

VIII Congreso ISUF-H Valencia | 2-5 octubre 2024

FORMAS URBANAS DIVERSAS PARA ESPACIOS EN RECOMPOSICIÓN

<https://doi.org/10.4995/ISUFh2024.2024.17605>

EL ARCHIPIÉLAGO URBANO DE QUITO. CLAVES PARA LA AUTOSUFICIENCIA INTEGRADA

THE URBAN ARCHIPELAGO OF QUITO. KEYS TO INTEGRATED SELF-SUFFICIENCY

Byron Esteban Cadena Campos 

Universitat Politècnica de Catalunya, España

abc.arq.byroncadena@gmail.com

Álvaro Clua Uceda

Universitat Politècnica de Catalunya, España

alvaro.clua@upc.edu

Cómo citar | How to cite

Cadena Campos, Byron Esteban y Clua Uceda, Álvaro (2024). "El archipiélago urbano de Quito. Claves para la autosuficiencia integrada." En *Libro de actas del VIII Congreso ISUF-H. Formas urbanas diversas para espacios en recomposición*. Valencia. 2024. <https://doi.org/10.4995/ISUFh2024.2024.17605>

RESUMEN

Desde su fundación, Quito ha experimentado una constante tensión entre el crecimiento urbano y la complejidad de los accidentes naturales circundantes. Esto ha llevado a la creación de numerosos entornos urbanos marcadamente aislados, a menudo informales y altamente vulnerables a desastres naturales. A pesar de asociarse con el modelo de ciudad dormitorio, factores como las actividades agrícolas, la identidad indígena y los recursos naturales han dotado a estas “islas urbanas” de una “autosuficiencia integrada”. Esta condición ha sido puesta a prueba exitosamente en los últimos años frente a crisis sanitarias, socioeconómicas y de seguridad, gracias a su interacción con unidades urbanas cercanas y su capacidad de autoproducción.

Este estudio ofrece un análisis cuantitativo y comparativo de un archipiélago urbano formado por 39 enclaves, basado en su accesibilidad, forma urbana y datos estadísticos y cartográficos recopilados in situ. Identifica factores clave que permiten la autosuficiencia, como la producción de alimentos, la gestión ambiental responsable, la economía circular, la identidad comunitaria, el reciclaje, el empleo local y la protección del entorno natural.

El concepto de “Archipiélago Urbano” ilustra la tensión entre geometría y geografía, destacando áreas aisladas que, paradójicamente, interactúan, creando territorios propicios para un desarrollo resiliente y autosuficiente.

PALABRAS CLAVE

Forma urbana; autosuficiencia; fragmentación.

ABSTRACT

Since its foundation, Quito has experienced a constant tension between urban growth and the complexity of the surrounding natural features. This has led to the creation of numerous distinctly isolated urban environments, often informal and highly vulnerable to natural disasters. Despite being associated with the dormitory city model, factors such as agricultural activities, indigenous identity, and natural resources have endowed these “urban islands” with “integrated self-sufficiency.” This condition has been successfully tested in recent years in response to health, socioeconomic, and security crises, thanks to their interaction with nearby urban units and their self-production capacity.

This study offers a quantitative and comparative analysis of an urban archipelago consisting of 39 enclaves, based on their accessibility, urban form, and statistical and cartographic data collected on-site. It identifies key factors that enable self-sufficiency, such as food production, responsible environmental management, circular economy, community identity, recycling, local employment, and protection of the natural environment.

The concept of the “Urban Archipelago” illustrates the tension between geometry and geography, highlighting isolated areas that paradoxically interact, creating territories conducive to resilient and self-sufficient development.

KEYWORDS

Urban form; self-sufficiency; fragmentation.

1. INTRODUCCIÓN

La ciudad de Quito ha experimentado diversos períodos de expansión desde su fundación en el siglo XVI. La ciudad pasó de ser un núcleo consolidado con una retícula ortogonal a sufrir una serie de expansiones longitudinales en el valle central, conocido posteriormente como el “hipercentro” (Carrión y Espinosa, 2012). En las últimas décadas, se ha conformado una ciudad policéntrica, conurbando y consolidando asentamientos en las laderas del Guanguiltagua y el valle oriental. Estos procesos de expansión han estado limitados por las características geográficas de la ciudad, que abarca altitudes desde los 3000 hasta los 1500 metros sobre el nivel del mar y quebradas con pendientes que superan fácilmente los 45 grados.

Las obras de relleno, construcción de puentes y nivelación del terreno actuaron como mediadores entre la retícula de la ciudad española y la topografía extremadamente irregular del lugar (Correa, 2014). Esta transformación urbana permitió que Quito existiera en una doble condición: como centro urbano, siendo el núcleo de conexión entre las regiones del Ecuador, y como una capital remota y accidentada.

En los últimos 30 años la continua migración y crecimiento de la urbe ha colapsado el valle central y su consecuencia fue traspasar el límite natural oriental (el cerro Guanguiltagua), urbanizando los territorios circundantes y formando una serie de asentamientos aislados que en poco tiempo fueron parcialmente conectados por las grandes vías periféricas (Vallejo, 2008). Esto ha generado conurbaciones con asentamientos prehispánicos y coloniales rurales, que en su mayoría consistían en grandes haciendas con pequeños centros históricos.

