



Posgrados SNP

10

CUADERNOS CON-TEXTO

REALIDADES ESPACIO-TEMPORALES DEL QUITO CONTEMPORÁNEO

CUATRO INTERPRETACIONES
DESDE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

AUTORES

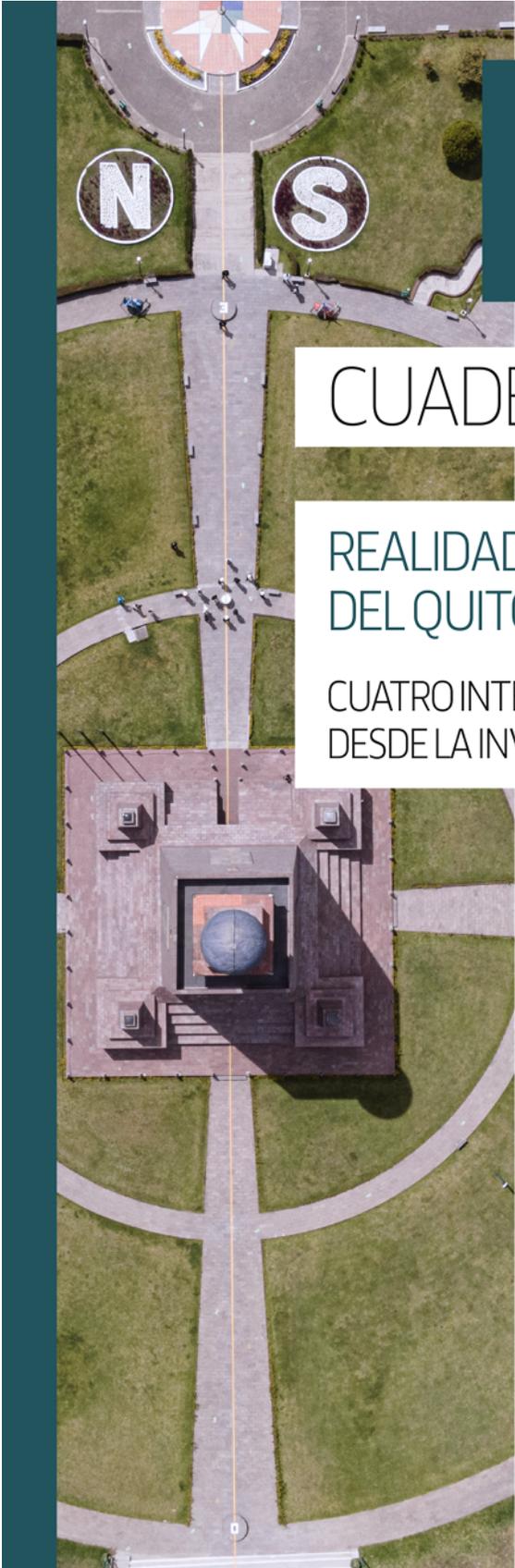
Jorge Elías Coronel Chávez
Mauricio Javier González González
María Isabel Orquera Jácome
Erick Santiago Camacho Aguirre

PRÓLOGO

María Teresa Pérez Bourzac



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño



Posgrados SNP

10

CUADERNOS CON-TEXTO

REALIDADES ESPACIO-TEMPORALES DEL QUITO CONTEMPORÁNEO

CUATRO INTERPRETACIONES
DESDE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

AUTORES

Jorge Elías Coronel Chávez
Mauricio Javier González González
María Isabel Orquera Jácome
Erick Santiago Camacho Aguirre

PRÓLOGO

María Teresa Pérez Bourzac



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño



**JUNTA ACADÉMICA DEL DOCTORADO
EN CIUDAD, TERRITORIO Y SUSTENTABILIDAD**

DRA. MARÍA TERESA PÉREZ BOURZAC (PRESIDENTE)
DRA. MARÍA LUISA GARCÍA YERENA (SECRETARIO TÉCNICO)
DRA. ERIKA ADRIANA LOYO BERISTAIN (MIEMBRO PLANTA ACADÉMICA)
DR. CARLOS ALBERTO CRESPO SÁNCHEZ (MIEMBRO PLANTA ACADÉMICA)
DR. CARLOS BEAS ZÁRATE (MIEMBRO EXTERNO)
MTRA. MIRIAM ANAHÍ GUERRA HERNÁNDEZ (ALUMNA)

**JUNTA ACADÉMICA DE LA MAESTRÍA
EN PROCESOS Y EXPRESIÓN GRÁFICA EN LA PROYECTACIÓN
ARQUITECTÓNICA URBANA**

DRA. MARÍA LUISA GARCÍA YERENA (PRESIDENTE)
DR. CARLOS ALBERTO CRESPO SÁNCHEZ (SECRETARIO)
DRA. ADRIANA INÉS OLIVARES GONZÁLEZ (MIEMBRO INTERNO)
DR. JESÚS ALBERTO PEREDO POZOS (MIEMBRO INTERNO)
DR. MANUEL JESÚS MARTÍN HERNÁNDEZ (MIEMBRO EXTERNO)

Posgrados SNP

10

CUADERNOS CON-TEXTO

REALIDADES ESPACIO-TEMPORALES DEL QUITO CONTEMPORÁNEO

CUATRO INTERPRETACIONES
DESDE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

AUTORES

Jorge Elías Coronel Chávez
Mauricio Javier González González
María Isabel Orquera Jácome
Erick Santiago Camacho Aguirre

PRÓLOGO

María Teresa Pérez Bourzac



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño

ESTE LIBRO CONTIENE AVANCES DE INVESTIGACIONES DE ALUMNOS, PROFESORES Y EGRESADOS

CUADERNOS / CON-TEXTO 10

Realidades espacio - temporales del Quito contemporáneo
Cuatro interpretaciones desde la investigación científica

AUTORES

Jorge Elías Coronel Chávez
Mauricio Javier González González
María Isabel Orquera Jácome
Erick Santiago Camacho Aguirre

Diseño de colección e interiores: Estudio Tangente, SC

Primera edición 2023
D.R. © 2023 Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño
Universidad de Guadalajara
Av. Juárez 976, Centro, CP 44100,
Guadalajara, Jalisco, México.

ISBN: 978-607-581-135-2

Editado en México / Edit in Mexico
Consejo Editorial 2023-2025
editorial@cuaad.udg.mx
www.cuaad.udg.mx

Prólogo

María Teresa Pérez Bourzac

El compromiso del Doctorado en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad, para contribuir y apoyar la difusión de investigaciones realizadas dentro del programa, por alumnos y egresados, se evidencia una vez más en la publicación del CON-TEXTO 10, el cual nos da la oportunidad de seguir contribuyendo en tener espacios teóricos de reflexión y de crecimiento académico.

En el año 2017, la Coordinación del Programa firmó un Convenio Específico para la Colaboración Académica, con la Universidad Central del Ecuador, con el objetivo de lograr la formación de sus profesores en el grado académico de Doctor, fortaleciendo con ello su proceso de internacionalización. De esta primera generación se titularon sus once integrantes, que hoy han fortalecido los cuerpos académicos y de investigación de su universidad y se siguen desarrollando como académicos de prestigio. Los autores de los capítulos de este libro son egresados de esa generación.

En el número que nos ocupa, proponemos cuatro interpretaciones de la realidad urbana de la ciudad de Quito, Ecuador, bajo el título: *Realidades espacio-temporales del Quito contemporáneo. Cuatro interpretaciones desde la investigación científica*, el cual desarrolla temáticas relacionadas con la movilidad cotidiana, la producción social del hábitat, las ciudades y su arquitectura. Del análisis general se estructuran los capítulos desde lo macro hasta el detalle: la ciudad, la zona, el barrio y el objeto, y forman parte de la investigación más amplia que desarrollaron cada uno de los autores como parte de su tesis doctoral.

El capítulo de la doctora Orquera, "La ciudad. Movilidad cotidiana, el caso de los estudiantes universitarios de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCE en Quito" analiza la cotidianidad a partir de la movilidad de los estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad Central del Ecuador (UCE), tomando en cuenta la definición de

movilidad cotidiana, movilidades ocupacionales y personales de los estudiantes universitarios (con datos de 2018).

El capítulo titulado "La zona. Singularidades en la conformación de las ciudades latinoamericanas, el caso ejemplar del Polígono El Tejar-San Roque, en la ciudad de Quito", del doctor. González, hace énfasis en los relatos históricos como argumentos explicativos de la realidad de los espacios construidos. Con la aproximación histórica se pueden leer de forma general las características del caso de estudio, resaltando la importancia de todos los espacios de la ciudad, sean estos grandes o pequeños, mediante la narrativa histórica, que nos permite entenderla a partir de una aproximación histórica que nos permite la comprensión de la morfología de la ciudad.

El concepto de barrio es desarrollado por el doctor. Coronel, con el título "El barrio. Producción social del hábitat en la ciudad de Quito, 1960-2019", donde explica cómo se dio la expansión urbana de la ciudad de Quito, simultáneamente con la proliferación de la vivienda de interés social y expansión de los asentamientos informales, dos temas que históricamente han sido estudiados por separado. Este trabajo los analiza de manera única, recopilando la evolución del hábitat popular.

Finalmente, "El objeto. Hábitat Guápulo: Análisis de representación de un edificio moderno en la ciudad de Quito", presentado por el doctor. Camacho, analiza la falta de herramientas metodológicas para poder evaluar la protección de la arquitectura moderna en la ciudad de Quito y cómo, a partir del 30 de marzo de 2023, los organismos colegiados acatan la ficha de DOCOMOMO (2017) internacional como el mecanismo de reconocimiento y valoración de obras relevantes de la arquitectura moderna de la ciudad. Se aportan análisis comparativos de diferentes edificios con una herramienta metodológica para poder realizar un análisis desde diferentes niveles.

Con los trabajos que componen este texto se evidencia la importancia de analizar la ciudad con el enfoque crítico que compone estos ejercicios multidisciplinarios y el compromiso del Programa de Doctorado Ciudad, Territorio y Sustentabilidad para continuar en la formación de recursos humanos de alta calidad.

LA CIUDAD. Movilidad cotidiana, el caso de los estudiantes universitarios de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UCE en Quito

María Isabel Orquera Jácome¹

Resumen

En este capítulo se muestra información del Censo Estudiantil realizado en 2018 a estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador, realizado por la autora como parte de su investigación doctoral, para comprender la cotidianidad a partir de la movilidad en Quito, ciudad que dispone de características particulares en su morfología por los accidentes geográficos que le rodean y cuenta con un Hipercentro, sector que aglutina actividades, equipamientos y servicios, en el cual se encuentra ubicado el centro universitario en estudio.

Teóricamente, se toma en cuenta la definición de movilidad cotidiana, que suma las movilidades ocupacionales (trabajo o estudios) y personales (salud, recreación, abasto, deporte, etcétera) de los estudiantes universitarios. Las variables que se ocuparon fueron: lugar de residencia, reparto modal, tiempo de viaje y motivo de desplazamiento, a partir de las cuales se establecieron las preguntas que formaron parte del Censo Estudiantil.

Luego de revisados los resultados, se identificaron patrones de repetición y, para una mejor descripción de información, se divide al territorio en seis zonas de estudio que muestran características homogéneas tanto en resultados como en ubicación geográfica: tres zonas del área rural (Valle de los Chillos, Valle de Tumbaco y Fuera del DMQ) y tres zonas del área urbana (Norte, Hipercentro y Sur). Metodológicamente, se establece una matriz de tabulación y organización de datos.

El estudio concluye en que el principal motivo de desplazamiento de los estudiantes, para todas las zonas, es la movilidad ocupacional,

es decir, el desplazamiento que realizan para acudir al centro de estudios y, para todas las zonas, a excepción del Hipercentro, este desplazamiento lo realizan en tiempos que superan los óptimos establecidos internacionalmente. El modo de transporte más utilizado es el transporte público y/o BRT (Bus Rapid Transit). La movilidad personal se realiza en tiempos óptimos y dentro del Hipercentro.

Palabras clave: movilidad cotidiana, estudiantes universitarios, Quito.

Summary

This chapter shows information from the Student Census carried out in 2018 on students from the Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador, carried out by the author as part of her doctoral research, to understand everyday life based on mobility in Quito, a city that has particular characteristics in its morphology due to the geographical features that surround it and has a Hipercentro, a sector that brings together activities, equipment and services, in which the university center under study is located.

Theoretically, the definition of daily mobility is taken into account, which adds the occupational (work or studies) and personal (health, recreation, food, sports, etc.) mobilities of university students. For that used: place of residence, modal distribution, travel time and reason for travel, from which the questions that were part of the Student Census were established.

After reviewing the results, repetition patterns were identified and for a better description of information, the territory was divided into six study areas that show homogeneous characteristics both in results and in geographical location; three areas of the rural area (Valle de los Chillos, Valle de Tumbaco and Fuera del DMQ) and three areas of the urban area (North, Hipercentro and South). Methodologically, a data tabulation and organization matrix is established.

The study concludes that the main reason for students' travel, for all areas, is occupational mobility, that is, the travel they make to go

to the study center and, for all areas, with the exception of the Hipercentro, this movement is carried out in times that exceed the internationally established optimum. The most used mode of transportation is public transportation and/or BRT (Bus Rapid Transit). Personal mobility is carried out at optimal times and within the Hipercentro.

Keywords: everyday mobility, university students, Quito.

Introducción

Quito, capital del Ecuador, es una ciudad lineal, pues la existencia de cordilleras, obstáculos topográficos y marcados desniveles ha provocado que este asentamiento humano se desarrolle de forma longitudinal, disponiendo de 42 km de largo y solo 4 km de ancho en el lado más angosto (Cuenin y Silva, 2010). "Esta condición implica asimismo un alargamiento significativo de las distancias y a la vez un incremento en los tiempos de los desplazamientos" (D'Écorle y Metzger, 2004). En este sentido, la morfología y configuración de la ciudad de Quito ha condicionado la movilidad de los ciudadanos (Olivares González y Orquera Jácome, 2019).

El presente capítulo es parte de los resultados de la tesis doctoral de la autora,² y particularmente en este se analiza la *cotidianidad* a partir de la *movilidad*, en vista de que ambas categorías "vienen ligadas a un espacio geográfico" (Orquera, 2022, p. 28), para lo cual se tomará en cuenta que la *movilidad cotidiana* es el conjunto de desplazamientos que realiza la persona en un día, pudiendo ser estos *ocupacionales* o *personales* (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009), y las variables que se van a considerar para estos desplazamientos serán: "lugar de residencia, reparto modal, tiempo de viaje y motivo de desplazamiento" (Orquera, 2022, p. 38).

El sujeto de estudio son los estudiantes de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad Central del Ecuador (UCE), quienes, bajo consentimiento informado, voluntariamente colaboraron en la investigación. Por la carencia de datos iniciales se vio la necesidad de realizar un Censo Estudiantil FAU-UCE en 2018, obteniendo la participación de 1,347 estudiantes.

De los datos obtenidos se pudieron constatar, a breves rasgos, ciertos patrones de repetición entre algunos sectores de la ciudad, estableciendo que el lugar de residencia era un factor determinante en la movilidad, es por esto que los resultados fueron organizados con base en el lugar de residencia de cada uno de los estudiantes, tal es así que se dividió al territorio en tres zonas urbanas: Norte, Hipercentro y Sur, y tres zonas rurales: Valle de los Chillos, Valle de Tumbaco y Fuera del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) (Orquera, 2022, p. 55), acotando que, de igual forma, esta división responde a características de ubicación geográfica de la ciudad en el territorio. A continuación se realizará una breve descripción de cada una de las zonas.

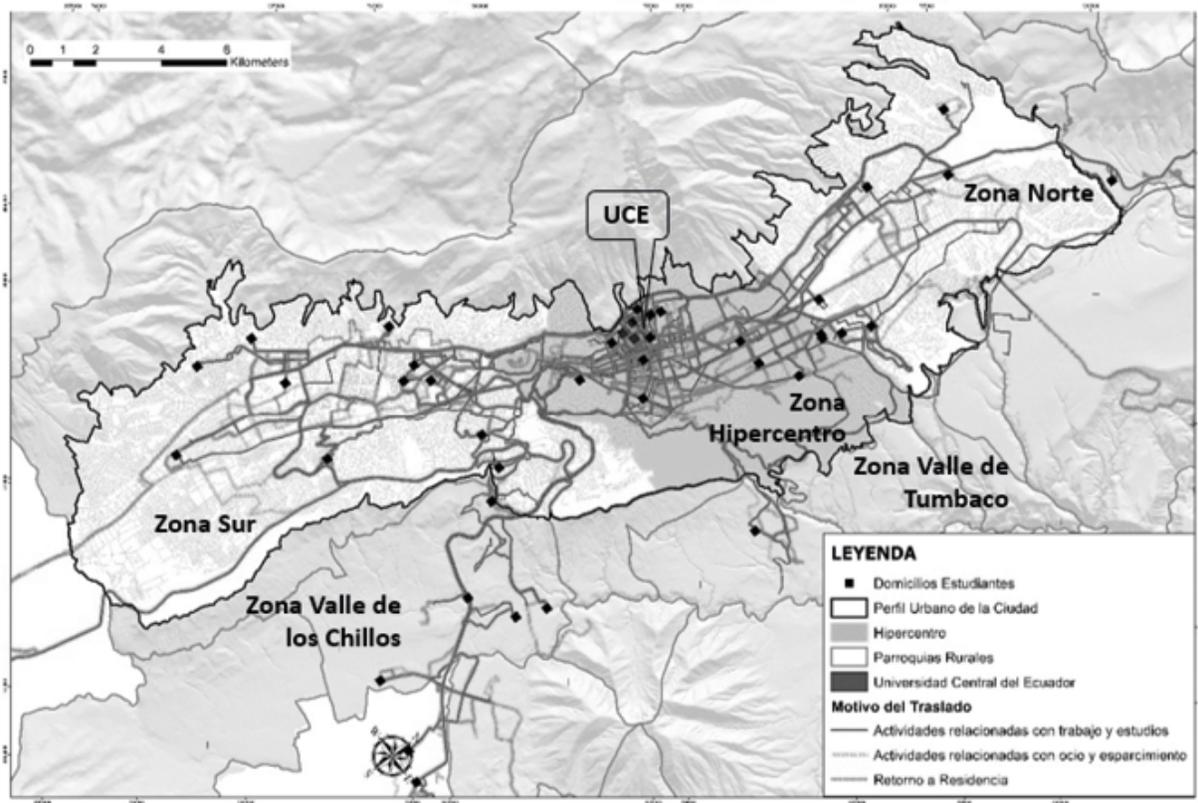
Las zonas Norte y Sur son zonas urbanas y bien dotadas de servicios y equipamientos en donde se pueden realizar actividades cotidianas, están servidas de transporte BRT y buses que realizan recorridos internos en cada una de ellas. Mientras que el Hipercentro tiene características muy particulares, pues presenta una hiperconcentración de actividades, equipamientos y servicios de toda índole; quienes viven en esta zona utilizan muy poco el BRT, mas se desplazan en transporte público que hace recorridos internos en la zona.

Por otro lado, las zonas Valle de los Chillos, Valle de Tumbaco y Fuera del DMQ, a pesar de estar catalogadas como áreas rurales dentro la planificación nacional, son zonas compactas y no tan amplias en extensión, y cuentan con variados equipamientos y servicios para realizar actividades personales sin dificultad y sin necesidad de salir de ellas. La dotación del servicio de transporte es óptima.

En este punto es importante destacar que las zonas de estudio parten de una división geográfica, resaltando que el principal modo de transporte para todas las zonas es el transporte público. Lo mencionado se puede visualizar en el MAPA 1, donde se puede comprender la morfología de la ciudad, las zonas de estudio, y algunos flujos cotidianos de los estudiantes. No se insertaron en el mapa los desplazamientos de los 1,346 estudiantes debido a que no

sería fácil su lectura, sin embargo, el mapa cuenta con una muestra de ello.

Mapa 1. Distrito Metropolitano de Quito, zonas de estudio y flujos de desplazamientos



Fuente: Censo Estudiantil 2018 FAU-UCE.

Metodología

Para comprender el día a día de los estudiantes se realizó una descripción y análisis genérico de sus desplazamientos cotidianos, considerando cada una de las zonas de residencia previamente mencionadas, y a partir del motivo de desplazamiento y su relación con el modo de transporte y el tiempo de viaje.

De tal manera, para facilitar el análisis de la información se diseñó una tabla donde se tabularon los datos del Censo Estudiantil FAU-UCE para cada zona. Cada tabla está dividida en dos tipos de desplazamientos con sus respectivos motivos de desplazamiento: 1.

Movilidad ocupacional: capacitación, estudios a la universidad y trabajo; 2. movilidad personal: alimentación, abasto, actividades lúdico-deportivas, entretenimiento, salud y visitas familiares.

A cada uno de estos motivos se asigna el transporte (modo) que utiliza y si el tiempo que invierte el estudiante en ese desplazamiento es óptimo o no óptimo. Entendiendo que, para los desplazamientos que se hacen a pie, el tiempo óptimo (τ_o) es hasta quince minutos y para el resto de modos el tiempo óptimo (τ_o) es de 30 minutos máximo. Con lo dicho, los tiempos superiores a los valores citados corresponderán a tiempos no óptimos (τ_{no}) de desplazamiento.

Cotidianidad por zonas en Quito

A continuación se detalla cada una de las zonas, empezando con una breve descripción de los estudiantes que residen en ese lugar, además, se muestran los datos obtenidos en seis tablas, una por cada zona de estudio, y posteriormente se realiza explicación de movilidad ocupacional y personal.

ESTUDIANTES QUE VIVEN EN LA ZONA NORTE

En la zona Norte del DMQ viven 393 estudiantes (183 mujeres, 210 hombres) que representan al 29,2 % del total de alumnos de la Carrera de Arquitectura. El 73 % de estudiantes de esta zona provienen de la provincia de Pichincha, y viven con al menos un familiar.

La movilidad ocupacional en la zona Norte (VER TABLA 1): Para el 91.3 % de estudiantes del norte, conlleva el desplazarse cotidianamente en τ_{no} , siendo el modo de transporte más utilizado el transporte público, y para el 93 % representa desplazamientos no óptimos. El segundo modo de transporte y con un bajo porcentaje de 5.9 % es el transporte privado, de quienes lo ocupan tan solo el 30.4 % realizan tiempos óptimos de desplazamiento para acudir a la universidad.

Tabla 1. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Norte

Estudiantes que viven en la zona Norte																		
Movilidad ocupacional																		
Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Caminar	22	5,6	22	100,0			7	1,8	1	14,3	6	85,7	12	3,1	8	66,7	4	33,3
T. no motorizado	7	1,8	7	100,0			3	0,8	1	33,3	2	66,7	8	2,0	8	100,0		
Taxi	0	0,0					1	0,3			1	100,0	1	0,3	1	100,0		
T. privado	21	5,3	2	9,5	19	90,5	23	5,9	7	30,4	16	69,6	22	5,6	4	18,2	18	81,8
T. público	288	73,3	68	23,6	220	76,4	359	91,3	25	7,0	334	93,0	281	71,5	83	29,5	198	70,5
No se desplaza	55	14,0					0	0,0					69	17,6				
Total	393	100,0	99	25,2	239	60,8	393	100,0	34	8,7	359	91,3	393	100,0	104	26,5	220	56,0
Movilidad personal																		
Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Caminar	92	23,4	87	94,6	5	5,4	33	8,4	29	87,9	4	12,1	111	28,2	98	88,3	13	11,7
T. no motorizado	9	2,3	9	100,0			7	1,8	7	100,0			21	5,3	21	100,0		
Taxi	8	2,0	8	100,0			21	5,3	21	100,0			2	0,5	2	100,0		
T. privado	89	22,6	89	100,0			131	33,3	131	100,0			26	6,6	26	100,0		
T. público	195	49,6	195	100,0			197	50,1	188	95,4	9	4,6	201	51,1	194	96,5	7	3,5
No se desplaza	0	0,0					4	1,0					32	8,1				
Total	393	100,0	388	98,7	5	1,3	393	100,0	376	95,7	13	3,3	393	100,0	341	86,8	20	5,1
Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Caminar	11	2,8	11	100,0			19	4,8	16	84,2	3	15,8	25	6,4	25	100,0		
T. no motorizado	7	1,8	7	100,0			7	1,8	7	100,0			6	1,5	6	100,0		
Taxi	8	2,0	8	100,0			14	3,6	12	85,7	2	14,3	3	0,8	3	100,0		
T. privado	68	17,3	60	88,2	8	11,8	70	17,8	38	54,3	32	45,7	148	37,7	136	91,9	12	8,1
T. público	291	74,0	277	95,2	14	4,8	272	69,2	110	40,4	162	59,6	206	52,4	181	87,9	25	12,1
No se desplaza	8	2,0					11	2,8					5	1,3				
Total	393	100,0	363	92,4	22	5,6	393	100,0	183	46,6	199	50,6	393	100,0	351	89,3	37	9,4

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

Se observan resultados similares con los motivos capacitación y trabajo, pues aquí la mayoría de desplazamientos (60.8 % y 56 % respectivamente) se efectúan en TNO, y el modo más utilizado es el transporte público, 73.3 % para capacitación y 71.5 % para trabajo.

Por la lejanía de la zona Norte, con respecto al centro universitario, es claro que un bajo porcentaje de estudiantes ven como opción el desplazarse a pie, sin embargo, tampoco son considerados otros modos como bicicleta o taxi, por prolongada distancia y elevado costo, respectivamente. Sin embargo, también se constata un menor porcentaje para quienes tienen acceso al uso de transporte privado.

La movilidad personal en la zona Norte (VER TABLA 1): Para poder explicar las actividades personales, debe conocerse el tiempo de permanencia fuera de sus hogares durante el día, los alumnos de esta zona en un 42.5 % pasan de entre seis a ocho horas fuera, y el 42 % más de ocho horas.

Tal es así, que para la alimentación del mediodía (comida-almuerzo) el desplazamiento para el 99.7 % se realiza en tiempo óptimo, puesto que esta actividad se ejecuta en lugares cercanos o en la universidad misma, es por esto que de cinco modos de transporte, cuatro se realizan 100 % en TO. A pesar de acudir a lugares relativamente cercanos, el transporte público (49.6 %) sigue primando, pero en porcentajes más bajos que los desplazamientos ocupacionales, existiendo una distribución significativa para el reparto modal. Caminar es la segunda opción para este tipo de desplazamiento, con una representación del 23.4 %.

