Visión de Quito 2040.

## ACTUACIONES DE REFERENCIA: ACCESIBILIDAD A LOS BARRIOS EN PERIFERIA.

95

Lerner J., "Acupuntura Urbana.", 2005.

Lerner J., "Acupuntura Urbana.", 2005.

Echeverri A. y Orsini F., "Informalidad y Urbanismo Social En Medellín.", 2010.

EDU, "Proyecto Urbano Integral En La Zona Nororiental de Medellín – Un Modelo de Transformación de Ciudad.", 2006.

Echeverri A. y Orsini F., "Informalidad y Urbanismo Social En Medellín.", 2010.

Ureta, Sebastian. "To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility Among the Low-income Population in Santiago, Chile". *Mobilities* 3, no. 2, 2008.

Cobbett W., "El Estatuto de La Ciudad de Brasil.", Ministerio de las Ciudades de Brasil y Secretaria Nacional de Programas Urbanos, 2003.

"Urbanização de Favelas | Secretaria Municipal de Habitação | Prefeitura Da Cidade de São Paulo."

Jacques P. "Estética da Ginga." Río de Janeiro: Editorial Casa da palavra, 2001.

Amorim, Otero, and Pirondi, "Paraisópolis: Plan de Desarrollo Urbano 2010-2025. São Paulo, Brasil.", 2009.

Collins, M y Urmenta I., Informal ToolBox: Slum LAB Paraisópolis/"Oficina de Ideas", 2008.

"Re-Urbanización de Sapé / Base Urbana + Pessoa Arquitetos | Plataforma Arquitectura."

## LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA DE LOS "ITINERARIOS TRANSVERSALES"

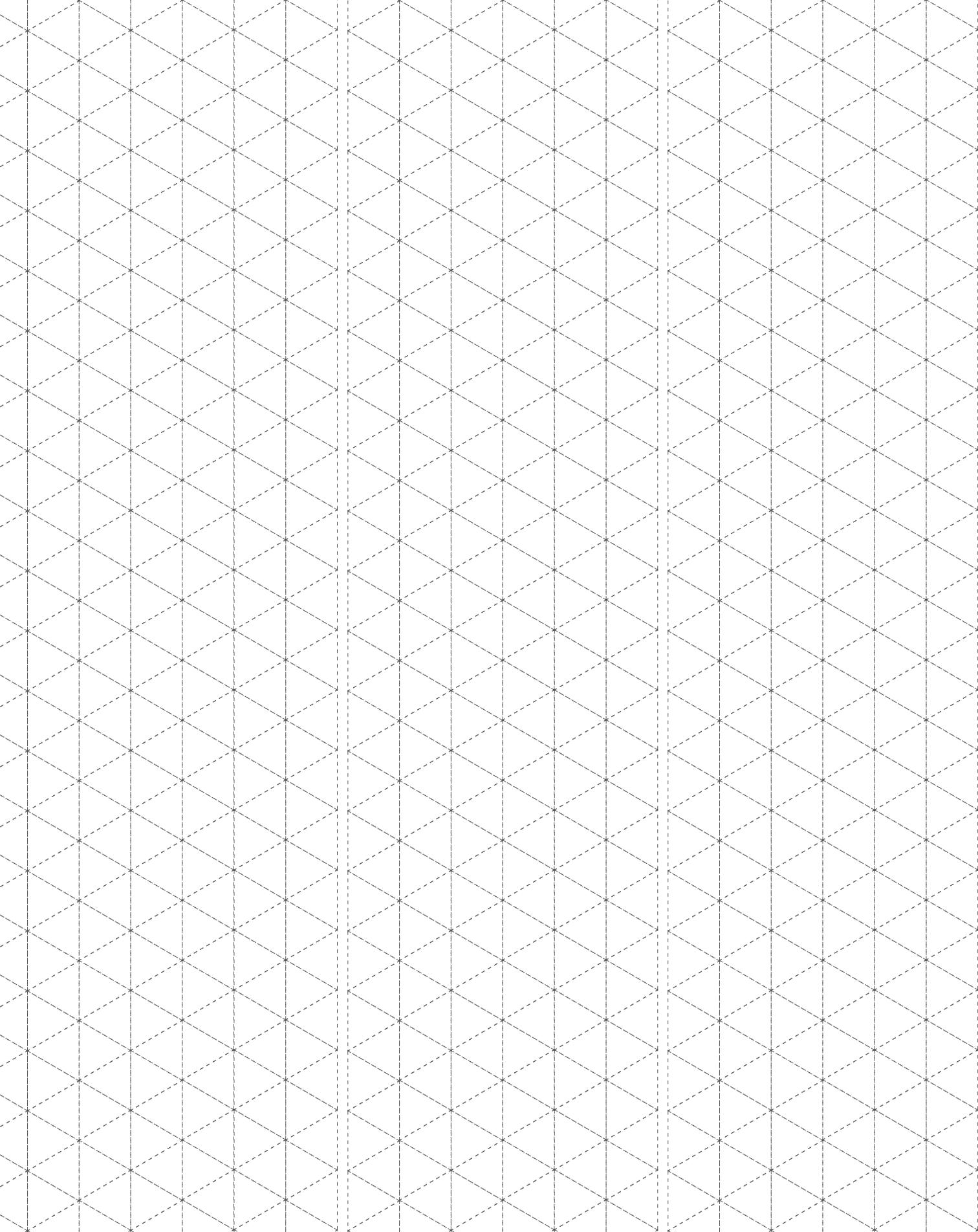
123

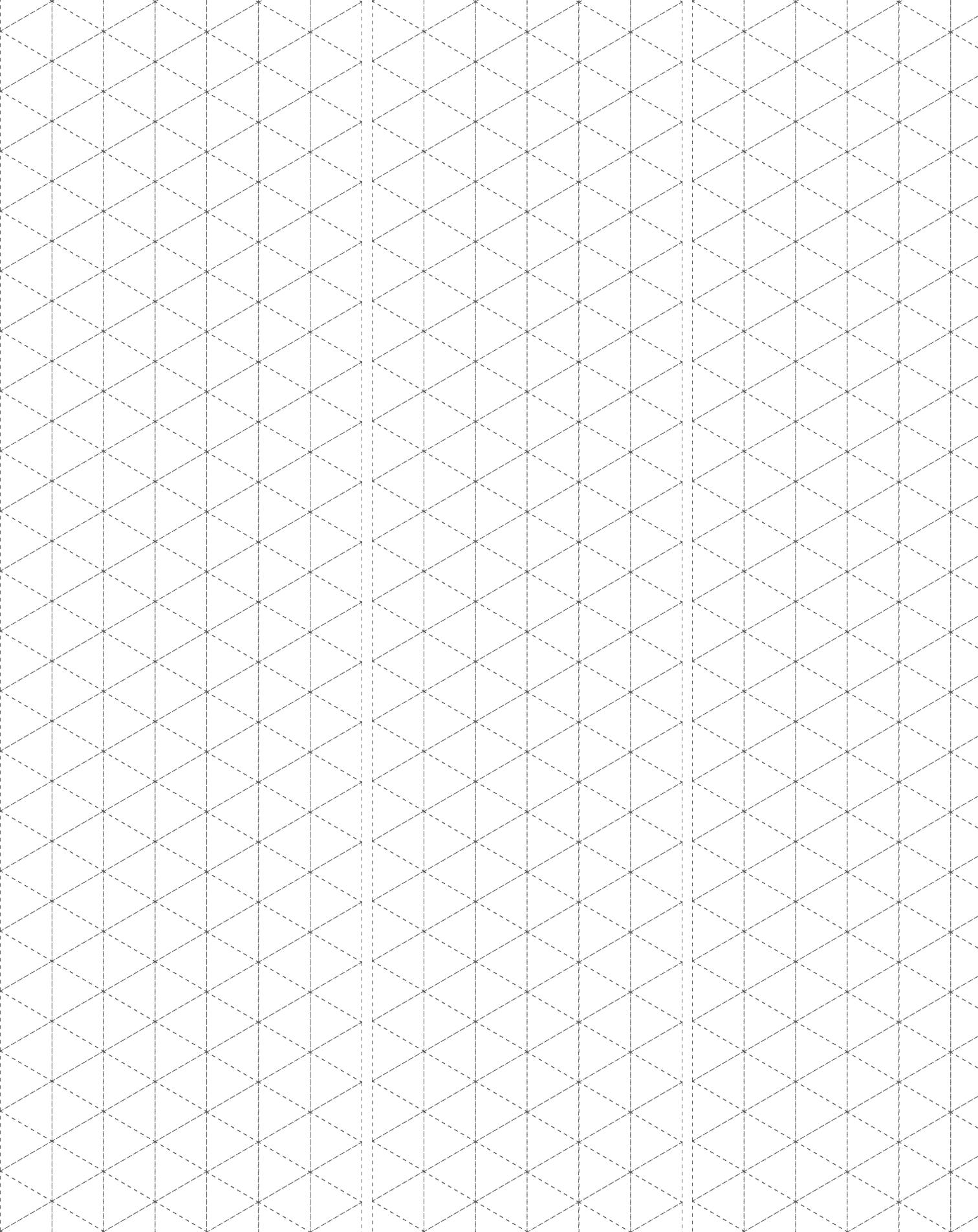
Peralta Arias and Higuera García, "Sustainable Urban Evaluation of Quito's Master Plans. Period 1942-2012."

Diario EL COMERCIO. <https://www.elcomercio.com/actualidad/informalidad-riesgo-laderas-quito-deslaves.html>.

Características de seis barrios suburbanos del Norte de Quito, Proyecto: evaluación de la administración de Zinc y un suplemento nutricional a madres durante el embarazo y Lactancia, Volumen I. Dirección Provincial de Salud de Pichincha, 1997

Centro de Investigaciones CIUDAD., "Plan de Mejoramiento Integral Del Barrio Atutucho."





LA PERIFERIA INFORMAL EN LA CIUDAD COMPACTA  
EL CASO DE QUITO.ECUADOR

Valeria Carolina Sandoval Suasnavas