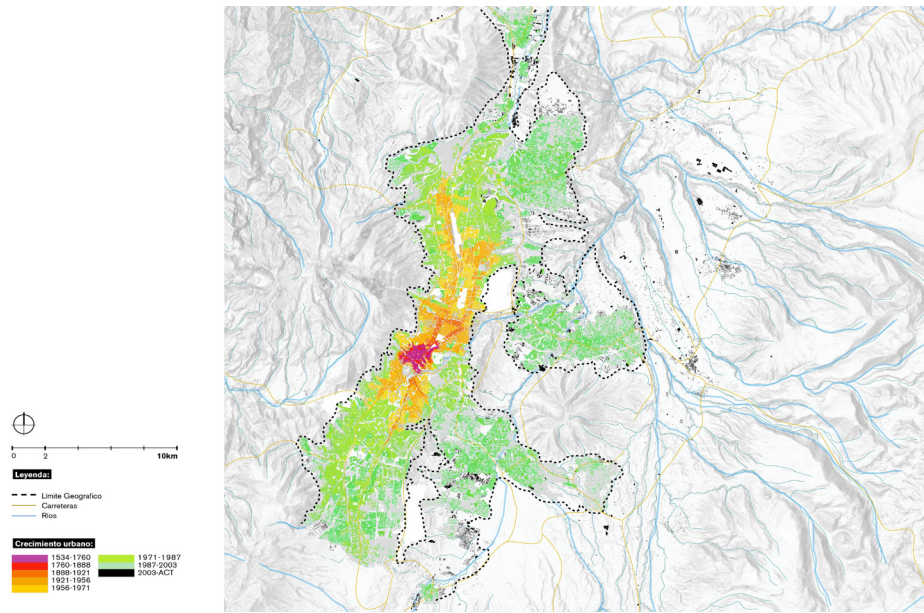


Fig. 1 Crecimiento histórico de la ciudad de Quito. Fuente: Cadena, B (2023)

El resultado de esta expansión ha generado, entre otros fenómenos, la progresiva aparición de urbanizaciones o unidades barriales en situación periurbana con un alto grado de aislamiento respecto al conjunto de la metrópolis. Su formalización se asemeja a lo que podría denominarse “archipiélago urbano”, término que, inspirándose en los célebres trabajos para la reconstrucción de la Berlín de posguerra (Ungers y Koolhaas, 1977), trata de centrar la atención tanto en su configuración como islas independientes como, al mismo tiempo, apelar a una vocación de integración en red a la que alude el mismo concepto de “archipiélago” (Indovina 2006).

Esta doble condición de aislamiento e integración puntual ha permitido que muchas de estas islas -marcadas habitualmente por su condición de ciudad-dormitorio- no solo hayan consolidado una cierta identidad indígena o una proximidad evidente con el entorno natural, sino que algunas de ellas hayan generado también estrategias inesperadas de *autosuficiencia* frente a crisis como la derivada de la pandemia COVID 19. Este trabajo ofrece una mirada analítica a la forma de dicho archipiélago periurbano y a los factores socioespaciales que han determinado su alto grado de autosuficiencia y su estratégica integración en la metrópolis de Quito.

2. EL ARCHIPIÉLAGO URBANO DE QUITO. IDENTIFICACIÓN DE “ISLAS PERIURBANAS”.

El archipiélago de Quito está configurado por al menos 39 “islas periurbanas”. Estas pueden detectarse principalmente por cuatro factores morfológicos y topológicos: el aislamiento formal, su uso marcadamente residencial, su grado de centralidad y su dimensión.

El primero de ellos se caracteriza principalmente por la segregación que generan los propios accidentes geográficos (quebradas, cerros, ríos...), las áreas verdes (grandes parques urbanos o recintos) y las autopistas metropolitanas. Aunque históricamente unas 60 de las quebradas naturales han sido rellenadas, otras siguen siendo barreras infranqueables y, al mismo tiempo, reclamo de alto valor ecológico y potencial para la gestión del agua (Correa, 2014). En cualquier caso, es preciso recalcar que su impacto es distinto atendiendo a los tres accidentes principales que configuran la metrópolis. El área nororiental, parte de lo que se conoce como “Los Valles”, ubicada entre el cerro Guanguiltagua y el cañón del Río Guayllabamba, presenta un mayor grado de fragmentación.

El segundo, el uso, ha permitido discriminar las islas periurbanas de aquellos polígonos aislados con uso predominantemente ligado a la logística o a usos industriales. Además, se excluyen los conjuntos habitacionales cerrados que no poseen ningún carácter barrial, donde la especulación inmobiliaria ha aprovechado el bajo costo del suelo en la periferia. Para este estudio, se han seleccionado asentamientos aislados donde exista actividad y vida urbana, y donde predomine el uso residencial.