Es relevante recalcar que el uso del transporte privado para actividades de alimentación, ubicado como tercera opción de desplazamiento, es mayor en 22.6 % con respecto a los desplazamientos ocupacionales; esto se debe a que los estudiantes se movilizan junto con compañeros de la universidad a comer y se desplazan en el vehículo privado de alguno de ellos.

En cuanto al abastecimiento de víveres y/o artículos de primera necesidad, son actividades que se realizan preferentemente en espacios cercanos a sus hogares, primando aún el uso del transporte público en poco más de la mitad de los casos (50.1 %), la diferencia

está en que el 95.4 % de los desplazamientos en este modo se realizan en τ_0 . Se observa un alto porcentaje de uso de transporte privado (33.3 %), posiblemente debido a que este desplazamiento se realiza por lo general en familia y se tiene a disposición el automóvil. Además, se observa que la accesibilidad al destino de abasto, ya sea en transporte público o privado, es un factor importante de elección.

El 91.9 % de estudiantes de la zona Norte realizan actividades lúdico-deportivas y la elección del lugar depende de la cercanía o accesibilidad a su hogar, lo que se refleja en los óptimos tiempos (86.8 %) de desplazamiento tanto en transporte público, utilizado por 51.1 % de los estudiantes que realizan este tipo de actividades, como en la caminata, representada por el 28.2 %.

La actividad de entretenimiento para estudiantes de la zona Norte se realiza en su mayoría en τ_0 , el uso del transporte público es el modo más utilizado (74 %), seguido del transporte privado (17.3 %) y, en ambos casos, los desplazamientos se realizan en τ_0 en 95.2 % y 88.2 %, respectivamente. Los modos de transporte bicicleta, taxi y a pie tienen una representación muy baja, sin embargo, el 100 % de sus viajes son realizados en τ_0 . Se observa entonces que también para la realización de actividades de entretenimiento, el principal factor de elección del sitio es la accesibilidad al destino, en cualquier modo de transporte.

Depende de la ubicación de la residencia de los estudiantes para analizar el lugar al cual acuden para realizar este tipo de actividad, puesto que, para algunos sectores dentro de la zona Norte, es más adecuado el acceso a entretenimiento dentro de su zona, y para otros es más accesible el dirigirse al Hipercentro, o también los estudiantes optan por quedarse en la zona de su centro de estudios universitarios y ejecutar esta actividad dentro del Hipercentro.

En otro tema, a pesar de que la zona Norte cuenta con equipamientos de salud (públicos), los modos de desplazamiento principales para acudir al médico son el transporte público (69.2 %) y el transporte privado (17.8 %), y solo la mitad de los traslados se realizan en τ_0 (40.4 % y 54.3 %, respectivamente), de manera que, o los equipamientos públicos son poco accesibles, o esta actividad es elegida por otros factores diferentes a la accesibilidad del destino,

como la confianza. Los modos de transporte no motorizado, taxi y caminata, son utilizados en menor escala y un alto porcentaje de estos viajes son realizados en tiempos adecuados.

Los estudiantes de esta zona, en su mayoría, residen próximos a sus familiares, demostrándose esto en los altos porcentajes de desplazamientos óptimos en todos los modos de transporte, primando el uso del transporte público en un 52.4 %, seguido del transporte privado con el 37.7 %; en menores porcentajes se ubican los desplazamientos a pie (6.4 %), transporte no motorizado (1.5 %) y taxi (0.8 %), de los tres últimos desplazamientos citados, el 100 % de sus viajes se realizan dentro de rangos óptimos.

Para la movilidad personal, en general, se visualiza un escenario diferente al de la movilidad ocupacional; puesto que, para la mayoría de motivos, los desplazamientos en cualquiera de los modos se realizan en τ_0 , a excepción del motivo salud, debido a que la zona no está dotada de equipamientos que presten estos servicios, y un gran número de estudiantes acuden al Hipercentro para realizar estas actividades, teniendo como consecuencia τ_{no} de viaje.

Estudiantes que viven en la zona Hipercentro

Lo que se ha definido como Hipercentro constituye la zona más pequeña en extensión geográfica, pero es la mejor atendida en cuanto a servicios y equipamientos. En esta zona habitan 400 estudiantes (29.7 %) de la carrera de Arquitectura, de los cuales 215 son mujeres y 185 son hombres. El 74 % de alumnos de esta zona provienen de diferentes provincias del Ecuador, y prefieren esta zona por la cercanía a la universidad. Además, son estudiantes que viven solos o comparten el lugar de residencia con compañeros de estudio.

La movilidad ocupacional en la zona Hipercentro (VER TABLA 2): Los estudiantes que residen en el Hipercentro se encuentran próximos en distancia a la universidad, razón por la cual el 72.3 % de alumnos de la zona realizan τ_0 de desplazamiento para acudir al centro de estudios. El 50 % de alumnos del Hipercentro prefieren ir caminando hacia la universidad, de los cuales el 64.5 % lo realiza en τ_0 . Para este

motivo de desplazamiento, el transporte público es la segunda opción (41.3 %), donde el 78.2 % se moviliza en τ_0 .

De igual forma, para los desplazamientos realizados por capacitación, el 72 % lo realiza en τ_0 , escogiendo en primer lugar el transporte público (52.5 %), seguido de la caminata (22 %), y en porcentajes mucho menores el transporte no motorizado (bicicleta), taxi y transporte público.

De los estudiantes del Hipercentro, el 66.7 % trabaja y, según los datos obtenidos, los lugares de trabajo se encuentran dentro de esta zona, puesto que los tiempos de viaje por este motivo se realizan en alto porcentaje en τ_0 en los diferentes modos, caminar (94.9 %), transporte no motorizado (90 %), taxi (83.3 %), transporte privado (88.6 %) y transporte público (93.8 %).

La movilidad personal en la zona Hipercentro (VER TABLA 2): Los estudiantes que residen en el Hipercentro se encuentran próximos en distancia a la universidad, lo que les permite acudir a sus residencias con mayor frecuencia durante el día, es por esto que el 46.8 % de los alumnos pasan un máximo de nueve horas fuera de sus hogares y tan solo el 28.5 % más de diez horas.

El tiempo que invierten los estudiantes que viven en el Hipercentro para desplazarse por motivo ocupacional es poco significativo, por la cercanía que existe entre el lugar de residencia con respecto al centro de estudios y lugar de trabajo, al tener más tiempo libre pueden desarrollar otras actividades personales que, de igual forma, se realizan en tiempos de viaje óptimos, entendiendo que los estudiantes del Hipercentro pueden realizar más actividades cotidianas personales.

Para la actividad de alimentación, que en su mayoría es al medio día por motivo de almuerzo, los estudiantes de esta zona prefieren caminar (52.8 %), y de estos, el 22.7 % lo realizan en tiempos que superan el máximo (quince minutos). Es el único modo de transporte que presenta τ_{NO} de desplazamiento frente a otros cuatro cuyos tiempos de viaje en su totalidad se realizan en rangos óptimos.

Tabla 2. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Hipercentro

Estudiantes que viven en el Hipercentro

Movilidad ocupacional

Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	88	22,0	79	89,8	9	10,2	200	50,0	129	64,5	71	35,5	39	9,8	37	94,9	2	5,1
T. no motorizado	13	3,3	13	100,0			11	2,8	10	90,9	1	9,1	10	2,5	9	90,0	1	10,0
Taxi	9	2,3	9	100,0			9	2,3	8	88,9	1	11,1	12	3,0	10	83,3	2	16,7
T. privado	17	4,3	17	100,0			15	3,8	13	86,7	2	13,3	14	3,5	11	78,6	3	21,4
T. público	210	52,5	170	81,0	40	19,0	165	41,3	129	78,2	36	21,8	192	48,0	180	93,8	12	6,3
No se desplaza	63	15,8					0	0,0					133	33,3				
Total	400	100,0	288	72,0	49	12,3	400	100,0	289	72,3	111	27,8	400	100,0	247	61,8	20	5,0

Movilidad personal

Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	211	52,8	163	77,3	48	22,7	114	28,5	109	95,6	5	4,4	187	46,8	103	55,1	84	44,9
T. no motorizado	7	1,8	7	100,0			10	2,5	10	100,0			24	6,0	24	100,0		
Taxi	14	3,5	14	100,0			23	5,8	23	100,0			4	1,0	4	100,0		
T. privado	32	8,0	32	100,0			73	18,3	73	100,0			10	2,5	10	100,0		
T. público	136	34,0	136	100,0			177	44,3	167	94,4	10	5,6	126	31,5	126	100,0		
No se desplaza	0	0,0					3	0,8					49	12,3				
Total	400	100,0	352	88,0	48	12,0	400	100,0	382	95,5	15	3,8	400	100,0	267	66,8	84	21,0

Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	28	7,0	20	71,4	8	28,6	61	15,3	61	100,0			16	4,0	15	93,8	1	6,3
T. no motorizado	19	4,8	19	100,0			11	2,8	11	100,0			24	6,0	24	100,0		
Taxi	31	7,8	31	100,0			35	8,8	28	80,0	6	17,1	14	3,5	13	92,9	1	7,1
T. privado	41	10,3	41	100,0			46	11,5	34	73,9	12	26,1	66	16,5	54	81,8	12	18,2
T. público	269	67,3	250	92,9	19	7,1	217	54,3	194	89,4	23	10,6	263	65,8	213	81,0	50	19,0
No se desplaza	12	3,0					30	7,5					17	4,3				
Total	400	100,0	361	90,3	27	6,8	400	100,0	328	82,0	41	10,3	400	100,0	319	79,8	64	16,0

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

Los desplazamientos para el abastecimiento de víveres y artículos de primera necesidad de los estudiantes de la zona se

realizan en su totalidad en τ_0 para los modos de transporte no motorizado, taxi y transporte privado, a su vez, los modos de transporte público (44.3 %), que continúa primando en porcentaje, seguido de la caminata (28.5 %), se realizan en altos porcentajes en tiempos adecuados, 94.4 % y 95.6 %, respectivamente. La actividad de abasto se ejecuta en radios próximos a su lugar de residencia, viéndose reflejado esto en el bajo porcentaje de viajes no óptimos que corresponde al 3.8 %.

El 87.8 % de los estudiantes del Hipercentro realizan actividades lúdico-deportivas que se ubican cerca de sus lugares de residencia, puesto que el desplazamiento que prima es la caminata (46.8 %), de ellos aproximadamente la mitad se desplaza en quince minutos máximo, sin embargo, los τ_{NO} para este modo de transporte no afectan a los estudiantes puesto que al final se está haciendo una actividad física que contribuye a la salud de la persona. Los desplazamientos en transporte no motorizado, taxi y transporte privado para esta actividad se realizan en su totalidad en τ_0 de viaje.

El Hipercentro contiene un gran número de centros de entretenimiento atractivos para los estudiantes, los cuales, al estar próximos y/o accesibles tanto a su lugar de residencia como al centro de estudios, resultan en desplazamiento con tiempos generalmente óptimos. Prevalece el uso del transporte público en un 67.3 %, cuyos viajes se realizan en un 92.9 % en τ_0 . Todos los desplazamientos en transporte no motorizado, taxi y transporte privado se realizan dentro de los rangos de τ_0 .

En lo referente a desplazamientos por salud, realizado por el 92.5 % de los estudiantes del Hipercentro, prima el uso del transporte público ocupado por el 54.3 % de estudiantes; el segundo modo de transporte más utilizado es el desplazamiento a pie (15.3 %), lo que afirma que estos equipamientos se ubican en el Hipercentro y de forma accesible en distancia para los estudiantes de la zona.

Para el 79.8 % de los estudiantes del Hipercentro, las visitas a sus familiares se realizan en desplazamientos cuyos rangos de tiempo están en parámetros óptimos, entendiendo que las familias residen de forma cercana a sus residencias; también existe el grupo de

estudiantes representados por el 16 % de ellos que para visitar a sus familias realizan tiempos que sobrepasan los valores máximos.

Los estudiantes que residen en el Hipercentro se ubican en una zona dotada por diversidad de servicios y actividades en donde los desplazamientos, en su mayoría para todos los motivos, se realizan en T_{NO} y el reparto modal es más diversificado.

Estudiantes que viven en la zona Sur

La zona Sur es territorialmente extensa y en ella habita la cuarta parte de los estudiantes de la muestra (24.3 %), los que en total suman 327 (127 mujeres y 200 hombres). A semejanza de la zona Norte, el 73 % de estudiantes de la zona Sur provienen de la provincia de Pichincha y viven con familiares.

La movilidad ocupacional en la zona Sur (VER TABLA 3): Para desplazarse hacia la universidad, el 92 % de los estudiantes en esta zona se trasladan en transporte público; la segunda opción, en un muy bajo porcentaje, es el transporte privado (5.2 %), mientras que el porcentaje restante de 2.8 % corresponde a un reducido grupo de estudiantes que se desplazan a pie, taxi o transporte no motorizado, muy posiblemente debido a la accidentada topografía de la zona y su extensión que, por un lado, implican un fuerte esfuerzo físico y, por otro lado, un alto costo.

Por la considerable distancia entre la universidad y el lugar de residencia de los estudiantes, los tiempos que se invierten para movilizarse superan los 30 minutos para el 92 % de estudiantes.

Aproximadamente el 75 % de los estudiantes de esta zona trabajan, de los cuales el 61.8 % se desplaza en transporte público y la mayoría de los desplazamientos (92.6 %) se realizan en T_{NO} . A pesar de que el transporte público continúa siendo la opción más utilizada por los estudiantes, el porcentaje de uso disminuye considerablemente en los desplazamientos por trabajo, donde se observa un incremento en el uso del transporte privado y sobre todo a pie. Al hablar en porcentajes generales, el 63.9 % de los desplazamientos por trabajo son en T_{NO} , mientras que el 11.3 % son en T_{O} , la diferencia de los dos porcentajes corresponde a los

estudiantes que no trabajan, por ende, no destinan tiempo para este desplazamiento.

Un escenario similar al anterior ocurre en los desplazamientos por motivo de capacitación, en los cuales continúa primando el uso del transporte público en un 74.9 %; sin embargo, se visualiza que en mínimos porcentajes los estudiantes se movilizan en otros modos de transporte. Así, en general es alto el porcentaje (67 %) de estudiantes del Sur que se desplazan en TNO para realizar estas actividades, mientras que el 21.4 % lo realiza en TO.

La movilidad personal en la zona Sur (VER TABLA 3): De todos los estudiantes que residen en la zona Sur, el 48 % de ellos pasan más de diez horas al día fuera de sus hogares y el 38.8 % entre seis y nueve horas. Al pasar tantas horas fuera de casa y lejos en distancia, comen dentro de la zona del Hipercentro.

Para el desplazamiento por alimentación, que se desarrolla al medio día por motivo de almuerzo, el 76.5 % se moviliza dentro de TO, primando el transporte público, ocupado por el 57.5 % de estudiantes del total de la zona, y en segundo lugar se ubica el desplazamiento a pie, con 25.7 %, cuyos viajes en su totalidad se realizan en quince minutos máximo, afirmando que los estudiantes desarrollan esta actividad en sitios próximos o dentro de la universidad. Es importante recalcar que ciertos estudiantes se desplazan en vehículo privado (12.5 %) para acudir a algún sitio para comer, entendiendo que el auto es de algún compañero de estudio y comparten este medio de transporte.

Como ya se había mencionado, la zona Sur dispone de equipamientos y servicios para realizar las actividades cotidianas, pero su amplia extensión geográfica ocasiona que para motivos de abasto se prefieran los modos motorizados, cuyos tiempos de viaje son principalmente óptimos en 70 %. Los principales modos utilizados son el transporte público en casi la mitad de los estudiantes, cuyos tiempos de viaje están distribuidos aproximadamente mitad por mitad en TO y no óptimos; el segundo modo de transporte es el automóvil, con 25.9 %. En este sentido, se observa que la zona está poco servida respecto de los lugares de abasto.

Tabla 3. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Sur

Estudiantes que viven en la zona Sur																		
Movilidad ocupacional																		
Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Caminar	12	3,7	12	100,0			1	0,3	0	0,0	1	100,0	12	3,7	10	83,3	2	16,7
T. no motorizado	9	2,8	8	88,9	1	11,1	6	1,8	0	0,0	6	100,0	6	1,8	4	66,7	2	33,3
Taxi	2	0,6	1	50,0	1	50,0	2	0,6	1	50,0	1	50,0	2	0,6		0,0	2	100,0
T. privado	21	6,4	5	23,8	16	76,2	17	5,2	5	29,4	12	70,6	24	7,3	8	33,3	16	66,7
T. público	245	74,9	44	18,0	201	82,0	301	92,0	20	6,6	281	93,4	202	61,8	15	7,4	187	92,6
No se desplaza	38	11,6					0	0,0					81	24,8				
Total	327	100,0	70	21,4	219	67,0	327	100,0	26	8,0	301	92,0	327	100,0	37	11,3	209	63,9
Movilidad personal																		
Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Caminar	84	25,7	84	100,0			37	11,3	35	94,6	2	5,4	120	36,7	115	95,8	5	4,2
T. no motorizado	10	3,1	9	90,0	1	10,0	13	4,0	11	84,6	2	15,4	24	7,3	24	100,0		
Taxi	4	1,2	4	100,0			24	7,3	24	100,0			1	0,3	1	100,0		
T. privado	41	12,5	35	85,4	6	14,6	83	25,4	70	84,3	13	15,7	20	6,1	18	90,0	2	10,0
T. público	188	57,5	118	62,8	70	37,2	163	49,8	89	54,6	74	45,4	140	42,8	136	97,1	4	2,9
No se desplaza	0	0,0					7	2,1					22	6,7				
Total	327	100,0	250	76,5	77	23,5	327	100,0	229	70,0	91	27,8	327	100,0	294	89,9	11	3,4
Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Caminar	14	4,3	14	100,0			28	8,6	24	85,7	4	14,3	15	4,6	15	100,0		
T. no motorizado	11	3,4	10	90,9	1	9,1	8	2,4	8	100,0			10	3,1	9	90,0	1	10,0
Taxi	17	5,2	17	100,0			10	3,1	8	80,0	2	20,0	4	1,2	4	100,0		0,0
T. privado	41	12,5	41	100,0			53	16,2	49	92,5	4	7,5	75	22,9	64	85,3	11	14,7
T. público	240	73,4	188	78,3	52	21,7	215	65,7	156	72,6	59	27,4	219	67,0	197	90,0	22	10,0
No se desplaza	4	1,2					13	4,0					4	1,2				
Total	327	100,0	270	82,6	53	16,2	327	100,0	245	74,9	69	21,1	327	100,0	289	88,4	34	10,4

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

El 93.3 % de los estudiantes de la zona Sur destinan tiempo para realizar actividades lúdico-deportivas y la amplia mayoría, el 89.9 %, invierte τ_0 en sus desplazamientos, como prioridad en el uso del transporte público, 42.8 %, seguido de la caminata con 36.7 %. Esto nos muestra, por un lado, el interés de los estudiantes por realizar actividades orientadas a su salud, y por otro, que la accesibilidad a los espacios lúdico-deportivos no es la adecuada.

Los estudiantes de esta zona, para actividades de entretenimiento, en un 82.6 % realizan recorridos dentro de rangos óptimos, lo que quiere decir que: 1. los estudiantes se quedan en el Hipercentro para realizar estas actividades; o 2. que regresan al Sur para actividades de entretenimiento y así estar próximos a sus lugares de residencia, recalando que esta zona cuenta con variedad de equipamientos en los cuales los habitantes puedan desarrollar actividades de entretenimiento.

En el tema de salud ocurre algo muy parecido a los desplazamientos por entretenimiento, los dos modos de transporte más utilizados son el transporte público en un 65.7 % y el transporte privado en un 16.2 %, cuyos desplazamientos en su mayoría, 72.6 % y 92.5 %, respectivamente, están dentro de rangos óptimos.

El escenario de los desplazamientos por motivo de visitas familiares de los estudiantes de la zona Sur es parecido al de los estudiantes de la zona Norte, las residencias de los estudiantes se localizan de forma cercana a las de sus familiares, pues la mayoría se desplaza en rangos de τ_0 (88.4 %), con predominio del uso del transporte público (67 %), seguido por el transporte privado con un 22.9 %.

En síntesis, se puede afirmar que la mayor parte de los desplazamientos personales se realizan en τ_0 . En cuanto a la movilidad personal, en todos los motivos se realiza en porcentajes altos dentro de los τ_0 , existiendo dos escenarios, el primero se debe a que la zona Sur es una zona servida de equipamientos en donde se pueden realizar las diferentes actividades personales ubicadas de forma próxima al lugar de residencia, por esto la movilidad personal se da en τ_0 , el segundo escenario es la presencia de desplazamientos

óptimos para actividades personales porque los estudiantes las realizan en el Hipercentro, cerca de su centro de estudios.

Estudiantes que viven en la zona Valle de los Chillos

La zona del Valle de los Chillos se localiza en el valle oriental del DMQ, se encuentra separada del Valle de Tumbaco por la elevación geográfica del Ilaló. En esta zona reside el 10.7 % de estudiantes de la carrera de Arquitectura, de los cuales 66 son mujeres y 78 son hombres. Del total de estudiantes de la zona, el 83 % son de la provincia de Pichincha y viven con algún familiar.

La movilidad ocupacional en la zona Valle de los Chillos (VER TABLA 4): Para acudir cotidianamente a la universidad, los estudiantes de la zona Valle de los Chillos optan por tres modos de transporte: transporte no motorizado (1.4 %), transporte privado (4.2 %), y el 94.4 % prefieren el transporte público. Esta zona se ubica geográficamente de forma distante con respecto al Hipercentro, lugar donde se encuentra la universidad, además, existe un único acceso a Quito desde el Valle de los Chillos, generando congestión vehicular en horas de la mañana para acceder a la ciudad, así como también en horas de la tarde por razones de retorno de residentes al valle, viéndose esto reflejado en el 97.9 % de todos los desplazamientos por motivo de estudios a la universidad, que se realizan en tiempos que superan los rangos máximos.

De los estudiantes que se movilizan por razones laborales (78.5 %), quienes lo hacen en taxi, transporte no motorizado o a pie, el 100 % son desplazamientos en T₀, para el transporte privado los tiempos de viaje se encuentran repartidos mitad por mitad entre óptimos y no óptimos, mientras que en el transporte público el 82.7 % se los realiza en T_{NO}. Como ya se mencionó al inicio de la descripción de la zona, es elevado el porcentaje de estudiantes del Valle de los Chillos que viven con algún familiar, y la necesidad de trabajar es más para consumo propio que para mantener el hogar, con esto pueden tener más libertad de escoger el lugar de trabajo, ya sea próximo a la universidad o a su lugar de residencia.

Para la actividad de capacitación realizada por el 90.3 % de estudiantes, al igual que los desplazamientos citados anteriormente, existe prioridad de uso del transporte público en un 75.7 %, el porcentaje restante está distribuido entre los modos transporte no motorizado (2.8 %), transporte privado (5.6 %) y la caminata (6.3 %), teniendo en cuenta que el 9.7 % de alumnos de la zona no realizan esta actividad. Los tiempos que se invierten por este motivo de desplazamiento en un 63.9 % se realizan en tiempos muy sobre los valores óptimos. Quienes realizan desplazamientos en to se debe a dos escenarios: 1. Los estudiantes acuden a centros de capacitación próximos a la universidad, por tal razón el desplazamiento es corto; 2. Los estudiantes asisten a centros de capacitación cercanos a su lugar de residencia a los que acuden luego de su jornada de clases en la universidad.

La movilidad personal en la zona Valle de los Chillos (VER TABLA 4): De los estudiantes de esta zona el 42.4 % pasan entre seis y nueve horas al día fuera de sus hogares y un 47.2 % más de diez horas. Los estudiantes del Valle de los Chillos, por motivos de alimentación a la hora del almuerzo del mediodía, se desplazan principalmente en transporte público (43.1 %), seguido de la caminata (25.7) %. En general, el 72.9 % de los desplazamientos se realizan en to. Un dato relevante es que para este motivo el 20.1 % de estudiantes se moviliza en transporte privado, pero tan solo el 4.2 % de estudiantes del Valle de los Chillos acude a la universidad en vehículo privado, de tal manera que podemos deducir que, para almorzar al mediodía, comparten el auto con algún compañero de la universidad que dispone de este modo de transporte.

La dotación de equipamientos y servicios en esta zona se evidencia en los altos porcentajes óptimos de desplazamiento de todos los motivos para desarrollar actividades personales, porcentajes que están sobre el 75 %.

En cuanto al abastecimiento de víveres y artículos de primera necesidad, para todos los modos de desplazamiento los rangos de tiempo de viaje óptimos superan el 87 %, esto es consecuencia de las características físicas de la zona, puesto que no es dispersa ni extensa y los equipamientos están ubicados en lugares centrales y

estratégicos con facilidad de acceso para todos los habitantes de la zona. El transporte público continúa siendo prioridad, pero tan solo para menos de la mitad de estudiantes, y la mayoría de sus tiempos de desplazamiento se ubican dentro de rangos adecuados. El transporte privado, 36.1 %, es el segundo modo de desplazamiento que se ocupa.

Tabla 4. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Valle de los Chillos

Estudiantes que viven en la zona Valle de los Chillos

Movilidad ocupacional

Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	9	6,3	8	88,9	1	11,1	0	0,0					5	3,5	5	100,0		
T. no motorizado	4	2,8	4	100,0			2	1,4	0	0,0	2	100,0	3	2,1	3	100,0		
Taxi	0	0,0					0	0,0					1	0,7	1	100,0		
T. privado	8	5,6	2	25,0	6	75,0	6	4,2	0	0,0	6	100,0	6	4,2	3	50,0	3	50,0
T. público	109	75,7	24	22,0	85	78,0	136	94,4	3	2,2	133	97,8	98	68,1	17	17,3	81	82,7
No se desplaza	14	9,7					0	0,0					31	21,5				
Total	144	100,0	38	26,4	92	63,9	144	100,0	3	2,1	141	97,9	144	100,0	29	20,1	84	58,3

Movilidad personal

Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	37	25,7	30	81,1	7	18,9	19	13,2	17	89,5	2	10,5	46	31,9	46	100,0		
T. no motorizado	4	2,8	4	100,0			5	3,5	5	100,0			7	4,9	7	100,0		
Taxi	2	1,4	2	100,0			2	1,4	2	100,0			0	0,0				
T. privado	29	20,1	19	65,5	10	34,5	52	36,1	45	86,5	7	13,5	13	9,0	11	84,6	2	15,4
T. público	62	43,1	50	80,6	12	19,4	62	43,1	55	88,7	7	11,3	67	46,5	57	85,1	10	14,9
No se desplaza	10	6,9					4	2,8					11	7,6				
Total	144	100,0	105	72,9	29	20,1	144	100,0	124	86,1	16	11,1	144	100,0	121	84,0	12	8,3

Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Caminar	7	4,9	7	100,0			9	6,3	9	100,0			8	5,6	8	100,0		
T. no motorizado	4	2,8	4	100,0			4	2,8	3	75,0	1	25,0	5	3,5	5	100,0		
Taxi	5	3,5	5	100,0			0	0,0					0	0,0				
T. privado	33	22,9	29	87,9	4	12,1	43	29,9	32	74,4	11	25,6	54	37,5	49	90,7	5	9,3
T. público	93	64,6	87	93,5	6	6,5	80	55,6	64	80,0	16	20,0	72	50,0	59	81,9	13	18,1
No se desplaza	2	1,4					8	5,6					5	3,5				
Total	144	100,0	132	91,7	10	6,9	144	100,0	108	75,0	28	19,4	144	100,0	121	84,0	18	12,5

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

El 92.4 % de estudiantes del Valle de los Chillos realizan actividades lúdico-deportivas, y los desplazamientos para realizar estas actividades se encuentran en su mayoría dentro de T₀, prefiriendo el transporte público el 46.5 %, seguido de la caminata

por el 31.9 %. Estas actividades las desarrollan en horarios en los cuales los estudiantes se encuentren dentro de la zona.

