EDICION BORRADOR

# QUITO Y SU AREA METROPOLITANA

## *PLAN DIRECTOR 1973-1993*

VOL. 1, ANALISIS, DIAGNOSIS, PROGNOSIS Y ESQUEMA DE PROPUESTA PARA EL A.M.Q.

to - dirección de planificación - municipalidad de quito - dirección de planificación - municipalidad de quito -

## UNIDAD EJECUTIVA DE PLANIFICACION

### DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION: OFICINA DE AREA METROPOLITANA

Arq. Diego Banderas Vela, DIRECTOR
Arq. Cristian Córdova Cordero, JEFE DE ESTUDIOS DEL A.M.Q.
Econ. Carlos Criollo T.
Econ. América Bastidas
Arq. Sócrates Ulloa M.
Sr. Oswaldo Sánchez M.
Sr. Gonzalo Darquea S.
Sr. Gerardo Viteri P.
Sr. Teodoro Idrovo
Srta. Marcela Espinosa M.
Srta. Rosario Utreras M.
Sr. Alberto Viteri V.
Sr. Marcelo Castillo F.
Sr. Alberto Criollo T.
Sr. Lucas Achig S.
Sr. Ernesto Moncayo A.
Sr. Lauro Nina L.
Srta. Verónica Sáenz R.
Srta. Ana María Sosa G.

## PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA DE USAID/E.

### CONSULTORES ESPECIALES AL PROYECTO: FASES DE INVESTIGACION Y PLANIFICACION*

| | |
|---|---|
| ARQ. FERNANDO GUARDIA | Consultor en Planeamiento Urbano, USAID/E.<br>Asesor Principal y Coordinador Técnico del Programa. |
| ING. THOMAS BENYO | Gannett, Fleming Corddry & Carpenter, Inc. |
| ING. WILLIAM RAYMOND | Harrisburg, Penn, EE. UU.<br>Consultores en Ingeniería de Tránsito. |
| DR. ARIEH SHACHAR | Instituto de Investigaciones Urbano-Regionales<br>Universidad de Jerusalem, Israel<br>Consultor en Geografía Urbana |
| DR. HENRY SCHECHTER | Departamento de Economía, Biblioteca del Congreso<br>Washington, D.C., EE. UU.<br>Consultor en Economía Urbana. |
| DRA. LISA PEATTIE | Departamento de Estudios Urbanos, Instituto Tecnológico de Massachusetts, EE. UU.<br>Consultor en Sociología Urbana. |
| ING. BOB JACK SISSON | Louis Berger, Inc. New Jersey, EE. UU. |
| ING. HUGO BRESCIANI | Sociedad Argentina de Estudios, Buenos Aires<br>Consultores en Tránsito y Transporte. |
| DR. LUIS PELAEZ | Instituto de Administración Pública, New York, EE. UU.<br>Consultor en Legislación y Administración. |
| DR. JAMES M. FITCH | Departamento de Arquitectura, Universidad de Columbia, New York, EE. UU.<br>Consultor en Preservación Histórica. |
| DR. WILHELM von MOLTKE | Departamento de Diseño Urbano, Universidad de Harvard, EE. UU.<br>Consultor de Diseño Urbano. |

* En orden de prestación de servicios en Quito.

300104

NO ES PORQUE LAS COSAS SON DIFICILES
QUE NO OSAMOS; ES PORQUE NO OSAMOS
QUE ESTAS SON DIFICILES.

SENECA

# PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO DE QUITO : CREDITOS

## INSTITUCIONES PARTICIPANTES

### MUNICIPIO DE QUITO: CONCEJO MUNICIPAL

Arq. Sixto A. Durán-Ballén C., ALCALDE
Dr. Benjamín Terán Varea, VICEPRESIDENTE
Ing. Héctor Merino Valencia, PRESIDENTE OCASIONAL
Dr. Fabián Alarcón Rivera, CONCEJAL
Arq. Mario Arias Salazar, CONCEJAL
Dr. Alfredo Buendía Núñez, CONCEJAL
Tcrnel. Alberto Donoso Darquea, CONCEJAL
Don Miguel Espinosa Páez, CONCEJAL
Ing. Pedro López Torres, CONCEJAL
Don Alfonso Narváez, CONCEJAL
Don Gonzalo Serrano Fabara, CONCEJAL
Don Alfredo Trujillo Proaño, CONCEJAL
Dr. Raúl Vaca Bastidas, CONCEJAL
Lcdo. Andrés Vallejo Arcos, CONCEJAL

### DIRECCION DE PLANIFICACION

Arq. Diego Banderas Vela, DIRECTOR
Arq. Guillermo Pérez Díaz, SUBDIRECTOR
Arq. Henry Carrión Williams, JEFE DE INVESTIGACION Y PROGRAMACION
Arq. Crístian Córdova Cordero, JEFE DE ESTUDIOS DEL A.M.Q.