La mayoría de estas islas eran, hasta hace menos de 30 años, haciendas dedicadas a la agricultura o áreas forestales, hecho que marca el carácter rural todavía presente en algunas de ellas. Como podemos ver en la imagen izquierda de la Fig.3, en varios casos, como la parroquia o isla de Cumbayá (1), estas áreas rurales prácticamente han desaparecido por completo. Por otro lado, encontramos ciertas islas como Oyocoto (2), La Libertad (3) y

Cocotog (4), donde la ganadería y la agricultura continúan siendo elementos fundamentales de su economía y su identidad. Por otro lado, las islas periurbanas presentan un marcado contraste en términos económicos. Aproximadamente el 40% de ellas se encuentra en un rango de pobreza, pero también hay áreas como Nayón (1) y Cumbayá (2) que en la última década han experimentado una transformación con la construcción de urbanizaciones de lujo y viviendas para la clase social más alta de la ciudad. Además, en lugares como La Campiña (3), San Francisco (4) y Las Orquídeas (5), encontramos una población de clase media.

Es importante destacar que las áreas más pobres coinciden con las áreas rurales. Además, en varios casos, como la parroquia de Nayón (1) y Cumbaya (2), se observan cambios en la clase socioeconómica dentro de la misma isla. Esto nos lleva a concluir que, dependiendo del tamaño del territorio, incluso las mismas islas pueden comportarse como si fueran archipiélagos en términos de diversidad socioeconómica.

El tercer factor es el grado de centralidad, ha permitido detectar islas periurbanas claramente desligadas de las lógicas del hipercentro o la mancha urbana continua. Pero al mismo tiempo, que fueran unidades que contaran con una cierta centralidad de carácter local en su interior. Para su detección se ha elaborado un análisis de la centralidad de proximidad (*closeness centrality*) sobre un modelo de segmentos de la red viaria. Esta medida de centralidad, ampliamente desarrollada en las teorías y métodos de sintaxis espacial (*space syntax*), permite calcular el grado de proximidad de cada segmento viario respecto al conjunto del sistema de referencia, sea un universo referido a la metrópolis (radio métrico de 20km) o bien referido a la escala local (radio 1km).

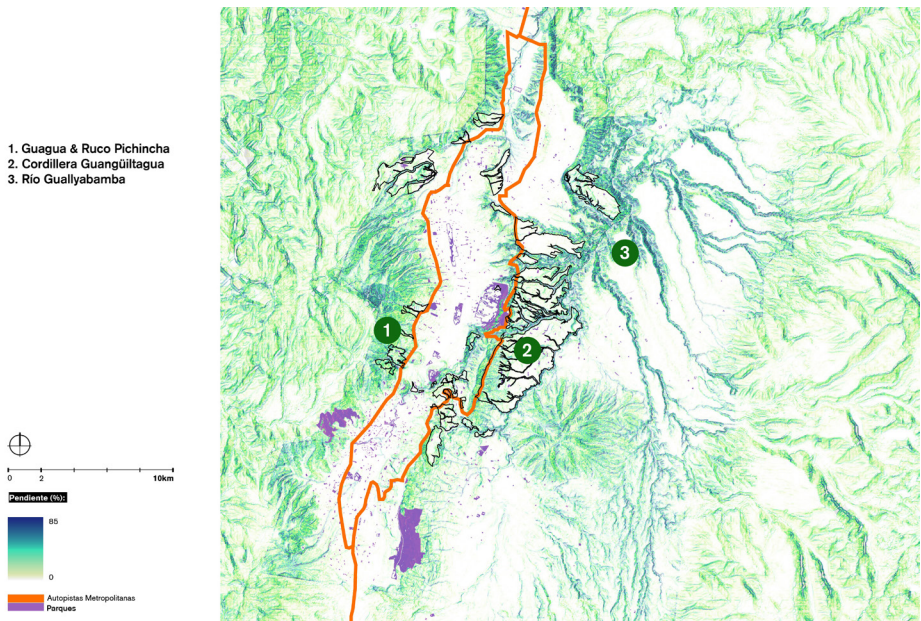


Fig. 2 Plano de límites geográficos vacíos y parques y autopistas. Fuente: Cadena, B (2023)