Para las actividades relacionadas con el entretenimiento los modos de desplazamiento que más se utilizan son el público, por el 64.6 %, y el privado por el 22.9 %; dichos desplazamientos están dentro de rangos óptimos: 93.5 % y 87.9 %, respectivamente. Se evidencia el uso en menores porcentajes de los modos transporte no motorizado (2.8 %), taxi (3.5 %) y caminata (4.9 %), cuyos desplazamientos en un 100 % se realizan en tiempos óptimos.

El taxi no es una opción para los desplazamientos por motivo de salud, en donde continúa el constante uso del transporte público en un 55.6 % y del transporte privado en un 29.9 %, y alrededor de tres cuartas partes de ellos se realizan en TNO. En tercer lugar se ubican los desplazamientos a pie realizados por el 6.3 % de los estudiantes de la zona Sur, siendo este desplazamiento el único que en su totalidad se realiza en TO de viajes.

A semejanza de los desplazamientos por motivos de salud, para la movilización por motivo de visitas familiares el taxi no es opción como modo de transporte, primando para estos desplazamientos el uso del transporte público utilizado por el 50 % de los estudiantes del Valle de los Chillos, y en segundo lugar el transporte privado utilizado por el 37.5 %; sin embargo, alrededor del 80 % de estos desplazamientos se realizan en tiempos óptimos, de lo que se puede inducir que la accesibilidad a la residencia de los familiares es un factor de elección de la residencia propia de los estudiantes. Si bien un bajo porcentaje utiliza modos de desplazamiento de proximidad (5.6 % caminar y 3.5 % bicicleta), todos son realizados en TO, lo que confirma nuestra hipótesis.

Estudiantes que viven en la zona Valle de Tumbaco

El Valle de Tumbaco se encuentra localizado en el valle oriental del DMQ en donde residen 49 estudiantes, 3.6 % del total de alumnos de la carrera de Arquitectura, que viven en la zona Valle de Tumbaco, de los cuales 23 son mujeres y 26 hombres. El 86 % de alumnos de la zona son de la provincia de Pichincha y viven con algún familiar.

La movilidad ocupacional en la zona Valle de Tumbaco (VER TABLA 5): La totalidad de desplazamientos cotidianos de estudiantes que se dirigen desde el Valle de Tumbaco hacia la universidad se realizan en TNO, lo cual se debe a que es necesario atravesar una geografía accidentada mediante limitados accesos para llegar al Hipercentro, lugar donde se encuentra la universidad. Para motivos de estudio universitarios el 91.8 % de los estudiantes de la zona se movilizan en transporte público, el segundo modo de transporte utilizado es el transporte privado, por solo 4.1 %.

El 95.6 % de los estudiantes realizan desplazamientos para acudir a cursos de capacitación y en su mayoría (65.3 %) se desplazan en transporte público. A diferencia de las zonas ya descritas, los desplazamientos a pie están en segundo lugar con 18.4 %, de lo que se puede deducir que los estudiantes de la zona ligan los cursos de capacitación con la universidad para quedarse en el Hipercentro. Sin embargo, al igual que todos los desplazamientos ocupacionales ya descritos, se mantiene la tendencia de porcentajes altos de desplazamientos no óptimos.

En lo que se refiere al trabajo, el 77.6 % de estudiantes de la zona realizan esta actividad. De todas las zonas estudiadas hasta el momento, el Valle de Tumbaco es la única que presenta valores inferiores al 50 % en TNO para realizar este desplazamiento, resaltando que los sitios donde trabajan se ubican próximos a la universidad o al lugar de residencia.

La movilidad personal en la zona Valle de Tumbaco (VER TABLA 5): Al residir en una zona alejada del centro de estudios universitarios, los estudiantes de la zona Valle de Tumbaco pasan fuera de sus hogares en un 51 % más de diez horas, y un 42.4 % de seis a nueve horas fuera.

Tabla 5. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Valle de Tumbaco

Estudiantes que viven en la zona Valle de Tumbaco

Movilidad ocupacional																		
Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%			
Caminar	9	18,4	6	66,7	3	33,3	0	0,0					5	10,2	5	100,0		
T. no motorizado	2	4,1	2	100,0			1	2,0			1	100,0	1	2,0	1	100,0		
Taxi	0	0,0					1	2,0			1	100,0		0,0				
T. privado	4	8,2	1	25,0	3	75,0	2	4,1			2	100,0	4	8,2	1	25,0	3	75,0
T. público	32	65,3	5	15,6	27	84,4	45	91,8			45	100,0	28	57,1	7	25,0	21	75,0
No se desplaza	2	4,1					0	0,0					11	22,4				
Total	49	100,0	14	28,6	33	67,3	49	100,0	0	0,0	49	100,0	49	100,0	14	28,6	24	49,0

Movilidad personal																		
Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%			
Caminar	13	26,5	10	76,9	3	23,1	5	10,2	5	100,0			17	34,7	16	94,1	1	5,9
T. no motorizado	0	0,0					1	2,0	1	100,0			2	4,1	2	100,0		
Taxi	1	2,0	1	100,0			1	2,0	1	100,0			0	0,0				
T. privado	6	12,2	6	100,0			10	20,4	8	80,0	2	20,0	3	6,1	3	100,0		
T. público	25	51,0	20	80,0	5	20,0	31	63,3	25	80,6	6	19,4	20	40,8	15	75,0	5	25,0
No se desplaza	4	8,2					1	2,0					7	14,3				
Total	49	100,0	37	75,5	8	16,3	49	100,0	40	81,6	8	16,3	49	100,0	36	73,5	6	12,2

Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%			
Caminar	4	8,2	4	100,0			5	10,2	5	100,0			9	18,4	9	100,0		
T. no motorizado	0	0,0					2	4,1	2	100,0			0	0,0				
Taxi	0	0,0					1	2,0	1	100,0			1	2,0	1	100,0		
T. privado	9	18,4	9	100,0			10	20,4	6	60,0	4	40,0	11	22,4	9	81,8	2	18,2
T. público	33	67,3	26	78,8	7	21,2	30	61,2	24	80,0	6	20,0	23	46,9	18	78,3	5	21,7
No se desplaza	3	6,1					1	2,0					5	10,2				
Total	49	100,0	39	79,6	7	14,3	49	100,0	38	77,6	10	20,4	49	100,0	37	75,5	7	14,3

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

Al pasar tantas horas lejos de casa, los estudiantes de esta zona se ven obligados a almorzar en lugares próximos a la universidad. Para los desplazamientos por motivo de alimentación continúa primando el transporte público utilizado por el 51 % de los estudiantes de la zona; el segundo modo de transporte para este motivo es el caminar, con 26.5 %, y algunos estudiantes tienen la

posibilidad de desplazarse en el transporte privado de algún compañero de estudio (12.2 %). Por el hecho de tener que regresar a la universidad para continuar con actividades académicas, los desplazamientos realizados para almorzar se ejecutan en su mayoría (75.5 %) en TO.

Para el desplazamiento por abasto, los dos modos más usados son el transporte público con 63.3 % y el transporte privado con 20.4 %, y para ambos los tiempos de desplazamiento son óptimos en un 80 %. Los estudiantes que utilizan el taxi, la bicicleta y la caminata, realizan el 100 % de sus desplazamientos en tiempos adecuados, lo que evidencia que los lugares donde se realizan estas actividades se ubican accesibles a la universidad o a sus residencias.

El 85.7 % de estudiantes realiza actividades lúdico-deportivas, cuyos desplazamientos en su mayoría (73.5 %) se realizan en TO. Prevalece el uso de transporte público (40.8 %), seguido del caminar (34.7 %). Estas actividades por preferencia de los estudiantes son realizadas en lugares próximos a sus residencias.

Los estudiantes de Tumbaco para los desplazamientos por motivo de entretenimiento se desplazan en tres modos: transporte público (67.3 %), transporte privado (18.4 %) y caminata (8.2 %). Para los dos últimos modos, el 100 % de los desplazamientos se realizan en TO, mientras que para el transporte público el 78.8 % se moviliza en rangos adecuados de tiempo.

En cuanto a salud, a diferencia de los desplazamientos por entretenimiento, los estudiantes se movilizan en los cinco modos de transporte analizados, dando como siempre prioridad al transporte público, ocupado por el 61.2 %, y al transporte privado, en un 20.4 %, cuyos tiempos de viajes son óptimos en un 80 % y 60 %, respectivamente. Para los modos de transporte no motorizado (4.1 %), taxi (2 %) y a pie (10.2 %), todos sus tiempos de viaje se ubican dentro de rangos óptimos.

Los desplazamientos de los estudiantes del Valle de Tumbaco por motivo de visitas familiares se realizan en TO en un 75.5 %, siendo los transportes más utilizados el público, en un 46.9 %, y el privado, con 22.4 %. Los viajes realizados a pie (18.4 %) y taxi (2 %) se realizan en su totalidad en rangos óptimos de tiempo.

Estudiantes que viven en la zona Fuera del Distrito Metropolitano de Quito

En esta zona se ubican los estudiantes cuyas residencias se encuentran fuera del DMQ, está representada por el 2.5 % de alumnos de la carrera de Arquitectura, doce mujeres y 22 hombres. El 85 % de estudiantes de la zona son de la provincia de Pichincha y viven con algún familiar.

La movilidad ocupacional en la zona Fuera del Distrito Metropolitano de Quito (VER TABLA 6): Al igual que la zona Valle de Tumbaco, en la zona Fuera del DMQ el 100 % de los desplazamientos para acudir a la universidad se realizan en TNO, tiempos que van desde los 60 minutos hasta más de 120 minutos. Los únicos modos de transporte que utilizan son el transporte público (94.1 %) y el transporte privado (5.9 %).

En cuanto a cursos de capacitación, el 29.4 % de estudiantes se quedan en el Hipercentro para realizar esta actividad, razón por la cual los tiempos de desplazamiento se realizan en parámetros óptimos, mientras que los que reciben capacitaciones fuera del Hipercentro (67.6 %) se desplazan en tiempos no óptimos.

El 82.4 % de estudiantes de esta zona trabaja y utiliza por lo general el transporte público (70 %) y un escaso número se desplaza a pie (5.9 %), sin embargo, más de la mitad (58.8 %) de los estudiantes, considerando todos los modos, se desplaza en TNO, lo que quiere decir que el lugar de trabajo tiene poca accesibilidad. Se evidencia el caso de un estudiante que luego de su jornada de clases regresa a su casa en transporte público y luego se desplaza a su lugar de trabajo en transporte no motorizado.

La movilidad personal en la zona Fuera del Distrito Metropolitano de Quito (VER TABLA 6): Los estudiantes que residen fuera del distrito son los que más alejados de sus hogares están cuando realizan actividades de estudios en la universidad. De los estudiantes de esta zona, el 55.9 % pasan más de diez horas fuera de sus lugares de residencia, y un 38.2 % entre seis y nueve horas fuera de casa.

Tabla 6. Cotidianidad de los estudiantes que viven en la zona Fuera del Distrito Metropolitano de Quito

Estudiantes que viven en fuera del Distrito Metropolitano de Quito																		
Movilidad ocupacional																		
Motivo de desplazamiento	Capacitación						Estudios a la Universidad						Trabajo					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Caminar	2	5,9	2	100,0			0	0,0					2	5,9	2	100,0		
T. no motorizado		0,0					0	0,0					1	2,9	1	100,0		
Taxi		0,0					0	0,0					0	0,0				
T. privado	4	11,8	1	25,0	3	75,0	2	5,9			2	100,0	1	2,9		0,0	1	100,0
T. público	27	79,4	7	25,9	20	74,1	32	94,1			32	100,0	24	70,6	5	20,8	19	79,2
No se desplaza	1	2,9					0	0,0					6	17,6				
Total	34	100,0	10	29,4	23	67,6	34	100,0	0	0,0	34	100,0	34	100,0	8	23,5	20	58,8
Movilidad personal																		
Motivo de desplazamiento	Alimentación						Abasto						Actividades lúdico-deportivas					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Caminar	17	50,0	17	100,0			7	20,6	7	100,0			12	35,3	12	100,0		
T. no motorizado	1	2,9	1	100,0			1	2,9	1	100,0			1	2,9	1	100,0		
Taxi	0	0,0					1	2,9	1	100,0			0	0,0				
T. privado	3	8,8	3	100,0			5	14,7	5	100,0			1	2,9	1	100,0		
T. público	13	38,2	10	76,9	3	23,1	18	52,9	15	83,3	3	16,7	12	35,3	10	83,3	2	16,7
No se desplaza	0	0,0					2	5,9					8	23,5				
Total	34	100,0	31	91,2	3	8,8	34	100,0	29	85,3	3	8,8	34	100,0	24	70,6	2	5,9
Motivo de desplazamiento	Entretenimiento						Salud						Visitas familiares					
	#	%	tiempo				#	%	tiempo				#	%	tiempo			
			óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo				óptimo		no óptimo	
			#	%	#	%			#	%	#	%			#	%	#	%
Modo de desplazamiento	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Caminar		0,0					5	14,7	5	100,0			3	8,8	3	100,0		
T. no motorizado	1	2,9	1	100,0			2	5,9	2	100,0			1	2,9	1	100,0		
Taxi		0,0					0	0,0						0,0				
T. privado	5	14,7			5	100,0	4	11,8	2	50,0	2	50,0	6	17,6	4	66,7	2	33,3
T. público	27	79,4			27	100,0	21	61,8	17	81,0	4	19,0	22	64,7	20	90,9	2	9,1
No se desplaza	1	2,9					2	5,9					2	5,9				
Total	34	100,0	1	2,9	32	94,1	34	100,0	26	76,5	6	17,6	34	100,0	28	82,4	4	11,8

Fuente: Elaboración propia con base en el Censo FAU-UCE 2018-2018.

La distancia entre sus residencias y la universidad impide que acudan a sus hogares para poder almorzar, razón por la cual comen en lugares cercanos a la universidad, reflejándose esto en el 50 % de estudiantes de la zona que para realizar esta actividad se desplazan a pie, siendo todos estos desplazamientos en τ_0 . Para el motivo de alimentación, la segunda opción, a diferencia de la movilidad ocupacional, es el transporte público, con 38.2 %. En datos globales, el 91.2 % de los desplazamientos de los estudiantes de la zona por motivo de alimentación se realizan en τ_0 .

En cuanto al abasto, los estudiantes de la zona que utilizan transporte privado, transporte no motorizado, taxi, y caminata, realizan en su totalidad τ_0 de desplazamiento. Respecto al transporte privado, que es el modo más utilizado (52.9 %), sus viajes están dentro de τ_0 en un 83.3 %.

Para actividades lúdico-deportivas realizadas por el 76.5 % de estudiantes de la zona, en iguales porcentajes los estudiantes se desplazan en transporte público y a pie, y en tiempos de viaje el 100 % de los desplazamientos a pie son óptimos, mientras que en transporte público el 83.3 % se da en rangos adecuados.

En los desplazamientos por entretenimiento de los estudiantes de esta zona ocurre un escenario muy diferente a los descritos para las otras zonas, pues se constata un porcentaje elevado (94.1 %) de desplazamientos que se realizan en transporte público y privado cuyos tiempos de viaje se ubican en rangos no óptimos; entendiendo que dentro de la zona en la que residen no se encuentran este tipo de equipamientos, o, a su vez, los equipamientos existentes dentro de la zona ese ubican de forma distante a su residencia.

Los estudiantes para desplazarse por motivo de salud prefieren el transporte público en un 61.8 %, seguido del caminar con un 14.7 %; en tercer lugar se encuentra el transporte privado (11.8 %), y por último el transporte no motorizado (5.9 %). Los desplazamientos a pie y transporte no motorizado se realizan en su totalidad en τ_0 , mientras que para los motorizados públicos el 81 % y los privados el 50 %.

Los desplazamientos realizados por motivo de visitas familiares se realizan preferentemente en transporte público, ocupado por el

64.7 % de los estudiantes, y transporte privado, utilizado por el 17.6 % de alumnos de la zona; sus tiempos de viaje se realizan dentro de rangos óptimos en un 90.9 % y 66.7 %, respectivamente. Para los modos transporte no motorizado y a pie, ejecutados por el 2.9 % y el 8.8 %, respectivamente, la totalidad de ellos se realizan en tiempo óptimos. Además, nuevamente se observa que el principal factor de elección del lugar de residencia es la accesibilidad con las residencias de familiares.

Conclusiones

El principal motivo de desplazamiento, para todas las zonas, es la movilidad ocupacional (traslado al centro universitario). Los desplazamientos ocupacionales en todas las zonas y en diferentes porcentajes, a excepción del Hipercentro, se realizan en tiempos que superan los valores óptimos, conllevando esto a que los estudiantes inviertan mucho tiempo en el viaje a la universidad, disminuyendo su tiempo para realizar actividades personales durante el día en los días laborables, actividades que realizan preferentemente los fines de semana.

Además, destinar prolongados tiempos de desplazamiento en un modo de transporte motorizado, probablemente, convierte a los estudiantes en personas sedentarias durante el tiempo que se desplazan, pudiendo esto afectar en un futuro a su salud.

Para los estudiantes de las zonas Sur, Valle de los Chillos, Valle de Tumbaco y Fuera del DMQ, acudir a la universidad a pie o en transporte no motorizado se vuelve un reto físico por las largas distancias de recorrido y la topografía de la ciudad, que no permiten el uso constante de estos modos de transporte.

En este sentido, el modo de transporte más utilizado para los desplazamientos hacia la universidad es el transporte público, precisando que los estudiantes prefieren movilizarse en este modo de transporte por el bajo costo del billete (pasaje), y por la "comodidad", especificando que no se refieren al confort del servicio sino al hecho de poder descansar o dormir mientras realizan el prolongado desplazamiento.

Por otro lado, se ha identificado que no todos los estudiantes universitarios trabajan o acuden a cursos de capacitación, pero quienes lo hacen buscan accesibilidad y proximidad a su residencia o universidad; acotando que los estudiantes que trabajan y viven con sus familiares (padres-hermanos) destinan sus ingresos económicos para uso propio, mas no para mantener el hogar, y la mayor parte de la oferta laboral se localiza en el Hipercentro, por ello ligan su desplazamiento con la universidad.

En cuanto a los desplazamientos realizados en taxi, para ninguno de los motivos de desplazamiento ocupacional es una opción, pues la congestión vehicular y las prolongadas distancias que se deben recorrer provocan que este modo de transporte sea económicamente inaccesible para los estudiantes universitarios. Caso contrario ocurre con la movilidad personal, respecto a cuyos desplazamientos, al ser de libre elección, los estudiantes escogen el lugar a donde acudir para realizar la actividad. Por lo general, estos lugares se ubican de forma cercana a sus residencias o centro de estudios; para dicho desplazamiento el taxi es una probable opción, ya que el costo no será tan significativo por la corta distancia de viaje.

A su vez, la permanencia prolongada en la universidad trae consigo que una buena parte de las actividades personales de los estudiantes las realicen dentro del Hipercentro. Por otro lado, no obstante, todas las zonas de estudio disponen de diversidad de equipamientos y servicios en menor cantidad, diversidad y escala que el Hipercentro, siendo suficientes para que los estudiantes realicen algunas de sus actividades personales al interior de estas, sobre todo los fines de semana, que son días en los que no acuden a la universidad y disponen más tiempo para poder ejecutarlas desde su residencia.

Para los desplazamientos realizados por motivo de alimentación, los estudiantes de todas las zonas realizan to de desplazamientos, ya que la mayoría son realizados al mediodía en los alrededores de la universidad, en la zona del Hipercentro, y por ello una buena parte de estos son a pie. En algunos casos los estudiantes se desplazan en

vehículo privado, que son de propiedad de algún compañero universitario.

Mientras que para el motivo de abasto los medios de transporte que prevalecen para las zonas Norte, Sur, Valle de los Chillos y Valle de Tumbaco son el transporte público y el transporte privado, y para las zonas Hipercentro y Fuera del DMQ los dos modos más utilizados son el transporte público y el caminar. La mayoría de tiempos de viaje para todas las zonas se ubican dentro de t_0 de desplazamiento.

En cuanto a actividades lúdico-deportivas, los estudiantes optan por desplazarse en transporte público o a pie en las zonas Norte, Hipercentro, Sur, Valle de los Chillos y Fuera del DMQ, y tan solo en la zona Valle de Tumbaco se desplazan preferentemente en transporte público o transporte privado, entendiendo que los lugares a donde acuden los estudiantes de las primeras zonas citadas se ubican de forma cercana a ellos, por tanto, optan por caminar, a diferencia de los estudiantes del Valle de Tumbaco, para quienes caminar a fin de realizar esta actividad no está entre las primeras opciones.

Los desplazamientos que se realizan por motivo de entretenimiento se desarrollan en su mayoría en t_0 en todas las zonas, a excepción de la zona Fuera del DMQ, en donde el 94.1 % de los viajes están dentro de t_{NO} , concluyendo que esta zona no cuenta con equipamientos para poder desarrollar este tipo de actividad. Mientras que por motivo de visita a familiares los desplazamientos se realizan en t_0 , concluyendo que los estudiantes prefieren vivir cerca de sus familiares que próximos a la universidad.

Es importante resaltar que en la zona Hipercentro, para todos los motivos de desplazamiento, los viajes se desarrollan en rangos de t_0 en su gran mayoría.

Para concluir, se puede identificar que las zonas Norte y Sur, zonas urbanas, al estar ubicadas en los extremos con respecto al Hipercentro, destinan tiempos de viaje que superan los óptimos establecidos internacionalmente al ejecutar su desplazamiento desde la residencia hacia la universidad, priorizando el uso del transporte público (BRT), el cual pertenece al Sistema Integrado de Transporte del DMQ, lo que permite que con un solo pago de

ticket/pago puedan desplazarse a lo largo de toda la ciudad, intuyendo que para realizar todo su desplazamiento diario no requieren de mayor inversión económica. Además, estos prolongados recorridos son compensados con el hecho de que el centro universitario esté ubicado dentro del Hipercentro y pueden desarrollar sus actividades personales en esta zona y tiempos óptimos.

Mientras que la zona Hipercentro tiene características que la diferencian notablemente del resto de las zonas. Los estudiantes, al vivir próximos a la universidad, tienen una movilidad ocupacional que se realiza en tiempos adecuados, ya sea caminando o en transporte público, y su vida cotidiana la realizan dentro de la misma zona, sin necesidad de salir de ella, debido a la hiperconcentración de actividades que aglomera.

Por otro lado, en las zonas Valle de los Chillos, Valles de Tumbaco y Fuera del DMQ, servidas de transporte público y no de BRT, y al ser zonas rurales, los estudiantes deben realizar algunos transbordos para poder llegar al BRT o directamente a la universidad, y el modo de transporte que utilizan no pertenece al Sistema Integrado de Transporte del DMQ, lo que da a entender que deben realizar un pago por cada trayecto de bus que realicen. En cuanto a las actividades personales, también las realizan dentro del Hipercentro.

Si dentro de la cotidianidad de los estudiantes no estuviera el desplazamiento ocupacional, podrían realizar las actividades personales sin inconveniente dentro de las zonas en donde están ubicadas sus residencias, entonces, la movilidad ocupacional marca la cotidianidad de los desplazamientos de los estudiantes; y, por otro lado, la morfología y composición de la ciudad son factores determinantes de la forma en la que se desarrollan los desplazamientos cotidianos.

Bibliografía

CUENIN, F., & SILVA, M. (2010). *Identificación y fortalecimiento de Centralidades Urbanas. El caso de Quito*. Nueva York: BID.

- D'ECORLE, R., & METZGER, P. (2004). *La vulnerabilidad del Distrito Metropolitano de Quito*. Quito: Ekseption.
- MIRALLES-GUASCH, C., & CEBOLLADA, A. (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana*.
- OLIVARES GONZÁLEZ, A., & ORQUERA JÁCOME, M. (2019). Movilidad cotidiana de estudiantes universitarios: caso de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central de Ecuador. *En XIII ctv 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city"*. UPC, Barcelona, octubre 2-4, 2019.
- ORQUERA, M. (2022). *Movilidad cotidiana y estilos de vida saludables de los estudiantes universitarios en Quito, una ciudad lineal*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

1 Doctora, Universidad Central del Ecuador, miorquera@uce.edu.ec

2 Tesis doctoral "Estilos de vida saludables y movilidad cotidiana de los estudiantes universitarios. Caso: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central del Ecuador", desarrollada entre 2017 y 2020 en la Universidad de Guadalajara.

LA ZONA. Singularidades en la conformación de las ciudades latinoamericanas, el caso ejemplar del Polígono El Tejar-San Roque, en la ciudad de Quito

Mauricio Javier González González³

Resumen

A partir de una aproximación histórica se pretende la comprensión de los procesos de génesis morfológica de la ciudad, en la que ciertas particularidades de tipo material espacial, natural y, sobre todo, de orden social, económico y cultural han demostrado ser detonantes del cambio y caracterización de la ciudad.