### JUNTA NACIONAL DE PLANIFICACION Y COORDINACION

Ing. Pedro Aguayo Cubillo, PRESIDENTE
Econ. José Moncada, DIRECTOR TECNICO
Econ. Modesto Correa, SUBDIRECTOR TECNICO
Econ. Patricio Dávalos, JEFE DE LA DIVISION DE COOPERACION EXTERNA
Econ. José Avila, ASESOR DEL DEPARTAMENTO TECNICO

### AGENCIA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL: USAID/E.

Sr. Peter M. Cody, DIRECTOR
Sr. Remo R. Garufi, SUBDIRECTOR
Sr. Patricio Maldonado, JEFE a.i. DIVISION DE INDUSTRIA, VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO
Sr. Weston L. Emery, OFICIAL DE PROGRAMAS
Sr. Edward R. Pilli, OFICIAL EJECUTIVO
Sr. Aaron L. Benjamin, UAD

# PRESENTACION

LA DIRECCION MUNICIPAL DE PLANIFICACION, PONE A CONSIDERACION DE LA COMISION ESPECIAL DE PLANEAMIENTO Y URBANISMO, DEL ALCALDE DE QUITO Y DEL CONCEJO, LA PRESENTE EDICION BORRADOR DEL ESTUDIO DE LA REGION DE QUITO (AREA METROPOLITANA).

ESTE TRABAJO CONSTITUYE LA PRIMERA PARTE DEL ESTUDIO INTEGRAL DE LA CAPITAL Y SU AREA DE INFLUENCIA QUE DESDE EL PUNTO DE VISTA FORMAL SUPONE TRES VOLUMENES SUPLEMENTARIOS AL PRESENTE, QUE ESTAN EN CURSO DE PREPARACION.

ESTA PRIMERA PARTE, CONSIDERAMOS ES LA MAS IMPORTANTE PUES DEBE CONSIDERARSE COMO UN COMPENDIO DE TODA LA FASE INVESTIGATIVA Y LA TOMA DE UN PARTIDO NO SOLO PARA EL ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO ANEJO A LA CAPITAL, SINO PARA LA CIUDAD MISMA.

LOS TRES VOLUMENES SUPLEMENTARIOS SE REFERIRAN RESPECTIVAMENTE AL ANALISIS DETALLADO DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO Y POLITICAS REGIONALES, A LA PRESENTACION DE LA INVESTIGACION, DIAGNOSIS Y PRONOSIS DEL AREA URBANA DE QUITO Y POR FIN, AL DETALLE DEL PLAN DIRECTOR DE URBANISMO REVISADO PARA LA CIUDAD.

EL ORDEN DE PRESENTACION SERA EL INDICADO Y SU PUBLICACION DEPENDERA DE LA ACEPTACION QUE LOS ORGANISMOS MUNICIPALES PRESTEN A ESTE PRIMER TRABAJO DADO QUE LOS SUBSIGUIENTES SIGUEN NECESARIAMENTE LOS LINEAMIENTOS DE ORIENTACION DEL PRESENTE ESTUDIO.

DESEAMOS EXPRESAR NUESTRO AGRADECIMIENTO A LA AGENCIA PARA EL DESARROLLO INTERNACIONAL (USAID/E) POR LA AYUDA ECONOMICA Y TECNICA PRESTADA A LA MUNICIPALIDAD, SIN CUYO CONCURSO, ESTE TRABAJO NO HUBIERA SIDO POSIBLE Y EN PARTICULAR A LOS SIGUIENTES PROFESIONALES QUE HAN TRABAJADO CON EL EQUIPO LOCAL DE PLANIFICACION DENTRO DEL PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA PROVISTO POR USAID/E: ARQ. FERNANDO GUARDIA BUTRON, CONSULTOR EN PLANEAMIENTO URBANO DE USAID/E; DR ARIEH SCHACHAR, DIRECTOR DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES URBANO-REGIONALES DE LA UNIVERSIDAD DE JERUSALEM; DR. HENRY SCHECHTER DEL DEPARTAMENTO DE ECONOMIA DEL CONGRESO (WASHINGTON); INGS. WILLIAM RAYMOND Y THOMAS BENYO, CONSULTORES EN TRANSPORTE; DRA. LISA PEATTIE, DEL DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA DEL INSTITUTO TECNOLOGICO DE MASSACHUSETTS; DR. JAMES M. FITCH, DIRECTOR DEL INSTITUTO DE PRESERVACION DE LA ARQUITECTURA HISTORICA DE LA UNIVERSIDAD DE COLUMBIA; INGS. BOB JACK SISSON Y HUGO BRESCIANI, CONSULTORES EN TRANSPORTE DE LOUIS BERGER INC.; DR. WILHELM VON MOLTKE, DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO DE DISEÑO URBANO DE LA UNIVERSIDAD DE HARVARD.