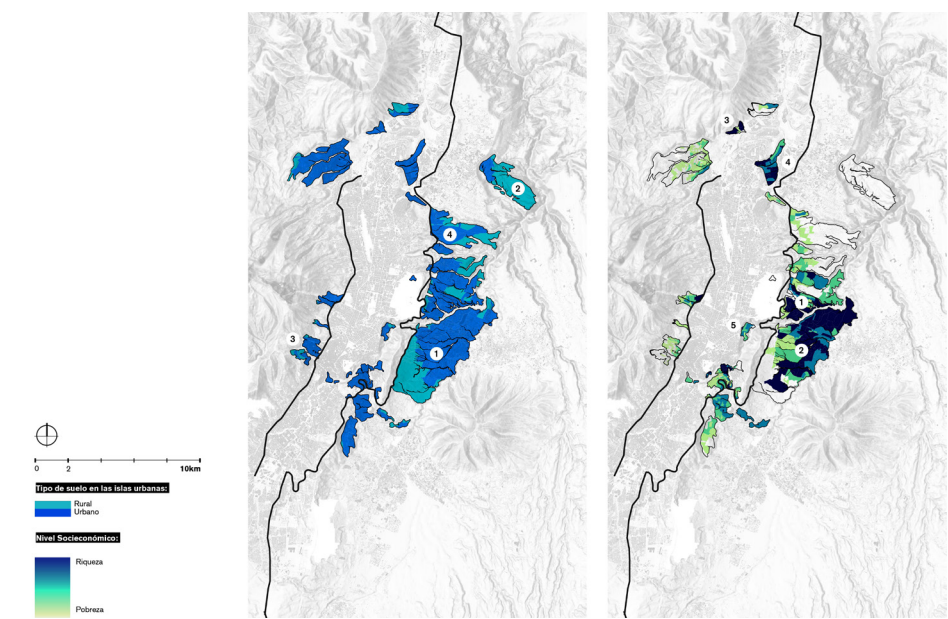


Fig. 3 Localización de las islas y diferencias entre su uso de suelo y nivel económico. Fuente: Cadena, B (2023)

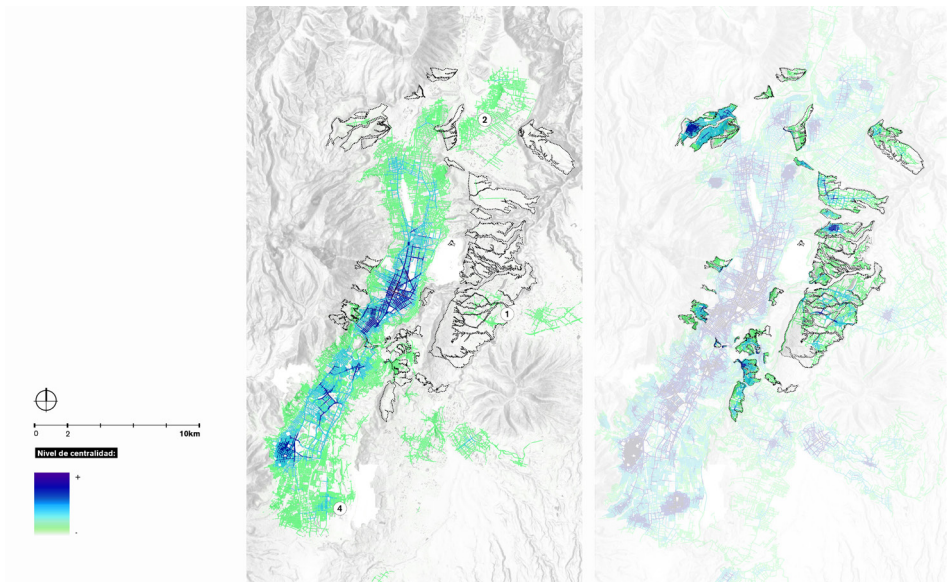


Fig. 4 Mapa de centralidad de proximidad metropolitana (NAIN Integration, Radio 20 km) vs local (NAIN Integration, Radio 1km) calculada según distancia angular. Fuente: Cadena, B (2023)

Los resultados de la Fig.4, muestran como a escala metropolitana, la ciudad presenta una centralidad alargada y central, lugar donde se concentra la mayoría de las actividades administrativas, comerciales, financieras y recreativas, así como la mayor densidad de población. Además, se percibe que ciertos valles periféricos, que han estado desarrollándose durante varias décadas, comienzan a generar sus propias centralidades, como es el caso de Cumbayá (1) y Calderón (2) al este, San Antonio (3) al norte y Caupicho (4) al sur. En cambio, en la imagen de la derecha, se pueden identificar los centros a nivel local y donde es posible reseguir gran parte de las parroquias de la capital. Aunque es evidente la concentración de estas centralidades en el centro metropolitano, también pueden observarse que gran parte de las “islas periurbanas” cuentan con microcentralidades en su interior. Ello indica la presencia lugares geoméricamente centrales en las islas y, por tanto, su condición de unidades con un alto grado de identidad y no meras extensiones de la mancha urbana.

Finalmente, el cuarto factor es la dimensión de las islas. Estos asentamientos deben tener una escala barrial cuanto menos, por lo que se tomó como criterio mínimo una superficie de 3.5 hectáreas. Esta dimensión asegura que las islas urbanas seleccionadas sean lo suficientemente grandes para sostener una variedad de actividades y una vida urbana significativa y, en consecuencia, se han quedado fuera estructuras aisladas de menor entidad.

Como resultado de los criterios anteriores se han identificado un total de 39 asentamientos aislados, localizados en su gran mayoría en las laderas del Pichincha, adyacentes a la Av. Occidental, y en las laderas orientales del Guanguiltagua, próximas a la Av. Simón Bolívar. Se genera una taxonomía de las islas basada en el área, porcentaje de ocupación y la forma de crecimiento de cada una, utilizando la distinción entre parcelación, urbanización y edificación en el tiempo expuestas en “Las formas (estructurales) de crecimiento urbano” (Solà-Morales *et al.*, 1974) y dando como resultado 11 islas vinculadas a crecimientos suburbanos, 6 a asentamientos planificados y 13 a asentamientos informales.