En el caso de la ciudad de Quito, y en particular del Polígono El Tejar -San Roque, se analizan los singulares procesos históricos de construcción de hechos urbanos desde su fundación, así como los diferentes tratamientos que se les ha dado a las quebradas que atraviesan su territorio. También se describe la historia de las dinámicas comerciales populares y su rol como productoras espaciales en un entorno considerado Patrimonio Cultural de la Humanidad. Finalmente, se procura la explicación de la realidad espacial de esta zona de estudio, a través de la interacción de estos tres procesos en el tiempo. Todo ello desarrollado más ampliamente en la tesis doctoral "Producción e identidad del espacio urbano-arquitectónico en las áreas liminales del Centro Histórico de Quito".

Palabras clave: Morfología urbana, producción espacial, voluntad de forma, Centro Histórico de Quito, ciudad latinoamericana.

Abstract

From a historical approach, the aim is to understand the processes of morphological genesis of the city, in which certain particularities of spatial, natural and, above all, social, economic and cultural material

level have proven to be triggers of change and characterization of the city.

*In the case of the city of Quito, and in particular of the El Tejar-San Roque polygon, we analyze the unique historical processes of construction of urban facts since its foundation, as well as the different treatments given to the streams that cross its territory. It also describes the history of popular commercial dynamics and their role as spatial producers in an environment considered a World Heritage Site. Finally, an explanation of the spatial reality of this study area is sought through the interaction of these three processes over time. All of this, developed more widely in the doctoral thesis *Production and identity of the urban-architectural space in the liminal areas of the Historic Center of Quito*.*

***Keywords:** Urban morphology, spatial production, will of form, Historic Center of Quito, Latin American city.*

Introducción

El presente texto forma parte del trabajo de investigación doctoral denominado "Producción e identidad del espacio urbano-arquitectónico en los espacios liminales del Centro Histórico de Quito". Se ha escogido para formar parte del presente libro, en el que se exponen estudios de caso con el fin de explicar de alguna manera la realidad de la ciudad de Quito.

Se ha decidido enfrentar esta posible explicación morfológica desde un enfoque histórico, convirtiendo a este último en argumento explicativo de la realidad de los espacios construidos. La importancia que los lugares tienen con respecto a las ciudades depende de múltiples y complejos procesos, siempre relacionados con los comportamientos de sus habitantes y que, finalmente, determinan valores e incluso la propia conformación del tejido edificado, procesos muchas veces dilatados en el tiempo y que requieren, para poder entenderlos, de la narrativa histórica.

El sitio escogido para el estudio es una zona con importante actividad y riqueza identitaria en la ciudad, en donde se puede identificar esa intrincada y densa diversidad de usos y relaciones

que Jane Jacobs menciona como necesarias para cualquier urbe (2011) y que es producto de una también compleja sucesión de eventos y transformaciones que se materializaron en diferentes formas espaciales, que si son entendidas de forma adecuada pueden contribuir a su vez a la comprensión y explicación de la arquitectura y urbanismos modernos de la ciudad, razón por la cual estudiarlas es de vital importancia.

En cuanto a su ubicación geográfica, el área de estudio se ubica dentro del primer anillo de crecimiento de la ciudad, en el lado occidental del núcleo fundacional. El área presenta una topografía en pendiente, que es cada vez más pronunciada conforme se acerca a las laderas de San Juan, El Placer y La Colmena, en las estribaciones del volcán Pichincha.

La necesidad de la aproximación histórica

El cronista que narra los acontecimientos sin distinguir entre los grandes y los pequeños da cuenta de una verdad: que nada de lo que alguna vez haya acontecido ha de darse por perdido para la historia.

III TESIS SOBRE EL CONCEPTO DE HISTORIA

(BENJAMIN, 2018, P. 308)

Realizar este texto de aproximación histórica, como una especie de preámbulo contextualizador en el que se demuestre de forma apropiada cómo un sitio de la ciudad de Quito se convierte en soporte demostrativo de la materialización de ciertos conceptos y teorías de la producción cultural y espacial, no solo obedece a una secuencia u organización metodológica, sino a una necesidad más trascendente. Como dice Benjamin en la cita precedente de sus tesis sobre el concepto de historia (2018), con la que inicia este apartado, se pretende visibilizar a los "pequeños", a aquellas comunidades que habitan ahora ese espacio y que para el sistema son considerados los "perdedores y los dominados" y que, a pesar de ello, han logrado construir procesos de producción espacial interesantes y sin dudas aportadores.

La reivindicación de estas espacialidades no solo tiene como objetivo la valoración de los objetos y las personas que los construyen, se trata además de, a través de ella, aportar a la historia de la arquitectura nacional o regional, siempre tomando en cuenta que toda historia de la arquitectura es también la de las clases dominantes (Rossi, 2015) y, por lo tanto, de una manera intencional se ha decidido mostrar la totalidad de los hechos con el fin de tener una visión panorámica e inclusiva de la construcción de la ciudad en el tiempo (Rossi, 2015).

La aproximación histórica permite además una lectura integral de este fragmento de ciudad, no solo limitándose a la de una imagen visible de los artefactos espaciales, sino la de estos en su relación con los procesos y acontecimientos que los engendraron. La historia une pasado y presente y, con ello, facilita la explicación de los fenómenos arquitectónico-urbanos (Rossi, 2015). El conocimiento de los procesos históricos de la ciudad aporta a la reflexión sobre la morfogénesis de estas, de sus artefactos habitativos y sus prácticas de construcción (Fernández, 1998).

La historia de la ciudad, depositaria de las síntesis de valores, memoria e imaginación colectiva de sus habitantes, es también la historia de sus arquitecturas (Rossi, 2015). Si el objetivo es la comprensión y explicación de la producción espacial e identitaria de esta área de la ciudad en función de la demostración de que es parte del extenso proceso experimental latinoamericano, es imprescindible realizar este ejercicio aproximativo. Para darle solidez argumentativa a la explicación de la modernidad mestiza materializada en este lugar y, así, enriquecer una explicación no culminada y fragmentaria. Establecer posiciones críticas y solventes para enfrentar a los conquistadores discursos de la globalidad neoliberal, que tienden a valorizar el rendimiento y la formalidad superficial de los objetos y sustentarlos sobre los discursos del posmodernismo antihistoricista (Fernández, 1998).

Contexto histórico

La ciudad de Quito está ubicada a una altura de 2,815 m sobre el nivel del mar, en un valle andino longitudinal dentro de lo que se conoce como "Avenida de los volcanes", que transcurre en el sentido nortesur y está conformado por el volcán Pichincha y el cerro de San Juan en el lado occidental, y las elevaciones del Itchimbia, cerro Auqui, y el río Machángara hacia el oriente.

Quito fue fundada por el mariscal Diego de Almagro en dos ocasiones, primero, el 15 de agosto de 1534 en el sitio de Sicalpa, en las cercanías de la actual Riobamba bajo el nombre de Santiago de Quito, y por segunda vez el 28 de agosto del mismo año, lo hace a distancia bajo el nombre definitivo de la villa de San Francisco de Quito. En aquel momento encargó al teniente Sebastián de Benalcázar, después de nombrarlo gobernador, el desplazamiento desde la ubicación de las tropas hacia el norte de la cordillera para implantar definitivamente la población.

El 6 de diciembre de 1534, Benalcázar entra en los territorios de la actual ciudad e instala el cabildo, posesiona autoridades y empadrona a 204 españoles como primeros vecinos, a quienes distribuye solares dos semanas después (Ortiz, 2004). Además, ordena la construcción de iglesias y monasterios para las ordenes franciscana y mercedaria, establece ejidos al norte y al sur de la ciudad, así como terreno para cultivo en la periferia (Ortiz, 2004).

El núcleo fundacional de la ciudad se implantó a los pies del cerro Panecillo o Yavirac, sobre la ocupación de una población Inca (Bayón, 1974), que a su vez estuvo asentada sobre poblaciones de culturas anteriores como los Caras y Shyris. La calidad del clima y el suelo, junto con su ubicación geográfica, muy cerca de la línea equinoccial, hicieron que los territorios de la actual ciudad fueran muy apetecidos, no hay que olvidar que las culturas andinas eran adoradoras del sol, por lo que ubicarse en esta zona era de especial trascendencia mitológica y simbólica.

Adicionalmente, la relativa cercanía a poblados de diferentes características climáticas y, por tanto, con diversidad de productos, le permitió a Quito convertirse en un importante centro de comercio indígena, por lo que tiene sentido que los incas llevaran hasta este territorio al Camino Real Inca o Qhapaq Ñan.

Las características morfológicas del centro de la ciudad son consecuencia de dos circunstancias, por un lado, el componente conformador humano, que implica la presencia de la traza en damero de la ciudad, que fuera hecha a "regla y cordel" (Ortiz, 2004) y que los conquistadores solían imponer en los territorios urbanizables junto con la implantación de ciertos elementos edificados de importancia que servían como hitos o hechos urbanos definatorios. Las cuadras son de cien metros de lado y contenían ocho solares, mientras que las calles, que transcurrían de preferencia en ángulos rectos, tenían 10 m de ancho (Bayón, 1974; Ortiz, 2004). La segunda circunstancia es el componente conformante natural, pues la naciente la ciudad es consecuencia también de la presencia de una topografía muy accidentada en la que existen múltiples quebradas, lo que obligó a una adaptación del mencionado trazado.

En la implantación de la ciudad se reservaron espacios para tres grandes plazas y los correspondientes templos: la plaza mayor, centro geográfico y simbólico de la nueva ciudad, tendrá a su lado a la Catedral y además concentrará las edificaciones más importantes de carácter civil y militar; la plaza y convento de Santo Domingo, ubicada junto al antiguo camino indígena que conectaba con el ya mencionado Camino del Inca y las rutas hacia el sur del país y el Perú; y, finalmente, la plaza y convento de San Francisco, que a la postre será la más de mayor tamaño de la ciudad.

Se construyeron además acueductos con pilas en las plazas, un hospital, y posteriormente se asignaron terrenos a las otras órdenes religiosas. Esta distribución trajo como consecuencia que los pobladores originarios fueran desplazados a los extremos marginales de la ciudad, dando origen a las primeras zonas de pobreza situadas en las parroquias de San Blas y San Sebastián.

La ciudad tuvo un desarrollo relativamente rápido, seguramente la fertilidad del suelo, las ventajas climáticas y su condición estratégica para la defensa y el comercio contribuyeron a aquello. Es así que para el año 1541 la villa adquiere la categoría de ciudad, para 1545 se establece el obispado y en 1563 se establece como Real Audiencia de Quito por cédula de Felipe II (Ortiz, 2004), en poco tiempo, la que fuera una villa se constituyó en un importante centro

administrativo, religioso y artístico dentro del contexto colonial (Bayón, 1974).

Los hechos urbanos primarios y la expansión de la ciudad

En el caso específico del área estudiada, conviene iniciar el abordaje del relato histórico con la descripción de hechos que se relacionan con dinámicas y procesos transformadores y que son explicativos de la morfogénesis de los artefactos urbanos y arquitectónicos.

Un punto de partida para la explicación de estos procesos de transformación territorial y producción espacial de Quito en general, y del área de estudio en particular, es la descripción del proceso de territorialización de las ideas colonizadoras y, junto a ella, la implantación de los hechos urbanos primarios (Rossi, 2015), de carácter determinante en la naciente ciudad.

Ya se mencionaron las características de la traza urbana abstracta de la ciudad, lo que además resulta peculiar, pues la ciudad, aunque en un valle, tiene una topografía bastante irregular y accidentada, lo que trajo como consecuencia una morfología urbana y paisajística muy singular que además se ve acentuada por la presencia de las tres grandes plazas fundacionales de la ciudad y sus respectivos templos y conventos.

Precisamente, estos tres hechos urbano-arquitectónicos son con seguridad los más importantes, tanto por la calidad de las edificaciones como por su escala y carácter dentro de la organización espacial de la ciudad. Estos artefactos y monumentos de origen religioso, que llegarían a ser cerca de treinta en la ciudad, son sin lugar a dudas determinantes, ya que generan flujos de diversa índole, por lo que devienen en condensadores de la vida de la ciudad; adicionalmente, por su edad, se convierten en permanencias morfogeneradoras del espacio de la urbe.

Es importante mencionar que estos objetos otorgarán a los habitantes, desde el mismo momento de su creación, algunos de los valores identitarios más importantes y que hasta hoy constituyen parte de la memoria y patrimonio del pueblo quiteño.

El primer hito para el área de estudio dentro de esta narrativa nace precisamente de la fundación de la ciudad y la correspondiente organización y distribución del territorio, la ya mencionada implantación del conjunto monumental de la orden franciscana.

Serían los frailes franciscanos los que primero se establecerían en la ciudad, gracias a que fue un fraile de esa orden, Francisco Marcos de Niza, quien acompañó a Benalcázar en sus periplos, desde sus inicios en territorio mexicano hasta el viaje de conquista del Perú (Navarro, 2007). Esto conllevó a que la orden se beneficiara de los favores de Benalcázar, Almagro, e incluso el mismo Francisco Pizarro, por lo que se les asignó un solar a su gusto.

El acto de fundación y establecimiento definitivo del convento franciscano se realizó el 25 de enero de 1535, por parte del reverendo padre fray Jodoco Ricke y fray Pedro Gosseal, quienes llevarán a cargo la construcción de los edificios (Vargas, 2005), ubicados entre las actuales calles Benalcázar y Cuenca al oriente, Manabí al occidente, Bolívar al sur y Mideros al norte.

Es entonces, el de los franciscanos, el conjunto religioso conventual más antiguo del Ecuador. Se conoce que se les entregó, a pedido, el mejor lugar de la ciudad, y que desde 1538 los terrenos sobre los que se edificaría todo el conjunto serían prácticamente los mismos de la actualidad. Adicionalmente, recibieron cuantiosas sumas de dinero por parte de los conquistadores para la construcción del conjunto, además de la voluntad de Francisco Pizarro de que se construyera el templo más hermoso que tuviera la ciudad (Navarro, 2007). Se delineó la plaza frente a la iglesia y convento, y la construcción tomaría poco más de un siglo. La iglesia, que contó con los favores de Carlos V y Felipe II, se terminó en el año 1599 y el resto del conjunto se fue completando hasta 1650 (Navarro, 2007).

La presencia del monumental conjunto arquitectónico en el área de estudio ha provocado en ella una influencia innegable y obvia. Este enorme hecho urbano, asentado sobre una superficie de más de tres hectáreas, contiene, además del templo principal y el convento, múltiples capillas secundarias, edificios administrativos y el colegio San Andrés. Todas estas actividades dinamizan el sector, pero las

características más determinantes son su tamaño y forma, ya que irrumpen en la traza fundacional cambiándola de manera drástica, pues se duplican las medidas de las cuadras y obligan a crear un nuevo trazado, las manzanas mucho más grandes que las de sus alrededores conforman además un conjunto de mayor complejidad.

El segundo hito dentro de este relato lo constituye el desarrollo del conjunto edificado de la orden mercedaria, construido en el límite norte del área de estudio, entre las actuales calles Chile al sur, Mejía al norte, Cuenca al oriente y Mariscal Sucre al occidente.

La segunda comunidad religiosa en establecerse en la ciudad de Quito fue la Orden de Nuestra Señora de las Mercedes (Navarro, 2007), la que a pedido del fray Hernando de Granada obtiene del cabildo varios solares para el establecimiento de la orden.

Sin embargo, el proceso de construcción de las edificaciones fue un tanto lento, y por buena parte del siglo *xvi* la orden mantuvo una construcción modesta. Un hecho decisivo es la fundación de la capellanía de San Juan de Letrán en el mes de septiembre de 1559 a pedido del conquistador don Diego de Sandoval, quien solventaría la construcción y decoración de una capilla, la que todavía se conserva en el lado sur de la basílica, dando inicio a las construcciones formales en los terrenos de la orden (Vargas, 2005).

Para inicio del siglo *xvii* los mercedarios habrían organizado su economía de manos del padre Andrés de Solá, se inició un proceso de construcción y dotación de infraestructura que contempló la edificación del convento y la iglesia, así como el montaje de una fábrica de ladrillos y tejas en los terrenos más occidentales, en las laderas del cerro El Placer, esta es la razón por la que a ese sitio se lo conocería hasta la actualidad como el Tejar.

Lastimosamente, esas edificaciones se vieron muy afectadas por los terremotos de 1645, 1660, y especialmente el de 1698, razón por la cual, al iniciar el siglo *xviii*, la orden decide derrocar las antiguas estructuras y dar inicio a la construcción de su templo mayor en el año 1700. Las obras inicialmente estuvieron a cargo del padre Felipe Calderón, sin embargo, este dejó el encargo.

El diseño final y la construcción de las obras estuvieron a cargo del arquitecto quiteño José Jaime Ortiz, quien trazó los planos de la

basílica tomando como modelo el templo de La Compañía de Jesús, aunque en el caso de la decoración interior no siguió con fidelidad al referente. La iglesia finalmente se concluyó en la obra arquitectónica en el año 1736 (Navarro, 2007). Los retablos, encargados a Bernardo de Legarda, se terminaron en el año 1759 (Vargas, 2005).

En lo que refiere al convento, este inició su construcción en el año 1596 bajo la orden de fray Antonio Pesquera y tuvo que esperar hasta el año 1654 para su conclusión, es importante mencionar que después de ese momento se realizaron edificaciones secundarias, ampliaciones y remodelaciones hasta el año 1786 (Navarro, 2007).

El otro conjunto mercedario que merece un espacio dentro de este relato, sobre todo por su injerencia morfológica dentro del área de estudio, es el convento de la recolección del Tejar. Este conjunto inició su construcción en 1754 después que el padre Francisco de Jesús Bolaños decidiera edificar una capilla de retiro dedicada a San José (Vargas, 2005) en los terrenos ubicados entre las quebradas del Cebollar y Sanguña, donde además funcionaban la fábrica de ladrillos y tejas que la orden tenía en las faldas del Pichincha.

Adicionalmente a los tres conjuntos monumentales descritos, que sin duda influyeron en los posteriores procesos de urbanización y construcción del área de estudio, fueron apareciendo en el tiempo edificaciones que también tienen el carácter de hechos urbanos, aunque en realidad a menor escala.

Es el caso del convento de Santa Clara de Asís, ubicado frente a la plaza homónima, en la esquina de las actuales calles Cuenca y Rocafuerte. Fundado en 1596, comenzó obras en 1642 bajo la dirección del reconocido arquitecto católico fray Antonio Rodríguez, autor del segundo claustro de San Francisco y del convento de San Diego. La construcción del convento culminó en el siglo xvii (Navarro, 2007).

También es importante la iglesia de San Roque, ubicada en la esquina de las calles Rocafuerte y Chimborazo. El antiguo templo fue fundado por el obispo Solís a finales del siglo xvi, aunque queda muy poca información de aquel edificio, El templo actual es obra del reconocido arquitecto y religioso alemán hermano Pedro Bruning, y

es reconocido como el de mejor factura del mencionado padre (Navarro, 2007).

Otro edificio importante es la Capilla del Robo, construida en conmemoración del robo de los objetos sagrados de la iglesia del convento de Santa Clara del año 1649, en el filo de la antigua quebrada de Jerusalén, hoy boulevard 24 de Mayo. El edificio original se terminó de construir el 20 de enero de 1650 (Vargas, 2005), sin embargo, resultó muy afectado por un terremoto, por lo que el obispo Cuero y Caicedo mandó a edificar una nueva capilla, que se inauguró en 1812.

Ya en épocas más recientes, destaca el edificio del panóptico, que fue patrocinado por el presidente Gabriel García Moreno con el objeto de centralizar el servicio penitenciario. Está ubicado en la calle Rocafuerte y Mariscal Sucre, fue diseñado y construido por los arquitectos Thomas Reed y Francisco Schmidt en 1868, bajo el modelo de la prisión de la rue de la Santé de París. La implantación del panóptico llevó a la larga a la degradación del tejido social y, por tanto, del espacio urbano, a tal punto que se implantaron zonas de tolerancia en sus cercanías. Finalmente, la cárcel fue trasladada y actualmente el edificio está desocupado.

Destaca también el conjunto edilicio que originalmente fue la fábrica y sede de la cervecería La Victoria, ubicado en la Avenida 24 de Mayo y Chimborazo, constituye un hecho urbano de importancia. Fue construido originalmente en el año 1914 y fue rehabilitado en 1992 por los arquitectos Marcelo Bravo, José Ordoñez, Enrique Vivanco y Diego Salazar, quienes lo convirtieron en un pasaje comercial y conjunto residencial.

Finalmente, es importante mencionar al edificio de la Escuela de Artes y Oficios, ubicado junto a la ladera sur de la antigua quebrada de Jerusalén; se concibió como escuela técnica por el Protectorado Católico del presidente García Moreno en el año 1869. Fue diseñado y construido por el arquitecto alemán Francisco Schmidt. Y posteriormente, durante la presidencia de Eloy Alfaro, pasó a ser la Escuela de Artes y Oficios.

Figura 1. Diagrama que muestra la presencia de hechos urbanos en el área de estudio

Fuente: Elaboración propia.

Las quebradas y la expansión de la ciudad

Dentro de los hechos de importancia en la morfogénesis de la ciudad y específicamente del sector estudiado, es relevante mencionar a las quebradas que nacen de las estribaciones del volcán Pichincha y que la atraviesan. A lo largo del tiempo estos accidentes en la geografía han constituido elementos determinantes en la conformación de las arquitecturas del sitio y en el comportamiento de sus habitantes.

En un primer momento, el carácter conformante de estos accidentes geográficos, con respecto a su influencia en la morfología de la ciudad, se relaciona con su propia presencia y al acomodo al que la urbe tuvo que someterse para poder implantarse sobre el territorio. Aunque en sectores como la loma de San Juan la cuadrícula se implantó casi perfecta a pesar de la topografía, en otros sectores de borde de quebrada, por lo general, el trazado sufría cambios de dirección y se implantaba de manera independiente (Ortiz, 2004).

De estos procesos quedan importantes evidencias, por ejemplo, es interesante el caso de la primera etapa de expansión de la ciudad, en donde se ocuparon dos colinas alargadas ubicadas en el lado occidental del núcleo urbano, las cuales estaban flanqueadas por tres profundas quebradas. En la primera de ellas, la colina ubicada al sur, se implantó el barrio de la Loma Grande, y en la del norte, el barrio de San Marcos. En ambos casos, la implantación de la traza urbana responde a la geografía, de tal manera que un eje vial central se ubica sobre la línea de cima de las elevaciones y pequeñas calles transversales descienden hacia las laderas, lo que tuvo como consecuencia un parcelario de largos frentes en los que se ubicaron las edificaciones que, en vista que los lotes terminaban en los cauces de las quebradas, aprovechaban de un gran fondo en donde se ubicaban amplios huertos (Ortiz, 2004).

En un segundo momento, cuando la ciudad contó con la tecnología y recursos suficientes, se produce un proceso sostenido de relleno de quebradas (Ortíz, 2020), y en este caso, el carácter conformador se expresa en la impronta que estos accidentes manifiestan en la nueva configuración de sus calles y espacios públicos. De este último proceso, por ser el más reciente y del que la ciudad manifiesta evidencias actualmente, hará referencia el presente relato histórico con mayor profundidad.

En el caso específico del área de estudio, la primera de las quebradas de las que se va a hablar es la denominada de Jerusalén, que constituye el límite sur del sitio y cuyo desarrollo histórico e importancia para la ciudad inicia con el servicio que esta daba como correntia del Pichincha y posteriormente como depósito de los desperdicios y cloaca pública.

La segunda constituye el sistema formado por las quebradas de Sanguña y El Cebollar, que se ubican en el área noroccidental del sector de estudio y que, a diferencia de la quebrada de Jerusalén, atraviesan de manera diagonal, no solo el sitio, sino todo el centro de la ciudad histórica.

El proceso de relleno en las quebradas de Quito

Para hablar de los rellenos de quebradas en la ciudad de Quito, primero hay necesidad de referirse a las razones por las que los habitantes y administradores de la ciudad tomaron esas decisiones. Como es conocido, incluso desde el inicio de la colonización, las condiciones climáticas y geográficas de la ciudad son las propias de un territorio andino montañoso, esto implica la presencia de épocas lluviosas, lo que sucede normalmente entre los meses de diciembre y mayo, en donde la ciudad es azotada frecuentemente por fuertes aguaceros, aunque es común que las lluvias se presenten esporádicamente a lo largo de todo el año. Así queda manifiesto en el relato referente a la ciudad, escrito en Madrid por Salazar de Villasante, gobernador de Quito en 1653: "... hasta 400 vecinos moradores, con sus casas, españoles, y las casas son buenas como la de esta villa, de teja y madera y buen cimientto, porque llueve mucho"

(Ortiz, 2004, p. 41), como se puede deducir, la decisión de rellenar las quebradas en su momento no es nada recomendable.

A pesar de aquello, existieron dos importantes razones para la realización de estos complejos y costosos trabajos; la primera, fue el crecimiento de la ciudad. Para principios del siglo xx, Quito se ha quedado sin espacios baldíos construibles en su núcleo urbano e incluso escasean en el primer anillo de crecimiento posfundacional, el mencionado proceso de urbanización de San Marcos y la Loma Grande, por lo que se inicia un proceso de expansión urbana hacia las periferias.

Este proceso es además impulsado por la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1908, Quito incrementa su población de manera exponencial gracias a la inmigración de población rural, la que es atraída por el desarrollo de la industria y el comercio consecuencia de la nueva y estable conexión entre la capital y el puerto de Guayaquil. Es así que Quito pasa de tener 50,000 habitantes en el año 1900 a 80,000 en 1920 y para mediados del siglo xx la población alcanza los 300,000 habitantes, por lo que el relleno de quebradas se vuelve, en la práctica, obligatorio.

Los territorios periféricos se ubicaban más allá de los accidentes geográficos que limitaban la ciudad, esto sucedió especialmente en el sector sur, en las laderas del cerro Panecillo, y en el occidente, en las estribaciones del Pichincha, especialmente en el cerro de San Juan y en el cerro del Placer.

Aunque en época colonial ya existieron pequeños asentamientos en esas zonas, arrabales y zonas de cultivo (Ortíz, 2020) cuya comunicación con la ciudad dependía de estrechos caminos de a pie, los denominados chaquiñanes. Este tipo de camino resultaba incómodo, pues obligaban a descender hasta el fondo de la quebrada durante el trayecto y además eran peligrosos en época lluviosa debido a la cantidad de agua que descendía desde las laderas del Pichincha. Esto llevó a que se hicieran trabajos con el fin de facilitar la comunicación entre estos sectores de la ciudad, por ejemplo, el tajamar en la calle Venezuela o el puente de conexión sobre la quebrada del Tejar para acceder a la fábrica de ladrillos y al convento de retiro de los padres mercedarios.