LA DIRECCION DE PLANIFICACION SE SIENTE POR FIN OBLIGADA PARA CON TODO EL PERSONAL DEL GRUPO DE ESTUDIO DE AREA METROPOLITANA Y EN ESPECIAL PARA EL DIRECTOR DE ESTE EQUIPO DE TRABAJO, ARQ. CRISTIAN CORDOVA CORDERO.

Diego Banderas

# INDICE DE MATERIAS


I. PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO: CREDITOS

II. PRESENTACION

PRIMERA PARTE: ANTECEDENTES Y CONCEPTOS BASICOS

I. INTRODUCCION GENERAL

1. Propósitos del Planeamiento 1
2. Los Niveles de Planificación 2

II. ANTECEDENTES HISTORICOS

1. Introducción 4
2. Epoca Colonial 4
3. El proceso migratorio 10
4. El Plan Director de 1941 15
5. El Plan Director de 1967 19
6. Quito en 1973 21
7. La Región de Quito 23

III. CONCEPTOS BASICOS PARA LA PLANIFICACION DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO

1. Supuesto básico sobre la región de Quito 25
2. Quito como centro motriz nacional 26
3. Método y fases de trabajo 26
4. Objetivos generales y alcances 26

SEGUNDA PARTE: LA PLANIFICACION DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO

I. METODO DE DELIMITACION

1. Bases teóricas - Supuestos básicos 28
2. Proceso de trabajo 31
3. Criterios de delimitación 32
   3.1 Integración física del Area Metropolitana de Quito 32
   3.2 Integración económica del Area Metropolitana de Quito 32
   3.3 La estructura interna del Area Metropolitana de Quito 34
   3.4 La Dinamia del Area Metropolitana de Quito 34
4. La Integración Física del AMQ 36
   4.1 Características Físicas del AMQ 36
   4.2 El crecimiento físico del AMQ 37
   4.3 Sugerencias de política para el futuro crecimiento del AMQ 40
5. La Integración económica del AMQ 41
   5.1 Mercado laboral unificado 42
   5.2 Quito como mercado central 47
6. La estructura interna del AMQ 47
   6.1 Areas edificadas en general 48

6.2 Usos no residenciales 53
6.3 Distribución poblacional en el AMQ 56
7. Aplicación de la metodología al caso de Quito 60

II. DELIMITACION FINAL DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO: CRITERIOS

1. Integración Física 68
2. Características metropolitanas 68
3. Aspectos socio-económicos 69

III. DIAGNOSTICO DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO

1. Factores a escala regional 70
1.1 La Región de Quito 70
1.2 Transportes y comunicaciones 84
1.3 Vivienda y servicios 87
1.4 La estructura urbana 87
2. Factores a escala metropolitana 92
2.1 El medio físico 92
2.2 El medio socio-económico 92
2.3 Aspectos económicos 110
2.4 Aspectos institucionales 142

IV. PROGNOSIS DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO

1. Introducción 176
2. Alternativas de desarrollo del AMQ 131

V. EL ESQUEMA DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

1. Explicación del esquema elegido 183
2. La descentralización micro-regional 183
2.1 El proceso de descentralización 185
2.2 Los tipos de asentamiento 185
2.3 La zona de protección y conservación del AMQ 188
3. El Crecimiento de Quito 188
3.1 Tendencias de expansión 188
3.2 El problema de la vivienda y la polarización norte-sur de la ciudad 190
3.3 Integración social y residencia 195
3.4 Desarrollo Industrial 195
3.5 Tráfico y transporte 197