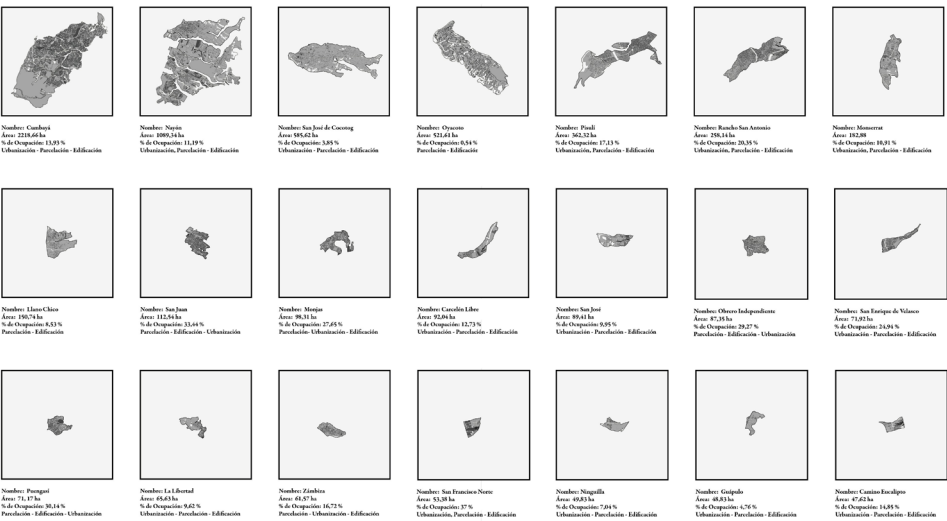


Fig. 5 Ejemplo taxonomía con 21 islas urbanas Fuente: Cadena, B (2023)

3. PARÁMETROS DE AUTOSUFICIENCIA EN LAS ISLAS PERIURBANAS

Tal como se avanzó al inicio del texto, algunos de estos asentamientos han sido capaces de generar estrategias de autosuficiencia más o menos integrada con el resto de la metrópolis, especialmente en contextos de crisis como la derivada por la pandemia. Dicho de otro modo, muchas de estas comunidades han logrado satisfacer sus necesidades básicas y servicios esenciales sin depender en gran medida de recursos externos o de otros barrios. Inspirados en parámetros de autosuficiencia descritos en "The Self-Sufficient City" (Guallart, 2014), se han seleccionado ocho indicadores para su valoración:

1. **Producción Alimentaria:** Evalúa la capacidad de la isla para producir o acceder a alimentos frescos y saludables a través de parcelas agrícolas locales, mercados dentro del territorio, etc. *(0 no hay producción alimentaria, 5 más del 20% de la isla es agrícola, 10 más del 50% de la isla es agrícola)*
2. **Trabajo Local:** Mide la disponibilidad de empleos dentro del propio territorio, reduciendo la necesidad de desplazamiento hacia otras áreas. *(0 menos del 10% de la población trabaja en la isla, 5 más del 25% trabaja en la isla, 10 más del 50% trabaja en la isla)*
3. **Energía y Servicios:** Analiza la disponibilidad de recursos, energía renovable, servicios básicos y acceso a educación, atención médica, transporte público y seguridad. *(0 la cobertura de servicios básicos es menos al 20%, la cobertura de servicios básicos es del 60%, 10 la cobertura de servicios básicos es del 100%)*
4. **Identidad:** Examina las características únicas del territorio, incluyendo tradiciones y costumbres que lo distinguen del resto del casco urbano. *(0 ciudad dormitorio, 5 territorio con cierta identidad, eventos y vida urbana, 10 comunidad con tradiciones y costumbres arraigadas)*
5. **Vivienda:** Evalúa la cantidad y calidad de la vivienda, así como la capacidad de realizar actividades productivas y de recreación en el espacio. *(0 viviendas en zona de riesgo o en condición de hacinamiento, 5 viviendas informales con vocación agrícola o comercial, 10 viviendas legalizadas con calidad constructiva)*
6. **Gestión Participativa:** Analiza la participación activa de los residentes en la gestión y mejora del territorio, así como sus conexiones con otros actores como la empresa privada, colectivos y la academia. *(0 ningún proyecto de participación, 5 proyectos de participación con la comunidad, 10 varios proyectos donde intervienen colectivos, empresa privada y gobierno)*
7. **Cohesión Social:** Evalúa el sentido de unidad y las relaciones entre los habitantes, identificando si existe una comunidad o simplemente edificaciones aisladas. *(0 ciudad dormitorio, 5 barrio con actividad y comercio, 10 comunidades activas con organización ciudadana)*
8. **Relación con la Ciudad:** Evalúa la importancia del territorio para la ciudad, su accesibilidad y si representa más que un espacio residencial. *(0 ciudad dormitorio, 5 territorio representativo para la ciudad, 10 territorio que brinda alguna característica singular a la ciudad)*