La segunda razón para la realización de los trabajos de relleno es de orden higiénico. La ciudad está, como se mencionó, cada vez más poblada, y sus habitantes utilizaron históricamente a las quebradas como cloacas. Por ejemplo, Luciano Andrade Marín, ilustre historiador y geógrafo quiteño, sostiene que el nombre de "quebrada de los gallinazos" con el que se conocía al tramo de la quebrada Jerusalén que va desde las actuales calles Maldonado hasta la García Moreno, se lo dio a partir de la llegada de los españoles, pues se acostumbraba utilizarla como botadero de desperdicios y de cadáveres de animales de carga (Ortíz, 2020), condición que mantuvo a lo largo de su historia colonial y republicana. A esto habría que añadir que las edificaciones de las manzanas que colindaban con la quebrada canalizaban sus precarias alcantarillas hacia esta, por lo que las condiciones de salubridad eran realmente insostenibles en toda la ciudad.

La quebrada del Tejar o La Cava

La primera de las quebradas en rellenarse fue la denominada Cava o del Tejar, la que a su vez está conformada por la confluencia de las quebradas de Sanguña y El Cebollar, seguramente el proceso inició debido a que la quebrada atravesaba por el centro de la ciudad y por lo tanto representaba un mayor problema para su desarrollo.

Es importante mencionar que producto de la convergencia de las quebradas del Cebollar y Sanguña, se conforma un espacio de terreno amplio y aislado con limitada accesibilidad desde el poblado, condición que fue aprovechada en por la orden mercedaria para la creación de su recoleta, a la se accedía por un único paso conformado por un puente que conectaba con la actual calle Mejía.

El primer tramo de esta quebrada que se cubrió, ya en el siglo xvii, fue por iniciativa del banquero flamenco Cristóbal Martín, quien financió el trabajo de relleno de la sección que transcurría junto a la iglesia del Sagrario, cuando se desempeñaba como mayordomo de la Catedral (Ortiz, 2004).

Más tarde son los jesuitas quienes solicitan al cabildo, en el año 1653, que se les entregue el terreno frente a su propiedad, que

además estaba separado por la quebrada, aduciendo problemas de seguridad estructural en las edificaciones que ocupaban, las cuales se veían afectadas por la erosión de la ladera. Entonces, propusieron realizar un trabajo de relleno a través de un sistema de bóvedas y contrabóvedas, que fuera planificado y ejecutado hábilmente por el constructor napolitano fray Marcos Guerra. Esto permitió la canalización de la quebrada, el relleno y la construcción de las edificaciones que la orden requería, dando lugar al importante complejo arquitectónico que incluye el templo de la Compañía de Jesús, el Colegio Jesuita, el convento y la universidad San Gregorio Magno (Ortiz, 2004).

En lo posterior, el proceso de relleno de esta quebrada fue paulatino y continuó en el núcleo central de la ciudad, a tal punto que en los planos de la ciudad del siglo xvii ya no se evidencia la presencia de estos accidentes ni en el espacio público ni en las calles de la ciudad, lo que puede llevar a pensar que gran parte de la quebrada del Tejar fue rellenada en aquella época. Sin embargo, al revisar el plano de 1888 de Gualberto Pérez, primer mapa técnico de la ciudad, se puede ver todavía la presencia de la quebrada en el corazón de algunas manzanas.

En la primera década del siglo xx se inicia el trabajo de canalización de quebradas al interior de las manzanas, que en el caso concreto de la quebrada del Tejar se inicia en el sector de las actuales calles Cuenca y Chile, en el edificio del antiguo conservatorio de música reinaugurado por Eloy Alfaro (excasa de la familia Zaldumbide).

En la década de 1930 el Municipio decide el relleno del interior de la manzana que está comprendida entre las calles Mideros, Chile, Cuenca e Imbabura. Después de terminados los trabajos de relleno, y seguramente por desacuerdos con los propietarios de las edificaciones de la manzana, no se llevó a cabo la adjudicación forzosa de las áreas rellenadas, como era de suponerse, por lo que este espacio remanente al interior de la manzana se va a mantener como terreno municipal y finalmente terminará invadido más tarde por vendedores ambulantes.

Para el caso del sector más occidental de la quebrada, al encontrarse en una periferia aún despoblada, el relleno va ser posterior. Es apenas para la década de 1940, después que se presenta una iniciativa de convertir la hacienda Toctiuco, colindante con la parte superior de la recoleta mercedaria del Tejar, en una parcelación de huertos familiares. En ese momento se solicita la creación de una ordenanza que permita que dicha propiedad de 300 hectáreas pase a ser una lotización bajo la figura de huertos familiares, aunque no se permitió, es un antecedente de la futura urbanización que se llevará a cabo en los años posteriores (Ortíz, 2020). En la misma década de 1940 se inician los trabajos de relleno de las quebradas Sanguña y el Cebollar, para ello se determina que las quebradas se conviertan en escombreras.

Al finalizar los trabajos, la gran superficie de terreno entra a formar parte de una nueva política, a tono con un espíritu moderno, de creación de nuevos y mejores equipamientos y espacios públicos, impulsada en la cuarta administración del alcalde Jacinto Jijón y Caamaño. Es así que se plantea la creación de un parque infantil, que además albergará el monumento al Hermano Miguel. El encargo de diseño recaerá en el arquitecto de origen checo Karl Konh. El espacio público finalmente se inaugura en 1953 durante la alcaldía de Rafael León Larrea. Junto al parque, el Municipio va a construir un edificio de parqueaderos con el fin de dar solución al problema generado por la cada vez mayor actividad comercial del sector (Ortiz, 2004).

Quebrada de Jerusalén

Hacia finales del siglo XIX se da inicio a un proceso sostenido de relleno de las quebradas que cruzan el centro de la ciudad. Para lograr este objetivo se decide la creación de un proyecto de construcción de infraestructuras de higienización para toda la urbe.

El programa fue emprendido por el doctor. Francisco Andrade Marín, ilustre liberal, quien fuera alcalde de la ciudad en cuatro ocasiones. Su actividad frente al Consejo Municipal será determinante para el futuro de la ciudad. Fue especialmente diligente en los temas de dotación de infraestructura básica y

modernización de la ciudad, lo que tendrá importantes consecuencias en el sector y en el destino de la quebrada de Jerusalén pues va impulsar, por primera vez, la construcción masiva de un sistema de alcantarillas y colectores en toda la ciudad.

Seguramente la decisión de crear este importante programa sanitario nació tiempo antes, y en este punto es importante mencionar que Andrade Marín inició estos trabajos con sus propios fondos. Lo hizo rellenando la zona baja de la quebrada de Jerusalén, actual Avenida 24 de Mayo, en el tramo que se denominaba "quebrada de los gallinazos". Las labores tenían como objetivo facilitar la comunicación entre el área central de la ciudad y el sector de expansión hacia el sur, hoy calles Ambato y Loja, lugar donde tenía su residencia.

A partir del año 1920, la ciudad inicia un proceso de crecimiento estable, el ya mencionado advenimiento del ferrocarril generó una ruta segura entre el resto del país y la ciudad, así como la incorporación de Quito al proceso de comercio global detonado por la apertura del canal de Panamá en 1914. Esto implicó, como ya se mencionó, un incremento en el número de habitantes y por tanto también de área urbana e infraestructura básica, antes inexistente (teléfonos, alumbrado público, alcantarillado, agua potable y tranvía) (Ortiz, 2004).

En vista de este antecedente y aprovechando la bonanza económica de la época, el Congreso Nacional conforma la "Junta del Centenario", organización encargada de la celebración del aniversario de los cien años de la Batalla de Pichincha, gesta libertaria definitiva. Esta organización promovió trabajos de mejoramiento urbano en la ciudad y encargó como director técnico de las obras al arquitecto alemán Augusto Ridder (Ortiz, 2004).

La junta decide crear entre sus múltiples obras urbanas el bulevar 24 de Mayo sobre la quebrada de Jerusalén, inspirada en las anchas avenidas arboladas proyectadas por Haussmann en París, se convertiría en la vía más amplia y moderna de la ciudad. Para realizar el proyecto se aprovecha de las recientemente llegadas tecnologías mecánicas que se usaron para la construcción del ferrocarril y, sobre todo, el uso del cemento portland. Se inicia entonces un proceso de

relleno de la quebrada bastante más eficiente, y se aprovecha la previa construcción de una bóveda en el fondo de la quebrada hecha con ladrillo y argamasa de cal arena enriquecida con cemento para que sirviera de alcantarilla (Ortíz, 2020).

El proceso de relleno involucró el tramo central de la quebrada, que está entre las actuales calles Venezuela e Imbabura, y se inauguró el 25 de mayo de 1922 (Ortiz, 2004). Como consecuencia de estas acciones, los terrenos del lado sur subirán de precio y se logrará la conexión con la parroquia de La Magdalena, que a principios del siglo se declara como urbana.

Durante las primeras décadas, la avenida se convirtió en el sitio de moda, a lo largo de ella se implantaron comercios de gran calidad, así como las últimas novedades modernas como salas de cine y teatros. Sin embargo, el paso de los años hizo que los pobladores de la ciudad vieja se desplazaran hacia nuevos polos de desarrollo, lo que devino en continuos y repetidos procesos de degradación y abandono.

La avenida, aunque mantenía sus características, para los años 70 ya no tenía el mismo rol que en sus inicios, se convirtió en un espacio deteriorado y peligroso, razón por la cual, en la década de 1980, durante la alcaldía de Gustavo Herdoiza, se realizó una reapertura de la quebrada, con el fin de dar solución a los constantes problemas de inundaciones y desbordamientos de la antigua alcantarilla. El proceso duró cuatro años y significó la apertura de una herida en la traza urbana, la cual nunca se recuperaría.

Entre los años 1984 y 1988, en la alcaldía de Rodrigo Paz Delgado, se decide la construcción del viaducto 24 de Mayo, solución vial subterránea que conecta la Av. Sucre con la Av. Ibarra, sobre la cual se implantará un proyecto arquitectónico, producto de un concurso cuyos ganadores fueron los arquitectos Oleas. El conjunto arquitectónico fue polémico desde siempre, su base teórica y filosófica resultaba extraña, ni los objetos arquitectónicos ni el espacio urbano se compadecían de la realidad del sitio (Ortíz, 2020), los problemas sociales que se desarrollaron en el sector aprovecharon estas estructuras, lo que evidenciaba la poca inclusión

del componente social e histórico en el momento de gestación del proyecto, por lo que a mediano plazo se decidió su derrocamiento.

Han pasado cuarenta años desde estos hechos y a lo largo de ese tiempo se han desarrollado proyectos encaminados a la cicatrización de la herida provocada por la Avenida 24 de Mayo; finalmente, la anhelada recomposición del tejido urbano y de las relaciones con el Centro han tenido poco éxito (Ortíz, 2020).

Figura 2. Diagrama de la ubicación de las quebradas en el área de estudio

Fuente: Elaboración propia.

La Avenida Mariscal Sucre

El último hecho que es importante mencionar dentro de este relato relacionado con la conformación urbana del sitio de estudio es la apertura de la Avenida Mariscal Sucre. Este importante eje vial atraviesa la ciudad como límite occidental, es parte de un conjunto de obras viales promovido por el alcalde Sixto Duran Ballén en la década de 1970. La obra, icono de la modernización de la ciudad, contó con los fondos suficientes gracias al boom petrolero, sin embargo, en el tramo que atraviesa el centro de la ciudad actúa bajo la influencia del espíritu modernizador, irrumpiendo violentamente en el tejido urbano, provocando su destrucción y desvinculando de manera definitiva las áreas occidentales de los barrios del Tejar, San Roque y San Diego.

El comercio como generador de identidad y forma en la ciudad

Continuando con el relato histórico, como argumento explicativo de la conformación de la ciudad y del área de estudio de manera específica, es importante mencionar al tercer gran factor determinante en la morfogénesis de las arquitecturas de la ciudad y,

en este caso, también de la identidad colectiva de quienes usan y habitan esta pieza de la ciudad: el comercio.

El fenómeno del comercio en la ciudad de Quito tiene una larga historia. Un punto de partida válido parecen ser los indicios de actividades de intercambio de mercancías entre las diferentes sociedades prehispánicas e incluso preincas que habitaban el área de la hoya del río Guayllabamba.

La presencia de un importante mercado indígena en la meseta de Quito está sustentada en estudios arqueológicos de varios autores, si bien la hipótesis de la existencia de una gran ciudad inca parece desvanecerse, la existencia de un Tiánguez o Catu, como llamaban los quechuas a sus mercados, tiene un asidero bastante sólido (Del Pino, 2019).

El espacio en el que esta actividad se desarrollaba se ubica aproximadamente en la misma área en donde los españoles construyeron la plaza de San Francisco, aunque los indicios parecen indicar que era más grande y ocuparía también las áreas que hoy son los alrededores de esta. Es importante mencionar que existen registros de que en la plaza de San Francisco se mantuvo la actividad de trueque de mercancías indígenas en los siglos *xvi* y *xvii*, lo que explica por qué los colonizadores españoles decidieron mantener la actividad comercial en ella a la vez que se apropiaron de este espacio, transformándolo también en un lugar de mediación entre la población indígena y la europea (Del Pino, 2005).

Posteriormente, la actividad comercial de los mercados de la ciudad va a iniciar un proceso continuo de traslados y mutaciones, que inician con el establecimiento de la primera y reconocida plaza de mercado colonial, que se ubicó por prácticamente todo el tiempo de ocupación española e incluso parte de la época republicana en la plaza mayor de la ciudad (Ortíz, 2020).

El fenómeno de movimiento de la actividad comercial se reinicia en el año 1862, cuando el presidente Gabriel García Moreno decide convertir la Plaza Mayor de la ciudad en un jardín, como parte de las intervenciones urbanas modernizadoras en las que se encontraba sumido. El mercado se traslada nuevamente a la plaza de San Francisco y se mantendrá en ese lugar hasta entrado el siglo *xx*,

específicamente hasta el año 1904, cuando los comerciantes pasan a ocupar el primer mercado cubierto construido en Quito, que se ubicó en la plaza enfrente del convento de Santa Clara y que fuera diseñado por los arquitectos Gualberto Pérez y Francisco Schmidt (Ortíz, 2020; Del Pino, 2019).

El edificio del mercado cubría toda la plaza, estaba contenido por importantes muros perimetrales y una interesante cubierta metálica importada desde Francia, contaba con agua corriente, canalización y, sobre todo, control sanitario y de precios y pesos. Estaba organizado funcionalmente en dos niveles, en la planta de subsuelo estaba el área de almacenamiento y los puestos de venta ocupaban la planta baja. Fue nombrado originalmente como Mercado Central, aunque cambiaría de nombre a Mercado Sur cuando en 1951 se construyera un nuevo y moderno Mercado Central sobre la Avenida Pichincha en el sector de La Tola para reemplazar al antiguo mercado de San Blas después que este se incendiara (Ortiz, 2004); finalmente llevará el nombre de mercado San Francisco.

El mercado se mantuvo en funcionamiento durante cuarenta años y fue el único espacio comercial al interior de la ciudad hasta la inauguración del ya mencionado Mercado Central. Durante su permanencia y desde sus inicios la actividad comercial se caracterizó por una dinámica de expansión y ocupación hacia sus alrededores, lo que llevó a que buena parte de las edificaciones de las manzanas circundantes se transformaran en edificios comerciales, especialmente las plantas bajas, y, naturalmente, también se inició la ocupación de las aceras y espacios públicos que lo rodeaban por parte de comerciantes ambulantes.

Esta actividad fue especialmente intensa en las calles Benalcázar y Cuenca, la actividad comercial avanzó progresivamente hacia el relleno de la quebrada de Jerusalén, tomándolo definitivamente gracias a que todavía estaba sin uso, siendo solo una plataforma hasta 1922 cuando se hace el bulevar.

Con el pasar de los años, el comercio, tanto formal como informal, mantenía su proceso expansivo, llevando a una ocupación intensiva de la calle Rocafuerte. En lo que se refiere al crecimiento hacia el occidente, el fenómeno se sale de control definitivamente, llegando

a establecer grandes áreas de comercio en el sector de San Roque y el Tejar, razón por la cual el Municipio decide en la década de 1950 construir nuevos mercados, uno en la esquina de las calles Chimborazo y Rocafuerte y otro en el relleno más occidental de la quebrada de Jerusalén, al que se denominó mercado de San Roque.

Como consecuencia de esta intensa actividad comercial el sector inicia un progresivo remplazo de la población original de los barrios por una población indígena cada vez más importante, proceso que inicia justamente en los años cincuenta debido a la implantación del ya mencionado mercado de San Roque (Ortíz, 2020).

Sin embargo, y a pesar de los esfuerzos de la administración, esta dinámica resultaba incontrolable, al punto que en el año 1978, en el estudio diagnóstico desarrollado para el BID por la Dirección de Planificación del Municipio de Quito con el objetivo de desarrollar un nuevo plan de construcción de mercados, se afirma:

La falta de un adecuado sistema de comercialización y de distribución de alimentos, ha hecho que muchos mercados barriales se saturen en su capacidad y funcionen como mercados mayoristas distribuidores. Tal es el caso del mercado San Roque, que se encuentra en la parte antigua de la ciudad y que, conjuntamente con los mercados Central y San Francisco, El Tejar y 24 de Mayo llegan con sus áreas de influencia a formar un solo mercado... (Dirección de Planificación del Municipio de Quito, 1978, p. 2).

Ante esta problemática, finalmente la Municipalidad decide cerrar el mercado de San Francisco y se crea una red de mercados en toda la ciudad con el fin de tener un sistema sectorizado de abastecimiento. No obstante, y a pesar de su ausencia, la actividad que el mercado trajo originalmente se mantiene en las calles, motivada por la tradición ya implantada en los usuarios por comprar en el sitio; de hecho, se amplía hacia las calles aledañas. Se crean puntos de tensión y extensiones progresivas de esta actividad hacia otras zonas.

Es importante mencionar otro hecho determinante: la creación de las terminales de transferencia de pasajeros en la ya mencionada plaza Marín, la que actualmente inyecta al eje de la calle Chile cerca de 300,000 personas que circulan por esa vía en los días de mayor dinámica, haciendo que la actividad de los mercados se dirija paulatinamente en dirección norte hacia la zona del Tejar.

Precisamente, en el sector del Tejar se desarrolla otro importante polo de actividad comercial en este sector. El origen de este sitio está relacionado con la ubicación en este lugar de la estación terminal de autobuses que brindaban el servicio de transporte desde y hacia la ciudad de Tulcán, que es la población que más cerca está de la frontera norte con Colombia.

En este punto del relato, es importante mencionar un antecedente: el Ecuador, antes del boom petrolero de la década del setenta, era un país con un desarrollo industrial muy escueto, debido a su pobreza no se llegaron a desplegar ni la industria farmacéutica ni la textil, lo que implicaba una constante necesidad de estos productos para el consumo local.

Colombia, en cambio, había desarrollado una potente industria textil en Medellín, y en Cali una poderosa industria farmacéutica, ante la cercanía geográfica resultaba lógica la importación de los productos de buena calidad colombianos, especialmente zapatos, prendas de vestir, cosméticos y productos farmacéuticos, alimentos procesados y golosinas.

Ante la necesidad de adquirir productos colombianos de calidad, los habitantes de la ciudad se dirigían a este sector, donde los comerciantes y contrabandistas exhibían sus mercancías en pequeños puestos ubicados de manera improvisada e ilegal en el espacio público resultante del relleno de la quebrada de Sanguña al interior de la manzana de las calles Cuenca, Mideros, Chile e Imbabura.

Esta actividad dependía directamente del servicio de transporte interprovincial, pues los comerciantes viajaban regularmente a la ciudad colombiana de Ipiales, para abastecerse de los productos, los cuales llegaban a la ciudad ilegalmente y se comerciaban en las cercanías de la estación. Esto llevó a que se conozca al lugar como la

"pequeña Ipiales", y este es posiblemente el origen del nombre de la calle que posteriormente será así denominada.

El fenómeno de la calle Ipiales crece de una forma exponencial en los años setenta, en ese momento potenciado por la bonanza económica del país, a tal punto que los padres mercedarios deciden derrocar algunos de los edificios ubicados en el límite occidental del convento e incluso destruyen parte de la muralla colonial con el objeto de construir un estacionamiento público, en el que posteriormente habilitarán su propio espacio comercial (Ortíz, 2020).

Para inicios de la década de 1980 el crecimiento desmesurado de comerciantes ambulantes invade las calles Chile, Imbabura y Cuenca, además del parque Hermano Miguel. El alcalde Álvaro Pérez cede a la presión de estos grupos y se les permite ocupar la parte oriental del parque con la construcción de pequeños quioscos, mientras que la misma municipalidad decide construir un parqueadero público en el resto del predio, lo que obligó a trasladar el monumento del Hermano Miguel a otro sitio de la ciudad. Este evento dio pie a que el proceso de ocupación del espacio público se incrementara, generando una enorme zona comercial que ocupó por más de treinta años buena parte de las calles y plazas del sector.

El aparente desorden que la poderosa actividad comercial generaba en el sector llevó a que en 1999 el alcalde Roque Sevilla iniciara un proyecto de reubicación de más de 9,000 comerciantes, quienes ocuparían once centros comerciales populares construidos por la administración municipal.

Finalmente, será el general Paco Moncayo, durante su alcaldía, quien finalizará el proceso de reubicación dentro de su Plan de Recuperación del Centro Histórico en el año 2003, a un costo de 25 millones de dólares (El Comercio, 2009).

Aunque aparentemente las condiciones de trabajo han mejorado, las dinámicas propias del comercio en el espacio público todavía son añoradas por los comerciantes y los compradores (El Comercio, 2009), de hecho, después de pasados algunos años desde la reubicación muchos han regresado a las calles, han abandonado sus puestos al interior de los edificios, que además ya no pueden pagar

debido a las bajas ventas (El Comercio, 2011), ya que en los locales de los pisos más altos la asistencia de compradores es menor.

Los conflictos también son frecuentes, el proceso, aunque aparentemente negociado y acordado, ha tenido múltiples reparos, pues las distintas situaciones personales han impedido que los procesos legales se concreten y la desconfianza natural de quienes estaban acostumbrados a la dinámica callejera impide que se regularicen (El Telégrafo, 2015).

Actualmente la zona ha logrado lentamente reincorporar una dinámica comercial al interior de los edificios, sin embargo, las calles se han vuelto a poblar de comerciantes ambulantes, lo que va generando conflictos permanentes.

Conclusiones

Los procesos de morfogénesis de las ciudades y de sus artefactos arquitectónicos muchas veces pasan desapercibidos para sus habitantes, pero también para quienes están a cargo de intervenir espacialmente en ellos, lo que puede traer consigo la posibilidad de afectación e incluso destrucción de componentes vitales para esas áreas y, sobre todo, para sus habitantes. La historia, como ha quedado demostrado, es una herramienta válida y necesaria para la comprensión de esa realidad, pero, además, es especialmente útil como soporte para intervenir sobre ella de una manera sostenible, respetuosa y, sobre todo, para poder dar continuidad e incluso potenciar esas dinámicas deseables.

Los hechos urbanos desempeñan un rol determinante como constructores espaciales, sociales y económicos de la ciudad y, por supuesto, de la identidad cultural de sus habitantes, de allí la importancia de caracterizarlos y valorarlos, más allá de su valorización como patrimonio artístico. Son componentes vivos y dinámicos que permiten la adaptación de la ciudad al presente y, trabajados bajo un enfoque amplio y transdisciplinar, pueden convertirse en núcleos de empoderamiento de sus ciudadanos.

En el caso de Quito, las quebradas, a pesar de ser una presencia natural muy poderosa, como se ha demostrado a lo largo del

documento, han sufrido intervenciones en muchos casos nefastas. Sin embargo, es importante destacar que su presencia constituye por un lado una huella imborrable en la morfología del espacio urbano-arquitectónico, y no solo eso, bajo el influjo de su poder de voluntad de forma, ha trascendido, organizando la arquitectura y otorgándoles un valor significativo a las espacialidades de la ciudad.

El comercio popular en este espacio es sin lugar a dudas el principal detonante de los últimos cambios en la ciudad, y es importante destacar que, por su propia condición, se ha convertido en el sujeto productor del espacio en esta zona. Por esto, es de suma importancia realizar un análisis serio del carácter y la calidad de estos nuevos espacios, ya que se han convertido en evidencia material de muchos comportamientos identitarios realmente ricos y aportadores.

Bibliografía

- BAYÓN, D. (1974). *Sociedad y arquitectura colonial sudamericana*. Barcelona: Gustavo Gili.
- BENJAMIN, W. (2018). *Iluminaciones*. Madrid: Taurus.
- DEL PINO, I. (2005). La casa popular de Quito. Una obra de "bricolage" cultural. Quito, Pichincha, Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar.
- _____. (2019). Permanencias y transformaciones en la plaza de San Francisco de Quito. *Procesos*, 188-192.
- DIRECCIÓN DE PLANIFICACION DEL MUNICIPIO DE QUITO (1978). Plan de construcción de mercados. *Trama*, 1-9.
- EL COMERCIO (2009). El centro comercial del ahorro no se llena. 2 de septiembre. *El Comercio*.
- _____. (2011). 258 locales disponibles para los informales. 15 de septiembre. *El Comercio - Actualidad*.
- EL TELÉGRAFO (2015). 3 centros comerciales del ahorro están divididos. 23 de mayo. *El Telégrafo - Quito*.
- FERNÁNDEZ, R. (1998). *El laboratorio americano*. Buenos Aires, Argentina: Biblioteca Nueva.