# INDICE DE PLANOS


| N° | Materia | Referencia |
|---|---|---|
| 1A | Crecimiento Histórico de Quito | d.p. 8 |
| 1B | Crecimiento Histórico de Quito | d.p. 8 |
| 1C | Crecimiento Histórico de Quito | d.p. 8 |
| 2 | Plan Jones: Zonificación y centros caracterizados del futuro | d.p. 17 |
| 3 | Plan Jones: Espacios verdes y división de barrios | d.p. 18 |
| 4 | Plan Jones: Trazado de los sistemas varios | d.p. 18 |
| 5 | Esquema del Plan Director de 1967 | d.p. 20 |
| 6 | Topografía de la región de Quito | d.p. 26 |
| 7 | Pendientes de la región de Quito | d.p. 31 |
| 8 | Tamaño de las poblaciones de la región de Quito | d.p. 37 |
| 9 | Densidades de Quito. 1962 | d.p. 37 |
| 10 | Precios de la tierra en parroquias. 1972 | d.p. 39 |
| 11 | Isócronas de Quito | d.p. 40 |
| 12 | Viajes interprovinciales desde Quito. 1971 | d.p. 43 |
| 13 | Red de transporte. 1972 | d.p. 40 |
| 14 | Densidades de Quito. 1971 | d.p. 49 |
| 15 | Número de unidades y funciones comerciales. 1971 | d.p. 54 |
| 16 | Relación de unidades comerciales. 1971 | d.p. 55 |
| 17 | Nivel de jerarquía urbana | d.p. 55 |
| 18 | Relación de funciones comerciales. 1971 | d.p. 55 |
| 19 | Distribución de la población por parroquias. 1950 | d.p.128 |
| 20 | Distribución de la población por parroquias. 1962 | d.p.128 |
| 21 | Distribución de la población por parroquias. 1971 | d.p.128 |
| 22 | Distribución de la población por parroquias. 1975 | d.p.128 |
| 23 | Porcentaje de crecimiento 1950-1962 por parroquias | d.p. 57 |
| 24 | Tasas de migración por parroquias. 1955 | d.p. 58 |
| 25 | Tasas de migración por parroquias. 1962 | d.p. 58 |
| 26 | Tasas de incremento vegetativo y migracional por parroquias. 1962 | d.p. 58 |
| 27 | Densidad de población por parroquias. 1950 | d.p. 59 |
| 28 | Densidad de población por parroquias. 1962 | d.p. 59 |
| 29 | Densidad de población por parroquias. 1971 | d.p. 59 |
| 30 | Estructura del empleo por parroquias. 1962 | d.p. 61 |
| 31 | División político administrativa de la Provincia de Pichincha | d.p. 66 |
| 32 | Delimitación del A.M.Q. Anillos de influencia inmediata y secundaria | d.p. 66 |
| 33 | Zonas ecológicas de la Provincia de Pichincha | d.p. 73 |
| 34 | Eliminado | d.p. 94 |
| 35 | Crecimiento físico de Quito | d.p. 96 |
| 36 | Delimitación preliminar del A.M.Q. según Ordenanza 1353 | d.p. 97 |
| 37 | Uso del suelo en el A.M.Q. | d.p.100 |
| 38 | Ubicación de industrias en las parroquias | d.p.101 |
| 39 | Volúmenes de pasajeros que ingresan a Quito | d.p.106 |
| 40 | Volúmenes de pasajeros que salen de Quito | d.p.106 |
| 41 | Lugares de interés turístico en el A.M.Q. | d.p.107 |
| 42 | Ubicación del Ecuador en América del Sur | d.p. 70 |

# INDICE DE GRAFICOS


| Nº | Materia | Referencia |
|---|---|---|
| 1 | Los niveles de planificación | d.p. 2 |
| 2 | Proceso de planificación | d.p. 2 |
| 3 | Criterios de regionalización | d.p. 3 |
| 4 | Metodología de estudio | d.p. 26 |
| 5 | s/n | t.p. 52 |
| 6 | s/n | t.p. 52 |
| 7 | s/n | t.p. 52 |
| 8A | Distribución de los centros poblados de acuerdo con su población | d.p. 54 |
| 8B | Distribución de los centros poblados de acuerdo con su población. Estimaciones para 1972 | d.p. 54 |
| 9 | Distribución de la población de acuerdo a su tamaño funcional | d.p. 54 |
| 10 | Distribución de la población según las unidades comerciales | d.p. 55 |
| 11 | Distribución de la población por funciones comerciales | d.p. 55 |
| 12 | Flujo semanal de vehículos que entran y salen de Quito | d.p. 58 |
| 13 | Migración al Cantón Quito para 1962 | d.p. 127 |
| 14 | Tasas de migración al Cantón Quito y a la Provincia de Pichincha | d.p. 127 |
| 15 y 16 | Areas de influencia de Quito en la República dados por la entrada y salida de productos | d.p. 83 |
| 17 y 18 | Areas de influencia de Quito en la Provincia de Pichincha dados por la entrada y salida de productos | d.p. 154 |
| 19 | Organigrama funcional del I. Municipio de Quito | d.p. 175 |
| 20 | Propuesta de conformación física de los asentamientos urbanos | d.p. 182 |
| 21 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano del A.M.Q. | d.p. 182 |
| 22 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano del A.M.Q. | d.p. 182 |
| 23 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano del A.M.Q. | d.p. 182 |
| 24 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano del A.M.Q. | d.p. 182 |
| 25 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano del A.M.Q. | d.p. 182 |
| 26 | Esquema de tendencias de desarrollo urbano de Quito | d.p. 182 |


NOTA:

d.p. = después de página.

t.p. = en texto.