El índice se ha determinado como una medida relativa que permite la comparación de estos factores en las 39 islas. Un índice elevado, indica que la isla está experimentando un proceso de consolidación, mientras que un índice bajo señala una mayor dependencia de recursos externos. Se muestran los resultados en la siguiente tabla:

Nombre	Trabajo	Energía	Produc. Aliment.	Identidad	Cohesión Social	Auto Gestión	Relación	Vivienda	INDICE
San José de Cocotog	7	5	9	9	9	8	7	8	7,75
Cumbayá	9	7	2	4	8	8	10	8	7,00
Guapulo	7	2	2	8	8	6	10	8	6,38
Miraflores	5	8	4	7	7	7	7	5	6,25
Zámbiza	6	3	2	9	8	7	7	7	6,13
La Recoleta	7	3	0	8	8	8	10	5	6,13
Nayón	7	5	6	7	3	5	7	7	5,88
La Primavera	6	5	2	7	7	7	4	5	5,38
Monjas	6	3	3	7	5	6	5	7	5,25
San Juan	4	2	0	8	7	6	8	7	5,25
La Libertad	6	3	5	6	6	6	3	7	5,25
La Tola Baja	3	3	0	7	7	7	7	6	5,00
Radar Sur	3	3	5	6	6	6	3	7	4,88
Llano Chico	5	3	6	3	6	6	2	6	4,63
Ningüilla	5	5	2	1	4	4	8	5	4,25
Luluncoto	3	3	0	6	6	6	2	7	4,13
Santa Anita	0	0	5	8	8	8	0	3	4,00
San José de Monjas	2	3	0	7	7	5	3	5	4,00
Enrique de Velasco	3	3	0	4	7	7	2	5	3,88
Oyocoto	6	0	7	3	7	3	1	4	3,88
Las Orquídea	1	3	0	2	7	6	4	7	3,75
Carcelén Libre	0	5	0	0	7	7	2	8	3,63
San José	1	1	6	2	2	2	7	7	3,50
Puengasí	5	3	0	4	4	4	2	6	3,50
Collacoto	2	2	3	2	4	5	2	6	3,25
La Campina	0	3	0	0	7	7	2	7	3,25
Patrimonio Familiar	3	1	0	2	6	6	2	6	3,25
Guangopolo	0	2	3	0	5	6	2	7	3,13
Obrero Independiente	3	3	0	3	3	3	2	6	2,88
Rancho San Antonio	1	2	0	2	5	4	2	5	2,63
Pisulí	1	0	2	2	4	4	2	5	2,50
San José Alugulla	2	3	2	0	3	3	2	5	2,50
Camino Eucalipto	0	2	0	0	2	6	2	7	2,38
Paluco	1	2	0	1	4	4	2	5	2,38
La Bota	5	0	0	5	5	0	0	3	2,25
San Francisco Norte	0	0	0	0	2	6	2	7	2,13
Montserrat	3	2	2	0	2	2	2	4	2,13
El Armero	5	2	0	0	2	2	2	3	2,00
San Vicente	0	2	0	0	3	5	0	3	1,63

Tabla 1. Índice de autosuficiencia en las islas urbanas. Fuente: Cadena, B (2023)

4. SAN JOSÉ DE COCOTOG, UN CASO EJEMPLAR

De dicho análisis se observa que una de las islas con mayor autosuficiencia es la Comuna de San José de Cocotog. Este territorio está ubicado en el sector nororiental de Quito, a tan solo 10 minutos en automóvil del hipercentro de la ciudad. Esta comunidad se distingue por su rica historia y sus arraigadas tradiciones Kichwa, lo que la convierte en el asentamiento indígena más grande dentro de la ciudad metropolitana (Oficina de Arquitectura en Quito, 2018). Antes de la pandemia, la influencia de la ciudad había distorsionado los valores culturales Cocotog, tanto por la salida de los pobladores hacia el hipercentro de la ciudad, especialmente en busca

de trabajo y educación, el consumo de productos tecnológicos y de telecomunicaciones, entre otras cosas, modificaron el campo de la Comuna y la mentalidad pobladores, cuyo resultado la pérdida de varias de sus tradiciones (Cabrera, 2012).

Con motivo de las restricciones de la pandemia COVID 19, dicha comunidad experimentó una reconversión en su producción agrícola y ganadera, así como desarrollo económico interno.