- JACOBS, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid, España: Capitán Swing.
- MONSALVE, F. (2007). Políticas municipales y memoria de actores colectivos en el proceso de reubicación del comercio minorista del sector de ipiales en el centro histórico de Quito. *Tesis de maestría*. Quito, Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar.
- NAVARRO, J. (2007). *Contribuciones a la historia del arte en el Ecuador*. Quito: Trama.
- ORTIZ, A. (2004). *Origen, traza, acomodo y crecimiento de la ciudad de Quito*. Quito: FONSA.
- ORTÍZ, A. (2020). Entrevista histórica referente al área de estudio: polígono El Tejar-San Roque. 20 de febrero. (M. González, entrevistador).
- ROSSI, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- VARGAS, J. (2005). *Patrimonio artístico ecuatoriano*. Quito: TRAMA.
-

EL BARRIO. Producción social del hábitat en la ciudad de Quito, 1960-2019

Jorge Elías Coronel Chávez⁴

Resumen

El tema del presente trabajo se circunscribe en el campo de la Producción Social del Hábitat, de cómo ha sido su evolución en la ciudad de Quito entre 1960 y 2019, en la revisión bibliográfica se pudo evidenciar que los asentamientos informales y la vivienda de interés social de Quito han sido abordados por separado y cada uno de ellos de manera fragmentada, de allí que el objetivo de este trabajo ha sido construir un documento único que recopile la evolución del hábitat popular representado en las dos categorías antes mencionadas. El método empleado para el estudio fue un análisis exploratorio para ver cómo se llevó a cabo la expansión del hábitat popular quiteño durante las últimas seis décadas, con este fin se utilizaron las siguientes técnicas de investigación: revisión bibliográfica, revisión hemerográfica, búsqueda de archivo, imágenes satelitales, planos de Catastro Municipal y entrevistas a funcionarios y profesionales. Como resultado se elaboraron mapas de la evolución tanto de los asentamientos informales como de la vivienda social en las diferentes décadas estudiadas, el análisis evidencia la falta de políticas de vivienda coherentes y sostenidas en el tiempo, muestra también ejemplos de prácticas positivas de planes de vivienda de interés social a gran escala realizados por el Distrito Metropolitano de Quito, como son el Plan Quitumbe y la Ciudad Bicentenario. Como conclusiones, se plantea la necesidad de tener políticas de vivienda claras, que permitan la planificación a largo plazo, y la importancia de la intervención del Estado o los gobiernos seccionales en la producción de vivienda, esta práctica mejora la calidad de los conjuntos habitacionales proveyéndoles de vialidades, infraestructura y equipamiento adecuados, a diferencia

de los promotores privados, cuyo fin no necesariamente se centra en el beneficio común sino en intereses particulares.

Palabras clave: Producción Social del Hábitat, hábitat popular, asentamientos informales, vivienda de interés social.

Abstract

The subject of the present work falls within the field of Social production of habitat, examining its evolution in the city of Quito between 1960 and 2019. In the bibliographical review, it became evident that informal settlements and social interest housing in Quito have been separately addressed and in a fragmented manner. Therefore, the objective of this work has been to construct a comprehensive document that compiles the evolution of popular habitat represented in the two aforementioned categories.

The method employed for the study was an exploratory analysis to understand how the expansion of popular habitat in Quito has taken place over the last six decades. For this purpose, the following research techniques were used: literature review, hemerographic review, archival research, satellite images, Municipal Cadastre plans, and interviews with officials and professionals.

As a result, maps were developed to illustrate the evolution of both informal settlements and social housing in different decades under study. The analysis reveals the lack of consistent and sustained housing policies over time. It also showcases positive examples of large-scale social housing plans carried out by the Distrito Metropolitano de Quito, such as the Plan Quitumbe and the Ciudad Bicentenario.

In conclusion, it is suggested that there is a need for clear housing policies that allow for long-term planning and the importance of state or local government intervention in housing production. This practice improves the quality of housing developments by providing them with appropriate roadways, infrastructure, and facilities, in contrast to private developers whose focus does not necessarily center on the common good but on individual interests.

Keywords: Social production of habitat, popular hábitat, informal settlements, social interest housing.

Introducción

El presente trabajo corresponde a un capítulo de la tesis doctoral titulada "Producción Social del Hábitat Popular. Caso de estudio: 'Programa de Vivienda Turubamba Bajo', Quito, 1986-2019", su intención es explicar cómo se dio la expansión de Quito, simultáneamente con la expansión de los asentamientos informales y la vivienda de interés social.

Para justificar la selección de las dos categorías propuestas para el análisis, se trabaja con la definición de hábitat popular enunciada por Connolly:

El término 'hábitat popular' puede referirse a cualquier tipo de construcción donde vive "el pueblo" o las clases más pobres de la sociedad: los proyectos públicos a bajo costo, la vivienda campesina o la vivienda alquilada en las áreas centrales que ha sido el hábitat popular urbano tradicional en prácticamente todas las ciudades del mundo (2011, p. 514).

A partir de esta, se pueden establecer dos categorías de trabajo: la primera, el hábitat popular formal constituido por la vivienda de interés social, y la segunda, el hábitat popular informal que se constituye por los asentamientos informales.

Si bien se pueden encontrar documentos de cómo se dio la expansión de la ciudad de Quito, estos solo explican de manera parcial y fragmentada la evolución de los asentamientos informales y en menor medida la evolución de la vivienda social, de allí que el mayor aporte de este capítulo de la investigación es haber construido un documento único que recopila de manera cronológica, documentada y conjunta, seis décadas de producción social del hábitat en la ciudad de Quito.⁵

La construcción de este apartado ha presentado varios inconvenientes por la dificultad en conseguir datos oficiales sobre

los asentamientos de tipo informal en la ciudad de Quito, autores como Godard (1988), De Maximy y Peyronnie (2000) indican no haber podido utilizar información censal para investigaciones en esta ciudad, puesto que los censos presentan inconsistencias de tipo metodológico, además de cambios de criterio entre uno y otro.

Otro inconveniente fue que al llegar a instituciones como el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI, ex Junta Nacional de la Vivienda), el Banco Ecuatoriano de la Vivienda (actualmente en liquidación) y la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (STHV), los funcionarios ponen muchas trabas para entregar información o simplemente dicen no tenerla. Ante tales dificultades, se ha trabajado con datos de varias investigaciones particulares, documentos de tesis y documentos de entidades públicas que son de libre acceso, y documentos de trabajo facilitados por un funcionario.

Ya entrando en materia, según Achig (1983), la principal causa de la migración de los campesinos hacia la ciudad fue la explotación al campesino, especialmente al sector indígena de la región sierra. Dicha situación provocó que el modelo agroexportador nunca tenga un desarrollo importante en las zonas rurales, generando pobreza significativa en estos sectores; colabora a esto la ley de Reforma Agraria que "al tratar de abolir las formas precarias de tenencia de la tierra, aceleró de manera indirecta el proceso migratorio campo-ciudad" (1983, p. 23).

Es en la década de los sesenta cuando la ciudad empieza a presentar un crecimiento importante con características de urbe moderna, a la par empiezan a presentarse los problemas derivados de dicho crecimiento. Peralta (2004) también indica que fue en esta década cuando surgieron los primeros asentamientos informales. La mayoría de ellos se ubicó en la periferia fuera de las zonas urbanas, como se observa en la IMAGEN 1, es por esta razón que se toma esta década como punto de partida para el presente análisis.

La década de los sesenta, los inicios

Al percatarse del nuevo escenario que planteaba la ciudad, las autoridades municipales empezaron a preparar el Plan General Urbano de Quito, que entró en vigencia en 1967; la mayor incidencia que este plan tuvo fue en la parte normativa, tuvo una vigencia de aproximadamente veinte años, dando forma al carácter edilicio de buena parte de la ciudad (Vallejo, 2011).

Ante la creciente necesidad de vivienda, en el año 1961 el presidente José María Velasco Ibarra dictó la ley de creación del Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV) y las Asociaciones Mutualistas de Ahorro, con la idea de que "a través de ellas se otorguen préstamos para vivienda" (Pérez, 1991, p. 192); estas instituciones se pusieron en marcha un año más tarde en el gobierno de Carlos Julio Arosemena.

Las instituciones antes mencionadas fueron las pioneras en el desarrollo de vivienda de interés social en el Ecuador, pese a ello, no tuvieron mayor incidencia cuantitativa dentro de la ciudad, su mayor producción se localizó en los extremos norte y sur en la ciudad de Quito (VER IMAGEN 1). El BEV, entre 1964 y 1969, financió la construcción de 16 programas de vivienda con un total de 3,069 unidades habitacionales.

La década de los setenta, el *boom* petrolero

Esta década se caracteriza por los grandes cambios. En lo económico, Ecuador empieza la exportación petrolera, obteniendo un excedente de ingresos nunca antes visto; en lo político, en 1972, toma el poder la dictadura militar, cuya principal consigna es la de fortalecer el Estado, creando en ese mismo año la Corporación Estatal Petrolera Ecuatoriana (CEPE) y la Junta Nacional de Vivienda (JNV) (Peralta, 2004).

Imagen 1. A la izquierda los asentamientos informales y a la derecha la vivienda de interés social de Quito en la década de los sesenta

Fuente: Elaboración propia a partir de IGM-IPGH-ORSTOM (1992), Municipio de Quito (1992) y Navarrete (1978, p. 100).

El incremento poblacional de Quito es muy importante, la ciudad pasa de tener 355,200 habitantes en 1954 a 599,628 habitantes en 1971; la tasa de crecimiento anual es del 4.5 %, en consecuencia, se puede asumir que la demanda de vivienda cobró relevancia en aquella época (IGM-IPGH-ORSTOM, 1992).

Las entidades creadas para ofrecer vivienda a las clases populares no llegaron a cumplir con este fin; de acuerdo con Achig (1983), estas únicamente consiguieron dar servicio a los estratos medios que tenían capacidad de crédito, de esto, el mayor beneficiado fue el sector de la construcción.

Como prueba de ello, se menciona que Estados Unidos intervino directamente en la concesión de créditos para aquel sector, dando privilegio a que participen compañías provenientes del extranjero, como la International Construction Co. (de origen estadounidense), la cual se hizo cargo de la capacitación del personal de instituciones financieras locales como la Mutualista Pichincha.

Navarrete (1978) corrobora lo aseverado por Achig (1983) cuando indica que fueron exclusivamente el BEV y la JNV las entidades que se encargaron de la producción de vivienda para los estratos más bajos, mientras que las mutualistas y el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) atendieron a los estratos medios.

Moya y Peralta (1978) brindan información valiosa sobre la producción de vivienda de interés social realizada por el BEV desde 1964 a 1978, emplazándola en el territorio (VER IMAGEN 2) y cuantificándola⁶ se puede apreciar que la mayor parte de esta producción se ubicó en la zona sur (tradicionalmente la zona obrera), donde una gran porción de los programas se encuentran agrupados unos muy cerca de otros, seguramente por la importante disponibilidad de suelo. En la zona norte también se construyó una ingente cantidad de programas, a diferencia del sur, donde el emplazamiento fue disperso.

Los programas de mayor envergadura fueron: al sur, la Mena I y II con 2,133 unidades de vivienda, todas unifamiliares, y al norte, San

Carlos I y II con 2,680 unidades de vivienda, donde el 38.5 % era unifamiliar y el 61.5 % multifamiliar.

Imagen 2. Ubicación de los programas de vivienda realizados por el Banco Ecuatoriano de la Vivienda, 1964-1978

Fuente: Moya y Peralta (1978, p. 100).

Unda (1996) afirma que es en este tiempo cuando aparecen nuevos asentamientos informales en los cuatro costados de la ciudad, todos con características similares, como: su ubicación en la periferia con difícil acceso, ocupando terrenos de tipo residual no deseados por el mercado formal, asentados sobre pendientes pronunciadas y quebradas derivadas de la complicada topografía quiteña.

A diferencia de Unda (1996), de manera más documentada, De Maximy y Peyronnie (2000) mencionan que en esa época únicamente se crearon dos asentamientos informales, señalando 1972 como fecha de inicio de "La Ecuatoriana" y "El Comité del Pueblo", el primero ubicado al suroriente y el segundo al nororiente de la ciudad. El Municipio de Quito, en su publicación sobre asentamientos populares, permite evidenciar de mejor manera los asentamientos que se registraron en esa época, como se ve en la IMAGEN 3.

Imagen 3. A la izquierda asentamientos informales y a la derecha la vivienda de interés social de la ciudad de Quito en la década de los setenta

Fuente: Elaboración propia a partir de IGM-IPGH-ORSTOM (1992), Municipio de Quito (1992) y Navarrete (1978, p. 100).

El Municipio de Quito (1992) anota como una característica particular de los asentamientos informales de esta ciudad que, a

diferencia de la mayor parte de las ciudades del mundo, se han conformado en su mayoría por subdivisión ilegal de tierras y no por invasión.

Especial interés tiene el caso de la organización social denominada Comité del Pueblo, conformada por inquilinos que, afectados por la segregación espacial y la penuria en la vivienda, se unieron con la aspiración de llegar a ser propietarios de casas o terrenos; según Unda (1996), este comité creó un movimiento masivo y radical de lucha que consiguió varias conquistas sociales que se vieron plasmadas específicamente en la creación del barrio que lleva su nombre.

La organización inspiró a muchos movimientos que encontraron en la unidad, la lucha y la movilización un instrumento válido para la consecución de acceso a tierras, legalizaciones y servicios básicos. Como respuesta, las entidades gubernamentales apoyadas por la Alianza para el Progreso construyeron los primeros conjuntos de vivienda de interés social a gran escala en la ciudad de Quito; como se puede observar en la IMAGEN 3, los más emblemáticos fueron: San Carlos (1973) al extremo noroccidental y Solanda (1979) al extremo SUR (VER IMAGEN 4).

Imagen 4. Ubicación de los conjuntos de vivienda popular San Carlos y Solanda, Quito, 1975

Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda (2017).

De los dos planes mencionados, solo San Carlos fue ejecutado, pasando a ser el conjunto de vivienda más grande realizado en esa época; tuvo mucho éxito pese a estar ubicado en la periferia, contaba con excelente accesibilidad y se encontraba muy cercano al Aeropuerto Internacional Mariscal Antonio José de Sucre. El conjunto tenía una extensión de 49 hectáreas, constituido por 118 manzanas que contenían 3,045 unidades de vivienda (De Maximy & Peyronnie, 2000).

Aunque este proyecto estuvo categorizado como vivienda de interés social, se beneficiaron de él únicamente los estratos sociales medios que podían tener acceso a los créditos ofrecidos por las entidades financieras (bancos y mutualistas); por tal razón no se lo puede considerar dentro de esa categoría, corroborando lo aseverado con anterioridad por Achig (1983).

Planificado en 1979, Solanda fue el proyecto más ambicioso de la época, debido a su gran envergadura y a la importante inversión tanto económica como logística que suponía, el Estado no pudo llevarlo a cabo sino hasta 1986, año en el que se arrancó con la construcción y la entrega de las primeras unidades de vivienda.

La década de los ochenta, la proliferación de los asentamientos informales y el Plan Techo

A comienzos de la década de los ochenta, en 1981, la Dirección de Planificación del Municipio de Quito tenía registrados 87 asentamientos informales que ocupaban una superficie de 2,498 hectáreas y se encontraban distribuidos en el norte y en el sur en proporciones similares, tanto en número como en superficie.⁷

El Centro de Investigaciones CIUDAD (1992) realizó un estudio detallado de los asentamientos informales en el noroccidente de Quito, en él se proporcionan datos más precisos, los cuales indican que solo en esta zona de la ciudad existían 27 asentamientos informales con una población de 14,356 habitantes.

Quito tenía una población de 866,472 habitantes en 1982, la cual llegó a 1,057,488 en 1987, esto hizo que la tasa de crecimiento anual pasara de 4.7 a 5.1; este incremento significativo de la población fue el detonante para la proliferación de asentamientos informales en la ciudad. Los cuatro asentamientos informales a partir de los cuales se desencadena esta propagación son: el Comité del Pueblo en el nororiente, Jaime Roldós y Pisulí en el noroccidente, La Lucha de los Pobres en el suroriente y en el suroccidente La Ecuatoriana-Hacienda Ibarra (Castro, 2011).

En el estudio realizado sobre los asentamientos populares del Ecuador, Godard (1988) afirma que los habitantes de Pisulí y La Lucha de los Pobres no dieron su consentimiento para la aplicación de encuestas; esto lo confirman casi una década más tarde De Maximy y Peyronnie (2000), cuando intentaron hacer encuestas para su investigación en La Lucha de los Pobres.

Lo anterior se explica teniendo en cuenta las dificultades por las que pasaron los habitantes de dichos asentamientos. En 1983, la gente de Pisulí y Jaime Roldós tuvieron violentos enfrentamientos por la posesión de las tierras propiedad del Ministerio de Salud, y en 1985 las personas de La Lucha de los Pobres invaden y toman por la fuerza tierras pertenecientes al Municipio de Quito (Godard, 1988).

Para el año 1983, la mayor contribución de producción de vivienda correspondió al sector informal con un 69.3 % (Mena, 2010). Consciente del grave problema que representaba el déficit de vivienda en el país, el gobierno del presidente León Febres Cordero (1984-1988), con la ayuda de las instituciones creadas en décadas anteriores (BEV y JNV), pone en marcha un gran plan de producción de vivienda de interés social a escala nacional que se llamó Plan Techo.

Para el final de su periodo, en 1988, el Plan Techo había entregado 11,542 viviendas unifamiliares y 2,043 departamentos que hacen un total de 13,585, domiciliados en la ciudad de Quito y sus alrededores, lo que representó una producción inédita de vivienda social en la capital.

Esta producción estuvo focalizada en los extremos de la ciudad, al norte en Carcelén y Carapungo, y al sur, en Solanda. En esta última se ubicó la mayor parte de la producción (VER IMAGEN 5), debido a la existencia de gran cantidad de suelo urbanizable a bajo costo y con condiciones topográficas favorables.

De vuelta a los asentamientos informales, estos se reproducen en toda la ciudad, pero de manera más importante en sus extremos oriental y occidental (VER IMAGEN 5).

Imagen 5. A la izquierda asentamientos informales y a la derecha la vivienda de interés social de Quito en la década de los ochenta

Fuente: Elaboración propia a partir de IGM-IPGH-ORSTOM (1992), Municipio de Quito (1992) y bev y jnv (1988).

La Oficina de Barrios Periféricos fue la entidad encargada de la legalización, con base en la Resolución 114, la cual consiguió legalizar aproximadamente 120 asentamientos hasta 1988, sin embargo, el impacto social conseguido por dicha resolución no fue el que se esperaba (Mena, 2010).

Las legalizaciones se manejaron de forma discriminatoria, obedeciendo a un manejo político "clientelar", donde asentamientos informales que no cumplían con los requerimientos fueron legalizados y otros que sí lo hacían quedaron exentos de este reconocimiento.

El alcalde Rodrigo Paz Delgado expidió la Ordenanza 2708, que promulgó el "reconocimiento legal y la regularización de los asentamientos de hecho existentes en áreas urbanas y de expansión urbana del Cantón Quito" (Ordenanza 2708, 1989, p.1), la cual, además de otorgar la respectiva legalización para los asentamientos informales, emitía también un certificado que habilitaba la firma de convenios para que se dote al asentamiento de infraestructura básica. Por motivos muy similares a los de la Resolución 114, esta ordenanza no tuvo resultados positivos (Mena, 2010).

La década de los noventa, el Distrito Metropolitano de Quito

Para 1992 se presenta el Plan de Estructura Espacial Metropolitana, como resultado de esto el 27 de diciembre de 1993 se creó el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), el nuevo modelo de gestión con nuevas competencias facultó a la institución para brindar atención y promover el desarrollo, no solo de Quito sino también de sus áreas de influencia (Vallejo, 2011).

Destaca en este periodo el reconocimiento por parte del Municipio de incluir la atención de los asentamientos informales dentro de sus proyectos prioritarios, según Carrión y Vallejo:

para este efecto se propusieron cuatro actividades: la integración de los asentamientos a la infraestructura urbana, la provisión del equipamiento urbano en función a las necesidades, el incentivo del desarrollo socioeconómico para los sectores pobres de la población y el establecimiento de prioridades para la realización de las intervenciones (1994, p. 45).

En el estudio de los barrios populares del noroccidente de Quito se indica que para el año 1992, solo en esta zona, ya existían 40 asentamientos informales que cubrían 1,663.1 ha, con una población de 52,890 habitantes y una densidad promedio de 32 habitantes/ha que representaban el 4.8 % de la población de Quito (Centro de Investigaciones CIUDAD,1992).

En este periodo el problema de la vivienda se vuelve agobiante, es así que en 1993 el estudio de los asentamientos populares presentado por el Municipio de Quito (1992) identifica la existencia de 202 asentamientos —más del doble que en la década pasada—, 47 en la zona norte, catorce en la zona centro y 141 en la zona sur, cubriendo una superficie de 3,975.90 hectáreas. Su ubicación en el territorio se puede ver en la IMAGEN 6.

Imagen 6. Ubicación de los asentamientos informales en el área urbana de Quito hasta 1991

Fuente: Municipio de Quito (1992, p. 83).

Debido a la saturación del suelo, en la zona centro es donde menos asentamientos se encuentran, en las zonas norte y sur se puede ver que se mantiene la tendencia de crecimiento de los asentamientos informales en sus extremos oriental y occidental; sin embargo, en la zona sur destaca una nueva tendencia de

crecimiento en el centro (VER IMAGEN 7), debido a la gran disponibilidad de terrenos, de allí que esta zona llegó a albergar el 62.79 % de los asentamientos informales de la ciudad.

Imagen 7. A la izquierda asentamientos informales y a la derecha la vivienda de interés social de Quito en la década de los noventa

Fuente: Elaboración propia a partir de IGM-IPGH-ORSTOM (1992), Municipio de Quito (1992), Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ (2008, citado en Mena, 2010) y archivos proporcionados por funcionarios del MIDUVI, 2019.

Como respuesta a la compleja situación de déficit de vivienda y al incremento de los asentamientos informales, en el año 1992 el presidente Sixto Durán Ballén creó el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda (MIDUVI). Esta nueva institución, que reemplazó a la Junta Nacional de Vivienda, no solo fue la nueva encargada de normar y ejecutar la vivienda de interés social en el Ecuador: se encargó también de cambiar el modo de producción hacia un modelo neoliberal.

Esta fue una década complicada, puesto que en 1995, por problemas de tipo limítrofe, Ecuador entra en una guerra no declarada con el Perú, el evento no fue de larga duración, pero provocó ingentes gastos que impactaron negativamente en un país de economía débil, por ello la producción de vivienda de interés social en esta época fue escasa (VER IMAGEN 7).

Con la creación del MIDUVI, el Estado pasa de ser promotor a convertirse en facilitador. Los informes oficiales anuncian el cambio de un modelo paternalista donde el Estado realiza "donaciones gratuitas" a otro donde el aporte económico y de trabajo de los beneficiarios produce un sentido de "pertinencia y propiedad". Se reitera en el hecho de que el Estado "da paso a la intervención activa y protagónica del sector privado" (MIDUVI, 2003, p. 13).

A comienzos de los 90, el Municipio de Quito incorpora a Turubamba dentro del límite urbano de la ciudad (Bonilla, 1994), para 1993 este empieza a promover el Plan Ciudad Quitumbe en los

nuevos límites, el proyecto se realiza en 1999; pero no pudo ser ejecutado en ese momento debido a la compleja situación económica por la que atravesaba el país.

Para los estándares de aquella época, este plan de vivienda tuvo una escala tan grande que se lo consideró como una "pequeña ciudad dentro de la ciudad" (entrevista realizada por Jorge Coronel al exgerente de Quito Vivienda el 12 de agosto de 2019), el plan fue concebido de tal manera que pudiese albergar todos los servicios de equipamiento correspondientes a un distrito zonal, algo sin precedentes en el ámbito quiteño.

En marzo de 1998, el gobierno, mediante decreto ejecutivo, crea el Sistema para Incentivos de Vivienda (SIV).⁸ Este sistema fue creado específicamente para que las familias de menores ingresos puedan tener acceso a compra, construcción o mejora de una vivienda (MIDUVI, 2003). El SIV estableció como mercado objetivo para vivienda nueva a las personas mayores de edad, cuyo ingreso familiar no excedía los 360 USD mensuales y que los miembros de su familia no fueran propietarios de ninguna vivienda urbana o rural, o de un terreno distinto de aquel con el que se postulase en el programa (MIDUVI, 2003).

El concepto que manejó el SIV se denominó ABC, de acuerdo con el MIDUVI este se compone de la siguiente manera: "AHORRO de la familia, BONO no reembolsable del Gobierno y CRÉDITO de las Instituciones Financieras Intermediarias (IFI)" (2003, p. 23). Para el caso de la Vivienda Urbana Nueva, este operó de la siguiente manera: ahorro mínimo del 10 % del valor de la vivienda en una IFI, un Bono por 1,800 USD para compra o construcción y un crédito hipotecario de una IFI calificada.

La economía del país se fue deteriorando de manera sostenida, hasta que en 1999 la banca privada entró en crisis, este deterioro terminó en el colapso de la economía nacional, producto de esto, el 8 de marzo de ese año el presidente de la república Jamil Mahuad decretó un feriado bancario nacional, como medida para hacer frente a dicha crisis.

El nuevo milenio, la dolarización

El nuevo milenio arranca con un drástico levantamiento promovido por varios grupos sociales, debido a que el 9 de enero de 2000 el gobierno toma la decisión de dolarizar la economía, lo cual terminó con la destitución del presidente de la república. Transcurrido más de un año de la convulsión política y económica, el 10 de octubre de 2001 el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito aprueba mediante ordenanza la creación del PROYECTO ESPECIAL QUITUMBE 2001 (Municipio de Quito, 2019), dando inicio al plan de vivienda de interés social más importante de la ciudad ubicado en la zona sur.

Sobre los antiguos terrenos rurales, el Municipio del DMQ se encargó de realizar todas las obras de infraestructura básica, dejando a los promotores privados la ejecución, promoción y venta de los conjuntos habitacionales. De acuerdo con el exgerente de Quito Vivienda (empresa pública perteneciente al DMQ), la estrategia para que la Ciudad Quitumbe se convierta en realidad fue "construir edificios de vivienda en altura, para duplicar la densidad y hacer que los promotores financien las obras de urbanización, y no solo la construcción de la vivienda" (Entrevista realizada por Jorge Coronel al exgerente de Quito Vivienda el 12 de agosto de 2019).

Por la gran envergadura del proyecto, se tomó la decisión de que cada manzana se convirtiera en conjunto de vivienda independiente, de allí que la asignación de los proyectos se hiciera por manzanas. En la construcción participaron muchos de los más importantes promotores de vivienda de la época, como la Mutualista Pichincha, Construir Futuro, ECO Arquitectos, instituciones gremiales como el Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas y el Instituto de Seguridad Social de la Policía Nacional, incluso empresas extranjeras como la española Iberhábitat.

Con una economía dolarizada y con la ayuda de los bonos de vivienda entregados por el SIV, según el MIDUVI, en el periodo comprendido entre 2000 y 2008 "se realizaron 143 programas de vivienda de interés social a nivel nacional" (2008, p. 11), se puede

decir entonces que esta fue una década fructífera en lo que a producción de vivienda social se refiere.

De todos los programas realizados, 86 se ubicaron en la provincia de Pichincha y 82 en la ciudad de Quito, este dato es importante ya que indica que el 57.3 % de los programas de vivienda en el orden nacional se realizaron en la capital, esto ratifica la tendencia que se vio en el Plan Techo, donde la capital tiene mayor atención que el resto del país.