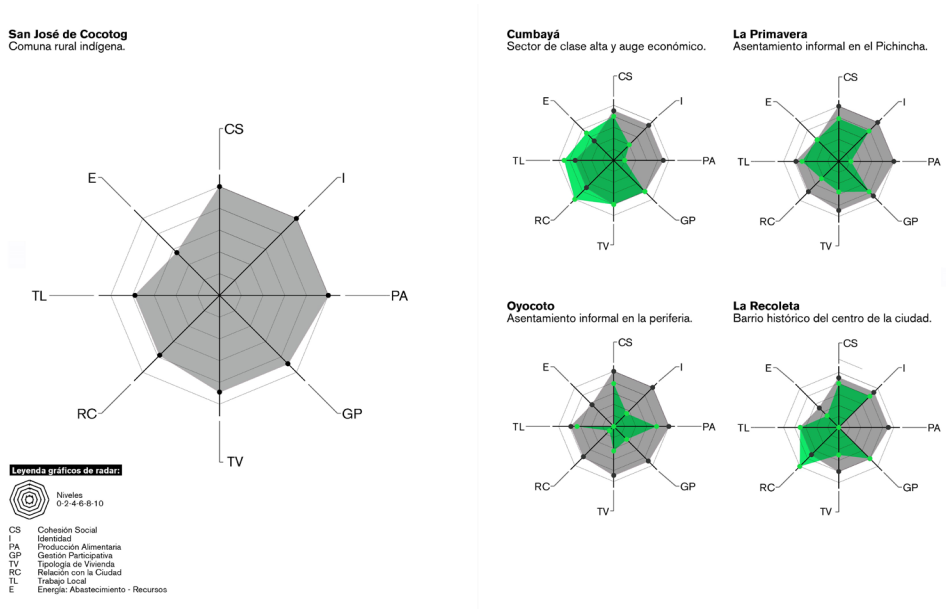


Fig. 6 Comparación índice de autosuficiencia islas urbanas. Fuente: Cadena, B (2023)

La Producción Alimentaria a partir de la crisis sanitaria fue alta, con más del 50% del suelo destinado a agricultura y ganadería, y la creación de más de 500 huertos familiares, situándola en un rango de 9/10. El Trabajo Local también fue considerablemente elevado debido al aumento de emprendimientos y cooperativas, alcanzando un rango de 7/10. En términos de Energía y Servicios, aunque la comunidad aprovechó sus propios recursos, la disponibilidad de servicios esenciales no fue completa, ubicándola en un 5/10. La Identidad del territorio se mantuvo fuerte, con tradiciones y costumbres locales bien preservadas, lo que le da un 9/10. La Vivienda fue otro aspecto positivo, con viviendas espaciosas (área media de 131.44 m²) y un promedio bajo de habitantes por vivienda (4.63), asignándole un 8/10. La Gestión Participativa fue destacable, con la creación de cooperativas y múltiples mingas comunitarias, reflejando un alto nivel de participación ciudadana, calificándose con un 8/10. La Cohesión Social fue muy alta, manifestada en las relaciones sólidas y el sentido de comunidad, alcanzando un 9/10. No obstante, es cierto que la Relación con la Ciudad fue moderada, dado que la comuna es un territorio periférico con accesibilidad limitada a otras partes de la ciudad y, en muchos casos se trata de una movilidad obligada para poder acceder a bienes y servicios metropolitanos, lo que la coloca en un rango de 7/10.

San José de Cocotog cuenta con una forma urbana y cohesión social que ha fomentado dicha autosuficiencia (ver Fig. 7). A explorar sus cualidades morfotopológicas se han dedicado otros trabajos paralelos (Cadena, 2023). Pero es cierto que, tal como se ha observado, Cocotog es un caso singular pero no único. Singular porque explica de forma elocuente y arquetípico el potencial de las islas urbanas y los beneficios inesperados de la no continuidad urbana como factor de oportunidad e innovación. Frente a los crecimientos extensivos en mancha de aceite, la figura del archipiélago evoca futuros posibles basados crecimientos periurbanos intensivos y concentrados. Y Cocotog no es único porque las otras islas periurbanas restantes son hoy un fenómeno identitario de la metrópolis de Quito. Son realidades que, lejos de ser un problema como podría admirarse en primera instancia, puede inspirar soluciones a futuro más sostenibles para el desarrollo urbano, para una mayor integración con la matriz biofísica, sus recursos y la propia salvaguarda de un territorio de proximidad.