De los 82 programas de vivienda que se ejecutaron en la ciudad de Quito, 43 de ellos fueron entregados a la empresa constructora Eco Arquitectos, es decir, esta construyó el 52.4 % de la producción de vivienda realizada por el MIDUVI en esa época.

El documento del MIDUVI no indica cuántas unidades se realizaron en este periodo; investigando en la página web de la empresa Eco Arquitectos se encuentra el detalle únicamente de doce de los 43 proyectos construidos, de estos se obtiene que fueron construidas 2,159 viviendas con un promedio de 216 unidades por año.

Según el gerente de Eco Arquitectos, fue el formato que ellos propusieron para la ejecución de las viviendas el que les permitió ser tan exitosos en el mercado, su fórmula consistió en entregar casas "sin acabados", pero con una expresión estética y una superficie mucho mejores a las que anteriormente había realizado el Estado, el cliente era el encargado de acabar su vivienda de acuerdo a sus necesidades y a sus posibilidades económicas.

...lo interesante de todo eso era que usted podía ir terminando la vivienda conforme vaya teniendo recursos, no fue un invento nuestro, sino un procesamiento de lo que pasa en la mayoría de la gente, de quien construye su casa con recursos propios y a lo largo del tiempo. Empiezan haciendo una columnita, una pared... a su gusto (Entrevista realizada por Jorge Coronel al gerente de Eco Arquitectos el 1 de agosto de 2019).

Resulta interesante que el modelo de producción de vivienda informal fue el que dio la pauta para la producción de vivienda de interés social exitosa; de toda la vivienda realizada en este periodo

por el MIDUVI, solo se pudo conseguir información sobre Plan Ciudad Quitumbe; con base en la información obtenida de la página web de Eco Arquitectos, se puede aseverar que la gran mayoría de los proyectos se ubicaron en la periferia (VER IMAGEN 8).

De lo anterior también podemos anotar que la nueva política neoliberal no solo favoreció a los constructores en general, como era la intención del Estado, sino que, en un mercado de oferta y demanda, las empresas más grandes, con mayor capacidad de cubrir garantías bancarias y mayor capacidad de ejecución, terminan dominando el mercado.

Imagen 8. A la izquierda asentamientos informales y a la derecha la vivienda de interés social, Quito, 2000-2009

Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda del DMQ (2008, citado en Mena, 2010), Gómez y Cuví (2016) y archivos proporcionados por funcionarios del MIDUVI, 2019.

En enero de 2007 asume la presidencia de la república Rafael Correa, el cual propone un gobierno de corte socialista, autoproclamándose como el gobierno de la Revolución Ciudadana. Correa, en 2008, mediante el Decreto No. 110 resuelve aumentar el bono de vivienda (MIDUVI, 2011).

Para vivienda urbana el bono sube a 3,600.00 USD, además del incremento, se diversifica el alcance del bono de la vivienda con la creación de bonos para los maestros, los migrantes, personas con discapacidad, y también vivienda fiscal para el personal de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional (MIDUVI, 2011); en todos los casos se mantiene el sistema denominado ABC.

En lo que respecta a los asentamientos informales, se puede ver una notable disminución en el aumento de estos, la nueva producción se encuentra distribuida en los extremos norte y sur, pero se nota una predominancia de ellos en la zona sur (VER IMAGEN 8).

Esto se debe probablemente a dos factores: el primero, el costo del suelo, que históricamente ha sido menor en la zona sur, y el

segundo, que en esta zona las condiciones topográficas son más favorables. Por esto, el sector de Turubamba habitualmente fue considerado por el Municipio como una de las reservas urbanas de suelo más importantes.

En el transcurso del tiempo, según Gómez y Cuvi (2016), las autoridades municipales, más allá de planificar el control del avance de los asentamientos informales, lo que han hecho es únicamente promover su legalización o regularización, probablemente por esta razón se tiene la impresión de que en este periodo los asentamientos informales han disminuido significativamente.

Hay que anotar también que en el año 2008 el Municipio del DMQ lanza por primera vez un proceso de regularización de construcciones irregulares, si bien es cierto que la regularización de asentamientos informales ya se había venido realizado desde hace mucho tiempo, la diferencia es que, anteriormente, se legalizaba todo el asentamiento, el cual normalmente estaba representado por una organización social. En el nuevo proceso, cualquier propietario de un predio, ya sea formal o informal, que hubiese realizado construcciones de tipo irregular, podía realizar la legalización. Esta fue la primera vez que el Municipio ponía en marcha un proceso de este tipo, el cual tuvo una vigencia de dos años.

Según una profesional experta en trámites municipales, este primer proceso fue sencillo, se dibujaba un croquis de las construcciones, se hacía un levantamiento fotográfico y se llenaba un formulario (Entrevista realizada por Jorge Coronel a una profesional experta en trámites municipales el 26 de abril de 2019). Esto facilitó la legalización de una cantidad importante de predios.

La segunda década del nuevo milenio (2010 a 2019)

Para comienzos de esta década, el Plan Ciudad Quitumbe entra ya en un proceso de consolidación; a diferencia de la vivienda, el equipamiento urbano planificado tomó mucho tiempo en ser construido.

En la actualidad, con todas las obras levantadas, este gran plan de vivienda se ha transformado –de acuerdo a lo previsto por el Municipio– en una centralidad de tipo metropolitano, el cual está bien abastecido y cuenta con todos los servicios; estos beneficios han provocado que la plusvalía suba notablemente, convirtiéndose en la actualidad en un lugar para estratos medios.

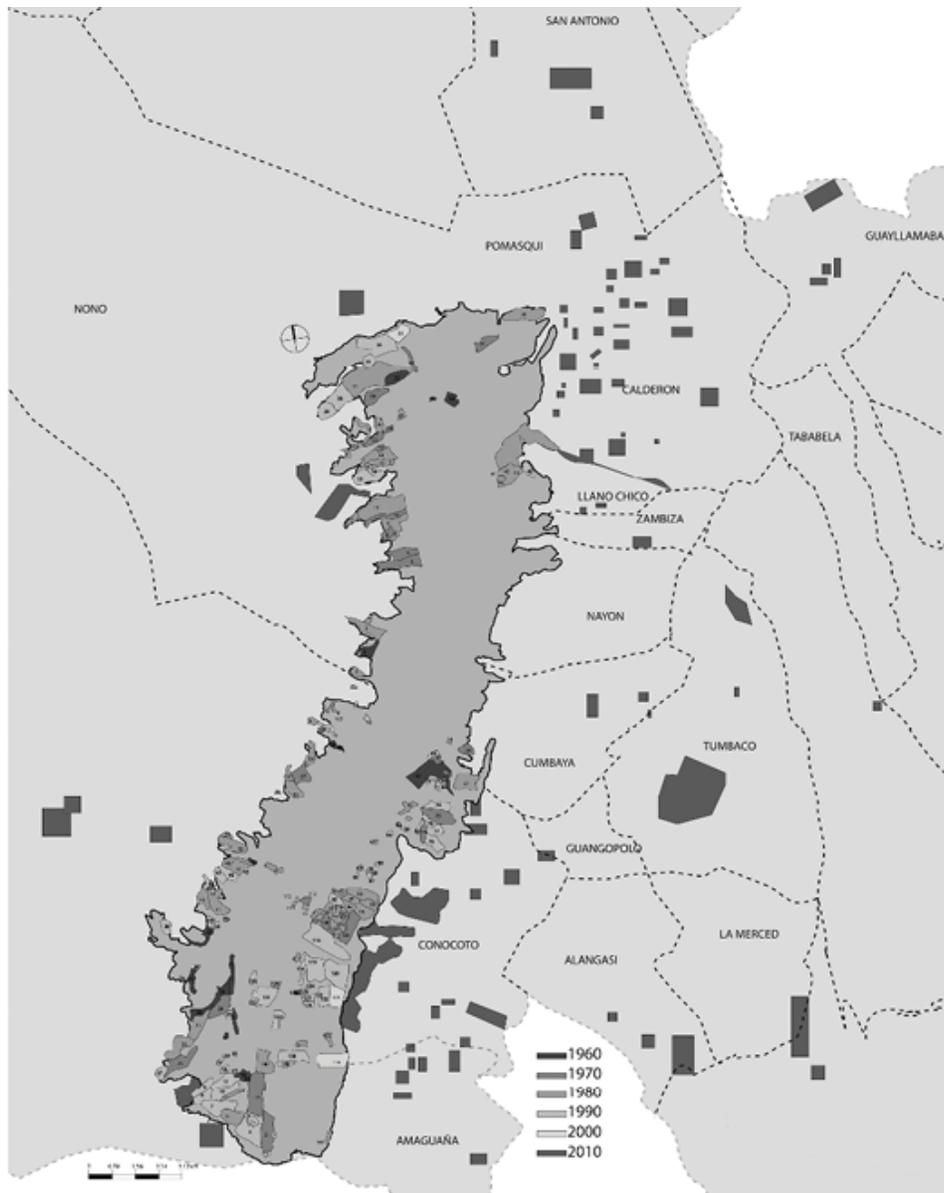
Habiéndose transformado la Ciudad Quitumbe con el transcurso del tiempo en un proyecto exitoso, el Municipio en el año 2013 expide la Ordenanza Especial Sustitutiva para la creación de la Ciudad Bicentenario (Municipio de Quito, 2019), nuevamente en la periferia, pero esta vez en el extremo norte de la capital.

En cuanto a los asentamientos informales, el Municipio del DMQ en 2013 pone en vigencia la Ordenanza No. 0434, la cual permite un nuevo periodo de regularización de construcciones informales en todo el Distrito Metropolitano, esta ordenanza estuvo vigente por un periodo de dos años.

La profesional experta en trámites municipales indicó que este segundo proceso de legalización fue mucho más complejo, puesto que ahora era obligatorio contratar a un profesional, realizar un levantamiento completo para la elaboración de planos; además, el cobro de los aranceles por parte del Municipio estaba vinculado al valor del suelo del sector donde se quería legalizar.

Esta situación disparó los costos. Muchos propietarios, al no poder pagar los valores que exigía el Municipio, no concluyeron el trámite, por el contrario, se afirma que importantes empresas que habían construido de manera irregular pudieron regularizar grandes naves industriales ubicadas en parroquias rurales del DMQ a precios extremadamente cómodos (Entrevista realizada por Jorge Coronel a una profesional experta en trámites municipales el 26 de abril de 2019).

Imagen 9. Asentamientos informales, Quito, 1960-2019



Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Secretaría de Hábitat y Vivienda del DMQ (citado en Mena, 2010) y Gómez y Cuvi (2016).

En la IMAGEN 9 se puede ver el desarrollo secuencial tanto de los asentamientos informales como de la vivienda de interés social en la ciudad de Quito, desde la década de los sesenta hasta la actualidad.

Desde el año 2014 se requiere que la vivienda esté acabada en su totalidad para que las entidades financieras puedan otorgar los créditos y para que el Estado emita los subsidios; esto, de acuerdo

con los entrevistados, ha favorecido exclusivamente a las grandes empresas que no tienen necesidad de financiamiento y pueden trabajar con capital propio. Las empresas medias y pequeñas no pueden asumir los costos de compra de terreno, urbanización y construcción de conjuntos habitacionales.

En la actualidad, el Estado obliga a que todas las viviendas de interés social se entreguen totalmente acabadas, con un área mínima de 57 m², con tres dormitorios y accesibilidad universal (deben tener obligatoriamente un baño para discapacitados), lo cual evidentemente genera falta de variedad en la oferta. Esto se debe a que no se ha considerado atender a diferentes tipos de usuarios, ni la posibilidad de vivienda en alquiler, tampoco se pueden realizar programas de mejoramiento de vivienda social, puesto que el Estado, por ley, no puede invertir fondos públicos para beneficio privado.

La totalidad de la producción de vivienda de interés social ejecutada luego de la creación del MIDUVI en 1998, hasta la actualidad, ha sido llevada a cabo por promotores privados, en forma de conjuntos habitacionales cerrados de pequeña y mediana escala.

Los dos proyectos de mayor envergadura –Ciudad Quitumbe y Ciudad Bicentenario– marcan una diferencia, porque fueron realizados por iniciativa del Municipio del DMQ, el cual aportó con la planificación urbana y la dotación de infraestructura, dejando a los promotores privados únicamente la planificación y construcción de las viviendas (VER IMAGEN 10).

En adición a lo anterior, por no existir reservas de suelo para vivienda de interés social, se tiene que recurrir a propietarios particulares para la compra de terrenos, los cuales elevan los precios de acuerdo a su conveniencia y por esta razón, según los expertos entrevistados, al momento se hace extremadamente difícil entregar vivienda que cumpla con los montos (23,000.00 USD) y los estándares exigidos por el Estado.

Imagen 10. Vivienda de interés social, Quito, 1960-2019

Fuente: Elaboración propia a partir de archivos proporcionados por el MIDUVI, 2019.

Por el lado de las autoridades, aunque no de manera oficial, los funcionarios del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda indican que el mayor problema que enfrenta esta institución a día de hoy es que el gobierno no tiene presupuesto para la creación de vivienda, por ende, no todos los subsidios que se ofrecen pueden ser llevados a cabo en la práctica, complicando en extremo la producción de vivienda.

Respecto a las políticas de vivienda, se puede decir que, actualmente, los problemas más importantes en el país son: la inexistencia de una ley de vivienda y la falta de definición en las políticas, estas últimas como regla general cambian a la par de los gobiernos.

Conclusiones

En términos generales, Quito tiene un comportamiento similar al del resto de Latinoamérica, el desarrollo de los asentamientos informales es más importante en el siglo xx y tiende a disminuir en el nuevo milenio, la herramienta que en mayor medida ha promovido el Municipio es la legalización, las políticas de regularización han ido variando en el tiempo y en lugar de facilitar el proceso se han vuelto cada vez más complicadas.

Por otro lado, está la vivienda de interés social que empieza siendo producida, financiada y controlada por el Estado —aunque construida en su mayoría por profesionales independientes—, pasa luego a finales de los noventa a un modelo neoliberal, dejando la producción en manos de la empresa privada, lo cual termina favoreciendo a las empresas constructoras que poseen el capital para la ejecución en masa.

La falta de políticas de vivienda claras y de largo plazo ha sido uno de los mayores inconvenientes en el Ecuador, Quito es clara muestra de ello, los profesionales entrevistados dicen que nunca ha existido en el país una política coherente y más que nada sostenida en el tiempo; por esta razón, indican, se hace imposible planificar a

largo plazo. Uno de ellos menciona que el único avance en este campo es la ley de ordenamiento territorial emitida en 2017.

Causa preocupación que, además de la falta de políticas, la crisis económica que empezó en 2015 ha ido mermando la producción de vivienda social; en la actualidad para los gobiernos esto no es una prioridad, dejando a las clases populares a merced del mercado y limitando seriamente el acceso de estas a vivienda propia.

Destacan dentro de la producción de vivienda los proyectos promovidos por el Distrito Metropolitano de Quito: Plan Quitumbe y Ciudad Bicentenario, los cuales, pese a haberse ubicado en la periferia, tuvieron la ventaja de una buena planificación con vías de acceso, obras de infraestructura y equipamiento adecuados. Este modelo no es perfecto, pero presenta muchas ventajas que deberían reproducirse, dando la pauta de que cuando las autoridades intervienen en mayor manera se obtienen mejores resultados que cuando la producción se deja únicamente en manos de la empresa privada, favoreciendo los intereses generales y no los particulares.

Bibliografía

- ACHIG, L. (1983). El proceso urbano de Quito (Ensayo de Interpretación). Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.
- BONILLA, E. (1994). El Plan Zonal Turubamba. En E. Bonilla, G. Bustamante, F. C. Carrión, E. Espinosa, H. Guayasamín, R. Noboa, ... R. Vallejo, Serie Quito, Quito, Transformaciones urbanas y arquitectónicas (pp. 141-160). Quito: TRAMA.
- CENTRO DE INVESTIGACIONES CIUDAD (1992). Diagnóstico y Plan de Desarrollo Vecinal de los Barrios Populares del Noroccidente de Quito. Quito: Centro de Investigaciones CIUDAD.
- CONNOLLY, P. (2011). La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano. En B. Ramírez, & E. Pradilla, Teorías sobre la ciudad en América Latina (Vol. II, pp. 505-552). México: Universidad Autónoma Metropolitana; Editores e Impresores Profesionales Edimpro, s. A. de c. v.
- DE MAXIMY, R., & PEYRONNIE, K. (2000). Gente de Quito. Quito: Coedición Instituto de Investigaciones para el Desarrollo (IRD), Centro de

- Investigaciones sobre Movimientos Sociales (CEDIME).
- GODARD, H. (1988). Quito, Guayaquil: Evolución y Consolidación de Ocho Barrios Populares. Quito: IFEA; Centro de Investigaciones CIUDAD.
- GÓMEZ, A., & CUVI, N. (2016). Asentamientos informales y medio ambiente en Quito. *Revista Internacional de Ciencias Sociales. Historia Ambiental en Europa y América Latina: Miradas Cruzadas*, (35), 101-119.
- IGM-IPGH-ORSTOM (1992). Atlas infográfico de Quito. Socio-dinámica del espacio y política urbana. Quito: Instituto Geográfico Militar, Instituto Panamericano de Geografía e Historia Nacional del Ecuador, L' Institut français de recherche scientifique pour le développement coopération.
- MENA, P. (2010). Regularización de los asentamientos informales en Quito: análisis de las políticas públicas. Tesis para obtener el título de maestría en ciencias sociales. Quito: FLACSO Sede Ecuador.
- MIDUVI (2003). Informe de Gestión 2000-2002. Quito: Ediciones CEDATOS.
- _____. (2008). Bono de Vivienda. *Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. Revista Informativa*, (1), 8-12.
- _____. (2011). Informe de Gestión 2009/2010. Quito: Ediciones CEDATOS.
- MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA (2014). <http://transparencia.miduvi.gob.ec/historico/index.php/component/phocadownload/category/43-pichincha>. Recuperado en 2018, de <http://miduvi.gob.ec>
- MOYA, R., & PERALTA, E. (1978). La vivienda individual y colectiva en la producción estatal contemporánea. *Trama*, (7-8), junio, 100-107.
- MUNICIPIO DE QUITO (1992). Asentamientos Populares. Quito: Editorial El Conejo.
- _____. (2019). Quito grande otra vez. (M. d. Quito, productor). Recuperado el 15 de marzo de 2020, de <https://www.quito.gob.ec/>
- NAVARRETE, B. (1978). Un panorama histórico-institucional de la vivienda. *Trama*, (7-8), junio, 108-110.
- PERALTA, E. (2004). Persistencias modernas y nuevos caminos. Quito, 30 años de Arquitectura Moderna, 1950-1980. Quito: Editorial TRAMA.

- PÉREZ, J. (1991). Viviendas de Instituciones del Estado. En I. M. Dirección de Planificación, Serie Quito. Centro Histórico de Quito: La Vivienda (pp. 191-202). Quito: Fundación TRAMA.
- UNDA, M. (1996). El movimiento barrial en Quito durante el último medio siglo. *Revista Ciudad Alternativa*, (12).
- VALLEJO, R. (2011). Momentos y paradigmas en la planificación de Quito. En F. Carrión, & M. Dammert, Quito, escenarios de innovación (pp. 31-61). Quito: OLACCHI.

4 Doctor, Universidad Central del Ecuador, jecoronel@uce.edu.ec

5 Para la construcción de este documento se utilizaron las siguientes técnicas de investigación: revisión bibliográfica, revisión hemerográfica, búsqueda de archivo, imágenes satelitales, planos de Catastro Municipal y entrevistas a funcionarios y profesionales.

6 Para ver en detalle la información de los programas de vivienda realizados por el BEV en la ciudad de Quito entre 1964 y 1978, revisar Moya y Peralta (1978, p. 100) o Coronel (2020, p. 77).

7 Para ver la tabla detallada de la distribución de los asentamientos informales registrados en el área urbana de Quito y su superficie, revisar Coronel (2020, p. 82).

8 Si bien el SIV se crea en 1998, no es sino hasta el año 2000 cuando se expide el reglamento respectivo que le permite entrar en vigencia.

EL OBJETO. Hábitat Guápulo: análisis de representación de un edificio moderno en la ciudad de Quito

Erick Santiago Camacho Aguirre⁹

Resumen

Este estudio de caso se presenta como una muestra que permita realizar un análisis crítico de una obra de arquitectura moderna de la ciudad de Quito. El ejercicio presentado en este capítulo parte como un estudio de investigación de la tesis doctoral Expresiones de la modernidad y posmodernidad en la arquitectura de Quito. Estudios de caso en la segunda mitad del siglo xx; presentada en el año 2020, es uno de varios análisis que se hicieron en diferentes edificios con el fin de realizar una comparación de bienes construidos que tienen similares condiciones en su tipología funcional, y comparables por su connotación en el ámbito local de la arquitectura. Por tanto, se propone una herramienta metodológica de análisis que permita hacer una lectura de la edificación en diferentes niveles de análisis.

La propuesta es la de analizar la edificación en tres niveles: primero, el de un nivel estructural que topa temas puntuales del objeto arquitectónico y permita entenderlo en su emplazamiento natural y construido; el segundo es un nivel fenomenológico apegado a los principios de la semiótica que permita hacer una lectura interpretativa en dos subniveles de análisis: el denotativo y el connotativo; el último es un nivel de análisis de representación que permite entender la edificación dentro de un contexto más amplio tomando en cuenta lo ideológico, lo político, la economía y el poder social.

Finalmente, esta propuesta pretende generar las herramientas que permitan encontrar valores de códigos locales en edificaciones que se encuentran en procesos de validación y valoración con el fin de ser patrimonializadas.

Abstract

This case study is presented as a sample that allows a critical analysis of a modern architecture building in the city of Quito. The analysis presented in this chapter is a research study for the doctoral thesis Expressions of Modernity and Postmodernity in the architecture of Quito, case studies in the second half of the 20th century; presented in 2020, and is one of several analyzes that were carried out on different buildings in order to make a comparison of built assets that have similar conditions in their functional typology, and are comparable by its connotation in the local area of architecture. Therefore, a methodological analysis tool is proposed that allows a reading of the building at different levels of analysis.

The proposal is to analyze the building on three levels: A structural level that addresses specific issues of the architectural object and allows it to be understood in its natural and built location; The second is a phenomenological level attached to the principles of semiotics that allows for an interpretive reading in two sublevels of analysis: the denotative and the connotative. The last is a level of analysis of representation that allows us to understand the building within a broader context, taking into account the ideological, political, economic and social power.

Finally, this proposal aims to generate tools that allow finding values of local codes in buildings that are in validation and valuation processes in order to be heritage-listed.

Introducción

Este capítulo tiene como base la tesis de doctorado titulada Expresiones de la modernidad y posmodernidad en la arquitectura de Quito. Estudios de caso en la segunda mitad del siglo xx (Camacho Aguirre, 2022), publicada por el autor de este texto. El estudio pretende mostrar la aplicación de la herramienta de análisis propuesta en la tesis sobre uno de los proyectos analizados como estudio de caso que llevó a la identificación de diferentes códigos que permitieron encontrar los hallazgos presentados. De esta

manera, se presentan los resultados gráficos y escritos de los análisis, además de los resultados de la entrevista realizada a uno de los autores de la obra y que permitieron interrelacionar los temas propuestos en la metodología de la tesis.

Antecedentes

La investigación de la tesis identifica como problemática la falta de recursos bibliográficos que narren o expliquen la manera en que el pensamiento moderno y el posmoderno se manifestaron en la arquitectura de la ciudad de Quito. Esta carencia ha resultado en varios efectos derivados de esta problemática, como la falta de herramientas metodológicas de evaluación para la protección de los bienes edificados de arquitectura moderna que tanto el Instituto Metropolitano de Patrimonio como el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural pretenden patrimonializar. Desde el planteamiento del problema que justificó la investigación doctoral, las reuniones de las instituciones de protección y patrimonialización han retomado las reuniones técnicas con el fin de concluir el proceso.

En la última convocatoria del Comité Técnico para la revisión y protección de las obras de arquitectura moderna de Quito, realizado el 30 de marzo de 2023, las entidades señaladas anteriormente, en conjunto con el Colegio de Arquitectos, habían decidido acoger la ficha de DOCOMOMO (2017) internacional como el mecanismo de reconocimiento y valoración. Como resultado de esta reunión se resolvió hacer una revisión a la ficha de DOCOMOMO, debido a que esta carece de una identificación categorizada de los elementos que permitan caracterizar a una obra como moderna. Es así que se han determinado varios criterios para la elaboración de la ficha que de momento es una descriptiva, de tal manera que este estudio de caso se presenta como una muestra significativa de los aspectos que pueden analizarse como herramientas que permitan hacer una valoración de bienes representativos de la etapa de estudio.

Como objeto de estudio se ha escogido el conjunto habitacional Hábitat Guápulo, que es una de las obras más reconocidas de la

arquitectura de la ciudad, tanto en el ámbito profesional como en el académico. Los autores de la obra, Jaime Andrade Heyman y Mauricio Moreno, son exdocentes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central del Ecuador, que es la facultad más antigua del país, y su trabajo tanto académico como profesional ha sido reconocido ampliamente en la ciudad. Finalmente, esta obra es parte de la lista de preselección realizada por el Instituto Nacional de Cultura y Patrimonio, que tiene por fin protegerla y declararla como bien patrimonial de la ciudad.

Metodología

La herramienta metodológica propuesta en la tesis propone tres momentos: la selección de las obras, el análisis, y los resultados comparativos. En este estudio de caso se exponen los dos primeros momentos, evidenciando las razones de la selección y el análisis de la obra. Al presentar solo una obra del análisis no se presenta el resultado comparativo. La selección de la obra se hace tomando en cuenta tres parámetros: la representatividad social, el aporte teórico y el reconocimiento institucional.

El planteamiento metodológico para realizar el análisis de las obras tiene como base la propuesta de Keneth Frampton publicada en su libro *Genealogía de la arquitectura moderna* (2015), en la que plantea diferentes categorías de análisis de diferentes obras que se someten a una comparación a nivel de análisis connotativo. Con esta base, se plantea hacer un análisis más amplio identificando tres grandes categorías de análisis. Las categorías responden al planteamiento teórico de la tesis que propone integrar el estudio de la semiótica en la arquitectura y que responde al planteamiento mostrado en la ILUSTRACIÓN 1.

Ilustración 1. Esquema de propuesta de análisis

Fuente: Camacho Aguirre (2022).

Este esquema explica de manera general la propuesta de análisis que relaciona la herramienta metodológica propuesta en la tesis y que relaciona la semiótica, el objeto arquitectónico y el contexto de implantación en un espacio temporal que se ha definido en la segunda mitad del siglo xx, en la que la tesis identificó como la transición del pensamiento moderno al posmoderno en la arquitectura de Quito. Asimismo, se establecen tres niveles de análisis que resumen la propuesta expuesta en el esquema, estos son: análisis a nivel estructural, análisis a nivel fenomenológico y análisis a nivel de representación.

Para el análisis estructural se definen varias categorías descriptivas que ayudan a reconocer las características de la edificación y que van desde el contexto a las particularidades del objeto. Así, se establecen tres categorías con sus subcategorías:

1. Implantación

- Localización
- Disposición
- Orientación
- Relación interior-exterior

2. Forma de organización

- Programa
- Disposición estructural
- Circulación
- Morfología

3. Materialidad

- Material
- Color
- Textura

El análisis a nivel fenomenológico propone dos categorías que tienen base en la propuesta teórica de la semiótica en arquitectura: denotativo y connotativo. Debe tomarse en cuenta que este análisis se realizó con base en la propuesta realizada como parte de los estudios desarrollados en la investigación de la tesis doctoral, por tanto, se estructuran como una propuesta original de análisis.

El análisis de representación propone cuatro categorías que tienen como base la propuesta de Michael Mann (1991): ideología, política, economía y poder social. Este análisis tiene diferentes fuentes de información que contrastan la situación socioeconómica histórica del momento de estudio con los postulados filosóficos del momento y explicados a través de la situación de la academia tomando en cuenta los planes académicos vigentes de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Central del Ecuador, que en ese momento era la única escuela en la ciudad.

El estudio de caso. HÁBITAT GUÁPULO

Autores: Jaime Andrade Heymann, Mauricio Moreno

Año de proyectación: 1983

Año de construcción: 1987

Constructor: Jaime Andrade, Mauricio Moreno

Forma de selección de la obra

Representatividad social. Este edificio está ubicado en el límite entre el barrio González Suárez, que es uno de los barrios modernos de Quito, y el barrio de Guápulo, considerado dentro del cerco patrimonial de la ciudad de Quito, y en la época en la que fue construido fue reconocido como una transición entre estas dos realidades temporales de la urbe.

Imagen 1. Hábitat Guápulo, Quito, Jaime Andrade y Mauricio Moreno, 1987

Fuente: Propia, 2020.

Reconocimiento institucional. El proyecto ha sido motivo de innumerables exposiciones académicas y gremiales desde su construcción y reconocimientos recibidos. En el año 2017 esta obra fue parte de una de las jornadas de visita a obras relevantes de arquitectura de la ciudad organizadas por el Colegio de Arquitectos del Ecuador. Asimismo, esta obra consta en el catálogo del Museo de Arquitectura del Ecuador del Colegio de Arquitectos. Adicionalmente, este edificio forma parte de la lista de preselección de las 125 obras propuestas para ser protegidas como parte del futuro catálogo patrimonial de bienes de la Arquitectura Moderna de Quito.

Reconocido aporte teórico. Esta obra es reconocida en toda la bibliografía que describe a la arquitectura moderna del Ecuador de diferentes fuentes de estudio (I. Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, 2004; Moreira & Álvarez, 2004; Pontificia Universidad Católica del Ecuador PUCE, 2004). Además, esta obra está siendo estudiada y valorada por varias instituciones académicas y municipales dentro del programa de catalogación y declaración patrimonial de las obras de arquitectura de la modernidad en la ciudad.

Acceso a la información y al autor de la obra, o a alguno de los coautores de esta. Esta obra es muy reconocida en la ciudad. Existe extensa información gráfica del proyecto. Jaime Andrade Heymann, uno de los autores, mantiene su oficina en la ciudad de Quito, precisamente al interior de este mismo edificio. Coincidente con los esfuerzos que se encuentran realizando con el fin de identificar los bienes modernos patrimonializables, Jaime Andrade y Mauricio Moreno han expuesto acerca de su obra en varias universidades locales. Para el desarrollo de este estudio se realizó una entrevista a Jaime Andrade en su oficina particular.

Finalmente, el análisis comparativo de los resultados del estudio de la tesis ha sido ya publicado en el libro de la tesis publicado por la Universidad de Guadalajara, en el que se presentan los resultados de

la comparación con los otros edificios que comparativamente se analizaron de la misma tipología funcional.

Análisis a nivel estructural

Implantación

LOCALIZACIÓN

El edificio se ubica en el barrio González Suárez, en el límite este en la Avenida de Orellana que baja a hacia Guápulo y con vista a la calle de Tumbaco.

Ilustración 2 y 3. Mapa de Quito mostrando la localización del sector de ubicación del edificio y Mapa del barrio González Suárez mostrando la ubicación del edificio

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 4. Plano de implantación con el entorno inmediato

Fuente: Elaboración propia.

DISPOSICIÓN

El edificio tiene una disposición totalmente asimétrica que responde geoméricamente a la forma del predio, de esta manera, los espacios se van adaptando a la topografía del terreno y a la forma trapezoidal de este.

Ilustración 5. Plano mostrando el análisis de la disposición del edificio

Fuente: Elaboración propia.

ORIENTACIÓN

El edificio se direcciona hacia el este, intentando que cada una de las viviendas tenga vista hacia el valle de Tumbaco. Además, genera una relación fuerte hacia el interior, donde se ubica un espacio a manera de patio o jardín interno comunal.

Ilustración 6. Plano mostrando los criterios de orientación

Fuente: Elaboración propia.

RELACIÓN INTERIOR-EXTERIOR

Se identifican dos accesos desde cada uno de los frentes de la misma vía que limita al predio en dos diferentes niveles, con una diferencia de aproximadamente doce metros de altura. En el frente superior el edificio se retira del límite del terreno, como lo exige la normativa, en donde se ubican el acceso principal, los estacionamientos de visita y la rampa para el acceso al subsuelo de estacionamientos general. El acceso secundario en la parte inferior de la vía responde a una edificación que, en este frente, se construye hasta los límites de predio, también respetando la normativa. De esta manera, el conjunto se cierra hacia las vías que rodean al predio y se abren hacia la terraza interior que divide los dos bloques edificados tanto horizontal como verticalmente. Así, la relación hacia el exterior con las áreas públicas es solo visual, de tal manera que las relaciones espaciales y funcionales son al interior.

Ilustración 7. Plano mostrando espacios abiertos y alturas interiores, y accesos

Fuente: Elaboración propia.

Forma de organización

Programa

El edificio alberga exclusivamente unidades de vivienda y sus áreas comunales. Como se ve en la ILUSTRACIÓN 8, los espacios son primordialmente privados y los comunales se concentran en las circulaciones y la plataforma central. Así, el edificio se estructura en dos cuerpos, uno de viviendas que se disponen desde la calle superior, y el segundo cuerpo de viviendas que se sirven desde la calle inferior. De todas maneras, las circulaciones permiten que las dos secciones de la edificación se conecten programáticamente como un solo cuerpo que espacialmente se junta en la plataforma central. Originalmente, esa plataforma albergaba una piscina al aire libre. Actualmente, debido a las condiciones climáticas del sitio y a los costos de mantenimiento, la piscina se encuentra deshabilitada y ha sido reemplazada por un jardín de flores.

Ilustración 8. Plano mostrando uso, públicos y privados

Fuente: Elaboración propia.DSE

Disposición estructural

La estructura genera siete módulos equidistantes en un sentido y otros módulos variables en el otro con el fin de que las unidades de habitación se ajusten a la forma del terreno. Por la complejidad geométrica y topográfica del predio, el conjunto se divide en cuatro edificios separados por juntas de dilatación que permiten que la estructura sea sismorresistente. Asimismo, la estructura que sostiene la excavación son grandes pantallas de hormigón a manera de muros de contención que además ayudan como sostén de los espacios de subsuelo que contienen los espacios de estacionamientos que sirven a toda la edificación. Las paredes son

de ladrillo mamporrón¹⁰ y la estructura de cubiertas es de vigas de madera y cerchas que sostienen el tendido de tejas.

Ilustración 9. Plano mostrando los elementos estructurales

Fuente: Elaboración propia.

Circulación

El edificio divide sus circulaciones verticales en dos puntos centrales del conjunto. De esta manera, los dos cuerpos están servidos sin que la vista de la circulación superior se interrumpa. La transición y conexión entre los dos bloques de circulación es a través de la terraza patio intermedia. Además, cada bloque de circulación sirve a cada acceso. Existen circulaciones adicionales para vencer todos los niveles tanto al exterior como al interior. Desde el acceso principal superior se encuentra un graderío que lleva al vestíbulo de acceso. Este vestíbulo conecta espacialmente con varios niveles del edificio, accesos a las viviendas, el estacionamiento, y finalmente baja hasta la terraza de nivel intermedio por donde también se accede al salón comunal del edificio. El otro bloque de escaleras sirve exclusivamente a las viviendas inferiores.

Ilustración 10. Plano mostrando circulaciones generales

Fuente: Elaboración propia.

Morfología

El edificio tiene en total ocho pisos de altura, sin embargo, se resuelve el conjunto adaptando los pisos en la inclinación del predio de tal manera que se adaptan a la morfología urbana vertical, manteniendo en la calle superior una altura de hasta tres pisos y en

la calle inferior cuatro pisos. Con esto se respeta la normativa vigente en sus dos frentes. Asimismo, el alzado principal es más bien un paño sólido hacia el exterior, ya que las grandes aberturas se producen hacia la cara este, hacia la vista, como se evidencia en el alzado del patio interior.

Ilustración 11. Esquema de fachada mostrando la proporción entre llenos y vacíos y la relación con la escala humana

Fuente: Elaboración propia.

De esta manera, el edificio se adapta a las dos formas de ocupación que el sitio de implantación exige debido a que da frente a dos calles que tienen normativas diferentes: la de la calle superior exige un retiro frontal de cinco metros como una respuesta a la situación de implantación hacia uno de los barrios modernos de Quito, la González Suárez, que adoptó la morfología de ciudad jardín; y la normativa de la calle inferior, que tiene como normativa el de una forma de ocupación continua y en línea de fábrica, más acorde al del barrio histórico de Guápulo.

Materialidad

MATERIAL

El edificio se construyó con estructura de hormigón armado para la cimentación, columnas, vigas y losas de entrepiso, con mamposterías de ladrillo, y las cubiertas de las viviendas son de madera recubiertas de teja de hormigón prefabricado. Existen algunos elementos como columnas y muros de contención que se han dejado con el material visto, así como los elementos de cerrajería metálica como pasamanos y estructura de los ascensores que expresan el material natural pintado. Las superficies de las mamposterías son recubiertas con estuco y pintura. Las cubiertas al interior dejan ver la naturalidad de la estructura y recubrimiento de

madera. Todas las ventanas de las viviendas son de estructura de madera con vidrio claro.

COLOR

Las mamposterías y las estructuras que son parte de estas están estucadas y pintadas de blanco, todos los elementos de madera expresan su color natural, así como los elementos de hormigón que han sido cuidadosamente seleccionados dentro de la composición del conjunto. Los elementos de cerrajería metálica como pasamanos, mamparas, puertas y estructuras vistas se han pintado de varios colores que contrastan levemente con el blanco que predomina en el conjunto.

TEXTURA

El proyecto ofrece diferentes texturas que se relacionan con la expresión natural de los elementos estructurales y los escogidos para elementos secundarios como ventanas, pasamanos y puertas. Destaca el contraste que las mamposterías de ladrillo pintado ofrecen a la composición porque dejan ver, detrás del recubrimiento de pintura, la textura del tirado del ladrillo. De igual manera, se evidencian los elementos de otras técnicas constructivas usadas en la obra, como el hormigón armado y la madera vista de la estructura de las cubiertas. Finalmente, se distinguen los elementos de cerrajerías metálicas, que se pintan de diferentes colores con el fin de distinguirlas de los otros elementos incorporados del edificio.

Imagen 2. Mosaico de imágenes mostrando la materialidad de la edificación

Fuente: Propia, 2020.

Análisis a nivel fenomenológico

Para la realización del análisis a nivel fenomenológico se realizó una entrevista a Jaime Andrade Heymann. Dicha entrevista se realizó en las oficinas de Andrade en la ciudad de Quito el día 30 de julio de 2019, y su análisis fue realizado por medio del programa Atlas TI.

ANÁLISIS DENOTATIVO

Desde su concepción, el conjunto pretende adaptarse a la topografía y geometría del predio, tal como lo describe Andrade. Asume la complejidad como respuesta a la implantación y no se identifica un volumen que se destaque como único o referente dentro del conjunto. Así, se plantea una serie de unidades modulares que se van adaptando tanto a la realidad del terreno como a la estética del conjunto de tal manera que se identifican muchos elementos agrupados como un conjunto. Además, busca individualizar las unidades de vivienda que tienen configuraciones similares, pero se diferencian entre sí, de tal manera que se adaptan a cada una de las necesidades de los usuarios. Entonces, se crearon unidades de vivienda en varios niveles con relaciones espaciales internas y únicas. Asimismo, se busca privilegiar la experiencia espacial interna por encima de la imagen de conjunto, mejorando así la iluminación y las vistas de cada espacio interno. Se recurrió a muchos estudios de ingeniería para garantizar que el edificio logre reemplazar la montaña, quedando sumergido en el terreno sin que las condiciones de habitabilidad de las viviendas se vean afectadas. En lo material, la intención fue buscar una expresión que responda a las condiciones técnicas del sistema constructivo y que integre la imagen histórica del barrio. De esa manera, se decidió el uso de recubrimientos que permita generar texturas tradicionales, como el uso del ladrillo en mamposterías y la teja 289 en cubiertas, además de los elementos de madera que procuraron expresarse naturalmente. Finalmente, busca evidenciar el contraste que generan las texturas tradicionales con las técnicas constructivas modernas, como el hormigón visto.

ANÁLISIS CONNOTATIVO

Esta obra da un mensaje en la búsqueda de expresar colores, materiales y texturas que se adapten al contexto inmediato. El edificio se ubica en uno de los bordes geográficos de la ciudad y que juntan dos barrios con orígenes y expresiones totalmente diferentes. El barrio de Guápulo es uno de los más antiguos de la ciudad, que históricamente fue un punto de llegada y salida de la ciudad hacia la región oriente del país, por el otro lado, el barrio González Suárez es un barrio construido en la segunda mitad del siglo xx, por tanto, su trazado urbano y sus construcciones son de la época de la modernidad. De esta manera, el Hábitat Guápulo intenta recoger elementos de las dos realidades antes descritas. El edificio no edifica elementos verticales que lo identifiquen o que sobresalgan del trazado urbano horizontal, la intención primaria es la de respetar la normativa, dejando que los elementos significantes se construyan al interior, como la terraza comunal intermedia que además aprovecha los muros laterales de contención para construir un mural en hormigón armado. El proyecto es complejo en su concepción y apela abiertamente a la ambigüedad, sobre todo en la expresión final material y espacial. Si bien no existe un volumen único que destaque, y la búsqueda formal recoge formas tradicionales como las cubiertas inclinadas, el proyecto no recurre a ningún recurso figurativo de formas históricas, la búsqueda es de expresión material. Los espacios de vivienda, si bien son diferentes, al interior son espacios muy abiertos que denotan el uso de espacios más bien modernos.

Ilustración 12. Esquema sintético de los elementos significativos de la obra

Fuente: Elaboración propia.

ANÁLISIS A NIVEL DE REPRESENTACIÓN

Para la obtención de la información se recurrió a la entrevista realizada a Jaime Andrade y se analizaron las primeras cinco

preguntas. El análisis de la entrevista fue realizado en Atlas TI.

IDEOLOGÍA

Jaime Andrade reconoce entre sus principales influencias a personajes como Ovidio Wappenstein, Milton Barragán, Fernando Jaramillo, y, sobre todo, a Rubén Moreira. Sin embargo, su principal influencia viene de su padre, Jaime Andrade Moscoso, quien es una figura importante en la historia de la arquitectura de la ciudad, más aun tomando en cuenta que sin ser arquitecto fue decano de la Facultad de Arquitectura e influyó definitivamente en la formación académica en su relación a la enseñanza del arte como eje formativo de la arquitectura. Andrade trabajó mucho tiempo con su padre en la construcción de 291 esculturas y murales, y su trabajo personal es reconocido no solo por la labor de arquitectura sino también por sus esculturas. Así, reconoce una gran influencia de su trabajo con el hormigón a través de sus profesores antes mencionados, y de Le Corbusier. De Moreira, dice Andrade, aprendió y desarrolló la preocupación de buscar expresiones propias locales. Su búsqueda es para encontrar códigos propios e implantarlos en el contexto. Como él mismo reconoce, no buscaba una expresión que se encasille en un estilo de modernidad o posmodernidad, sino la crítica a los códigos inexpressivos de la modernidad.

POLÍTICA

El edificio es una muestra de la aplicación de la primera normativa urbana clara que tenía la ciudad y que promovía el mantenimiento de los conjuntos urbanos impidiendo que se rompan los trazados y morfologías existentes. En sí, el edificio expresa la complejidad de la normativa aplicada a la realidad del predio que, al insertarse en una ladera, deconstruye el edificio en pos de modificar y acoplar los espacios a su necesidad particular y la lectura de conjunto. De esta manera, el edificio responde a las dos realidades normativas requeridas en la morfología de su implantación urbana con frente

hacia dos vías: retiro frontal en la calle superior y en línea de fábrica en la calle inferior.

ECONOMÍA

El desarrollo del conjunto obedece al modelo económico de impulso inmobiliario de los años ochenta, en que el hipercentro de la ciudad acogió proyectos de vivienda para clases de altos ingresos económicos en manos de promotores privados, mientras que los planes de vivienda social fueron impulsados por el Estado. Este proyecto en particular fue promovido y financiado por los autores de este, práctica común en esos años.

PODER SOCIAL

En los años ochenta nacieron las grandes empresas inmobiliarias que hasta el día de hoy construyen los proyectos más grandes de urbe. El impulso a la empresa privada que generó el cambio de modelo político que entregó el poder de financiamiento inmobiliario a la banca privada, provocó que estos emprendimientos se segreguen, de tal manera que los profesionales de la arquitectura y la construcción centren sus esfuerzos en los sectores de ingresos más altos, dejando de lado los emprendimientos sociales. Se impulsaron sendos proyectos de vivienda en las periferias de la ciudad, pero con condiciones deplorables y deficiencia de servicios. Los proyectos como el Hábitat Guápulo se desarrollaron en los barrios que tenían todos los servicios urbanos, de tal manera que la ciudad de Quito, a diferencia de otras urbes latinoamericanas, concentra su más alta densidad de población en el sector de clase media alta y clase alta.

Conclusiones

La herramienta de análisis permite reconocer las características de la edificación en los diferentes niveles de análisis, lo cual permitiría asignar diferentes valores, no solo en la calidad, sino que permitiría

identificar características propias de la modernidad en arquitectura. Asimismo, la herramienta permite reconocer otros valores menos tangibles que relacionan otros aspectos históricos, semióticos, ideológicos, entre otros. Es importante señalar que la ficha de valoración de DOCOMOMO, que ha sido la base como herramienta de valoración en la Comisión Técnica de Reconocimiento y Valoración de la Arquitectura Moderna de Quito, pretende hacer reconocimientos de los valores sociales y otros de representación, sin embargo, no cuenta con una herramienta metodológica ni teórica que permita explicar cómo se categorizan esos valores, por tanto, este análisis y la herramienta metodológica propuesta en la tesis y que se muestra en este estudio de caso podría aportar a la consolidación de la ficha propuesta por el Colegio de Arquitectos en esta comisión, además de entregar una herramienta académica al conocimiento. Finalmente, es importante señalar que esta herramienta ya está siendo puesta a prueba y se usó en el artículo: "Edificio CIESPAL", capítulo del libro *La memoria de la materia. Una historia contada en concreto* (Camacho, 2022), promovido por la empresa UNACEM, que es la empresa de producción de cemento más grande del Ecuador, y el Colegio de Arquitectos del Ecuador. Lo importante de la aplicación de esta herramienta en esta publicación es que su información está actualmente siendo usada como base de la ficha de reconocimiento del mismo edificio CIESPAL que es parte de la preselección para la protección patrimonial.

Bibliografía

- CAMACHO AGUIRRE, E. (2022). *Expresiones de la modernidad y posmodernidad en la arquitectura de Quito. Estudios de caso en la segunda mitad del siglo xx*. Guadalajara: UDG.
- CAMACHO, S. (2022). Edificio CIESPAL. En UNACEM, *La memoria de la materia. Una historia contada en concreto* (pp. 2-23). Quito: CAE.
- DOCOMOMO (2017). *DOCOMOMO Ecuador*. Obtenido de <http://docomomo.ec/>: <http://docomomo.ec/Obras/Fichas>
- FRAMPTON, K. (2015). *Genealogy of Modern Architecture. Comparative Critical Analysis of Built Form*. Nueva York: Lars Miller.

- I. MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (2004). *Guía de Arquitectura de Quito*. Quito: Junta de Andalucía.
- MANN, M. (1991). *Las fuentes del poder social. Tomo I*. Madrid: Alianza.
- MOREIRA, R., & ÁLVAREZ, Y. (2004). *Arquitectura de Quito 1915-1985*. Quito: TRAMA.
- PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR PUCE (2004). *Quito, 30 años de Arquitectura Moderna, 1950-1980*. Quito: TRAMA.
-

⁹ Doctor, Universidad Central del Ecuador, escamacho@uce.edu.ec

¹⁰ El ladrillo mambrón es un tipo de ladrillo artesanal que se produce tradicionalmente en la ciudad y que no tiene una medida estándar, por lo que es muy difícil modularlo.



Universidad de Guadalajara

RECTOR GENERAL

Dr. Ricardo Villanueva Lomelí

VICERRECTORÍA EJECUTIVA

Dr. Héctor Raúl Solís Gadea

SECRETARÍA GENERAL

Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata

Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño

RECTOR DEL CENTRO

Dr. Francisco Javier González Madariaga

SECRETARÍA ACADÉMICA

Dra. Isabel López Pérez

SECRETARÍA ADMINISTRATIVA

Dr. Everardo Partida Granados

DIVISIÓN DE DISEÑO Y PROYECTOS

Dr. Juan Ángel Demerutis Arenas

DEPARTAMENTO DE PROYECTOS URBANÍSTICOS

Dr. Ramón Reyes Rodríguez

CON-TEXTO 10 | Realidades espacio - temporales del Quito contemporáneo

Cuatro interpretaciones desde la investigación científica

Se terminó de imprimir en Estudio Tangente, SC, Av. Primavera 3032, int 37, Col. Parques del Bosque,

CP 45609, Tlaquepaque, Jalisco, México.

La edición estuvo al cuidado del autor y el diseño editorial

a cargo de Estudio Tangente, SC.

Para su elaboración se utilizaron las familias tipográficas Scansky 10/12 pts.

para cuerpo y Scansky de 16, 14 y 12 pts. para títulos y subtítulos.

La plataforma fue en Macintosh y la diagramación en Adobe InDesign CC.

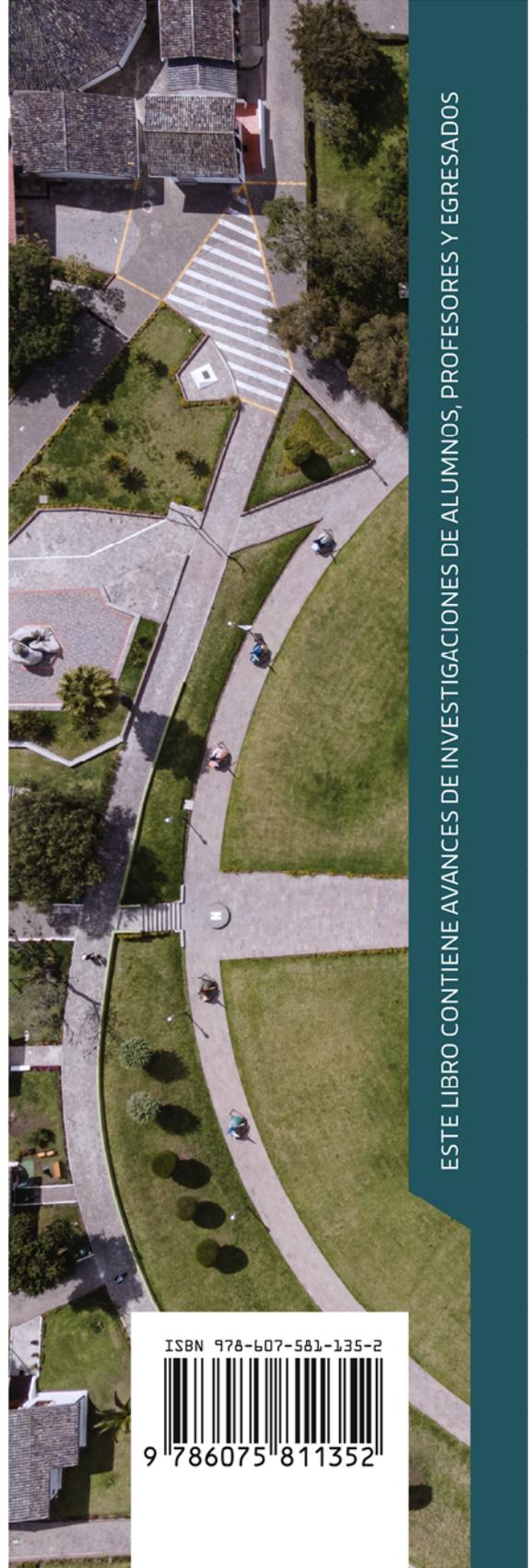
Un ejemplar ePub

En el número que nos ocupa, proponemos cuatro interpretaciones de la realidad urbana de la ciudad de Quito, Ecuador, bajo el título: *Realidades espacio-temporales del Quito contemporáneo. Cuatro interpretaciones desde la investigación científica*, el cual desarrolla temáticas relacionadas con la movilidad cotidiana, la producción social del hábitat, las ciudades y su arquitectura. Del análisis general se estructuran los capítulos desde lo macro hasta el detalle: la ciudad, la zona, el barrio y el objeto, y forman parte de la investigación más amplia que desarrollaron cada uno de los autores como parte de su tesis doctoral.

 dcts.cuaad.udg.mx



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño



ESTE LIBRO CONTIENE AVANCES DE INVESTIGACIONES DE ALUMNOS, PROFESORES Y EGRESADOS

ISBN 978-607-581-135-2



9 786075 811352