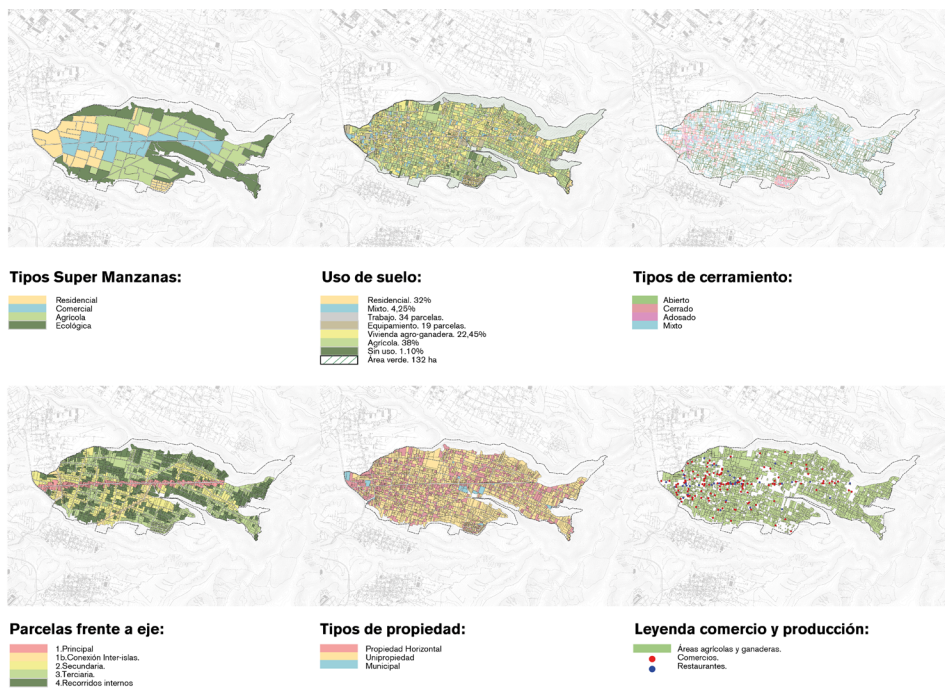


Fig. 7 Análisis Comuna de San José de Cocotog. Fuente: Cadena, B (2023)

5. CONCLUSIONES

El estudio reveló cómo la compleja geografía de Quito así como el trazado de infraestructuras viarias y grandes recintos ha influido en su desarrollo urbano, generando una variedad de enclaves urbanos aislados. A pesar de su aparente aislamiento, estos asentamientos han desarrollado una forma particular de autosuficiencia basada en la producción local y una

fuerte identidad comunitaria. Este fenómeno de urbanización fragmentada ha demostrado ser resiliente frente a crisis como la pandemia de COVID-19. El éxito de comunidades como San José de Cocotog subraya el potencial de estos enclaves para ofrecer soluciones innovadoras y sostenibles para el futuro crecimiento urbano de Quito, integrándose con su entorno natural y optimizando los recursos locales.

No obstante, no todas las islas ofrecen un mismo grado de autosuficiencia. El estudio pormenorizado de indicadores ha permitido calibrar su capacidad en 39 enclaves urbanos, demostrando así el rol estratégico de factores como la producción alimentaria local, la gestión ambiental, la economía circular y la cohesión social. Estas islas, diversas en términos socioeconómicos y productivos, muestran que es posible desarrollar una vida urbana significativa en condiciones de relativo aislamiento, así como repensar los modelos de la hipercontinuidad urbana en favor de una estructura menos homogénea pero más diversa.

La estructura de “archipiélago urbano” desvelada para la ciudad de Quito parece ser también relevante en la discusión internacional, inspirando políticas urbanísticas en ciudades que enfrentan desafíos similares de fragmentación geográfica e incipiente policentralidad. Además, en el contexto del interés por la proximidad y los modelos como la celebrada “ciudad de los 15 minutos” (Moreno, 2021), aprender de estas experiencias de autosuficiencia inesperada parece estratégico para poder imaginar futuros sostenibles en contextos territoriales dispersos, informales o poco densos, así como lugares donde la preservación de identidades y tradiciones locales son compatibles con la consolidación de una metrópolis más eficiente, más resiliente y más integrada.

REFERENCIAS

Cabrera, Ximena (2012). *El proceso de rururbanización del Distrito Metropolitano de Quito y su incidencia en la comuna indígena San José de Cocotog*. Quito: Questiones Urbano Regionales.

Cadena, Byron (2023). *Un Archipiélago en los Andes*. Tesis final de Máster MBArch Urbanismo. Barcelona: UPC.

Carrión, F., & Espinosa, J. E. (2012). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. Quito: Bulletin de l'Institut français d'études andines.

Cepeda, P. (2021). *Quito: la ciudad que se disuelve - Covid 19*. Quito: FLACSO Ecuador.

Correa, Felipe, y Ramiro Almeida. *A Line in the Andes*. Harvard University Graduate School of Design, 2012.

Eizaguirre, X. *El territorio como arquitectura*. Laboratori d'Urbanisme de Barcelona (UPC), 2019.

Guallart, V. (2014). *The Self-Sufficient City*. Barcelona: Actar Publishers.

Indovina, F. (2006). *Ciudad Difusa y Archipiélago Metropolitano*. Barcelona: Diputación de Barcelona.

Moreno, Carlos (2021). *Droit de cité: de la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*. Paris; Éditions de l'Observatoire.

Oficina de Arquitectura en Quito. (2018). *Agenda Comunal de Desarrollo San José de Cocotog*. Quito: Instituto Metropolitano de Planificación.

Solà-Morales, M., Busquets, J., Esteban, J., Ferrer, A., Gómez Ordóñez, J. L. (1974). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.

Ungers, O. M., Rem Koolhaas (1977). *The City in the City: Berlin, a Green Archipelago*. Zürich: Lars Müller, 2013.

Vallejo, R. (2008). *Quito: capitalidad y centralidades*. Quito: Centro-H.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación sintetiza algunos de los resultados del Trabajo Fin de Máster elaborado en el MBArch Urbanismo, ETSA Barcelona, tutorizado por el prof. Álvaro Clua (2023). El trabajo ha contado también con la colaboración del Colectivo Social Habitar y el Cabildo de la comuna de San José de Cocotog.