# INDICE DE CUADROS


| Nº | Materia | Referencia |
|---|---|---|
| 1 | s/n | t.p. 9 |
| 2 | Desarrollo urbano de Quito | t.p. 9 |
| 3 | Indice de precios de exportación e importación | t.p. 11 |
| 4 | s/n | t.p. 14 |
| 5A | Pasajeros que entran a Quito por motivos de viaje | d.p. 43 |
| 5B | Pasajeros que salen de Quito por motivos de viaje | d.p. 43 |
| 6 | Crecimiento poblacional en el A.M.Q. por ejes 1962,1972 | t.p. 57 |
| 7 | Buses que salen de Quito diariamente, por lugares de destino, 1971 | d.p. 43 |
| 8 | Buses que salen de Quito por ejes y horas del día, 1971 | t.p. 46 |
| 9 | Población del A.M.Q. por ejes y parroquias. 1962 y 1972 | d.p. 48 |
| 10 | Población total por parroquias y cabeceras cantonales. 1962 | d.p. 59 |
| 11 | Densidades de Quito por dominio | d.p. 49 |
| 12 | Funciones comerciales y unidades comerciales en el A.M.Q. por parroquias. 1971 | d.p. 54 |
| 13 | Funciones comerciales y unidades comerciales en el anillo externo por parroquias 1971 | d.p. 54 |
| 14 | Crecimiento poblacional en el A.M.Q. por ejes, 1962-1972 | t.p. 131 |
| 15 | Densidad de población por ejes y parroquias. 1972 | d.p. 59 |
| 16 | Parroquias del A.M.Q. con población urbana y rural. 1962 | t.p. 63 |
| 17 | Porcentaje de crecimiento 1950-1962 por parroquias. Areas de influencia inmediata y secundaria del A.M.Q. | t.p. 64 |
| 18 | Estructura del empleo por parroquias de las áreas de influencia inmediata y secundaria de Quito | t.p. 65 |
| 19 | Eliminado | d.p. 66 |
| 20 | Número y superficie de las explotaciones agropecuarias según su talla y régimen de tenencia en Pichincha (Números absolutos y relativos) | d.p. 100 |
| 21 | Localización de industrias en el A.M.Q. por ejes de crecimiento | t.p. 102 |
| 22 | s/n | t.p. 71 |
| 23 | Censo de entrada de productos agropecuarios. Quito, Mayo de 1971<br>Procedencia de los productos en quintales | t.p. 77 |
| 24 | Censo de entrada de productos agropecuarios. Quito, Mayo de 1971<br>Volúmen de los deferentes productos en quintales y número de vehículos | t.p. 78 |
| 25 | Censo de entrada de productos agropecuarios. Quito, Mayo de 1971<br>Volúmen diario de productos ingresados en quintales y número de vehículos | t.p. 79 |
| 26 | Censo de entrada de productos agropecuarios. Quito, Mayo de 1971<br>Destino de los productos en quintales | t.p. 80 |
| 27 | Censo de entrada de productos agropecuarios. Quito, Mayo de 1971<br>Vehículos que ingresan con productos | t.p. 81 |
| 28 | Superficie y producción agrícola en la Provincia de Pichincha | t.p. 82 |
| 29 | Superficie y producción agrícola en la Provincia de Pichincha | t.p. 83 |
| 30 | Ganado vacuno, porcino, ovino y caprino en la Provincia de Pichincha | t.p. 83 |
| 31 | Distribución de la población de Pichincha a 1971 | t.p. 90 |
| 32 | Estructura básica del empleo en Pichincha | t.p. 91 |
| 33 | Tasas de crecimiento de varias poblaciones del Ecuador | t.p. 113 |
| 34 | Comparación estimativa de proyecciones poblacionales a 1972 (JNP-AMQ) | t.p. 116 |

| | | |
|---|---|---|
| 35 | Población total, rural y urbana del A.M.Q., según el censo de 1962 y las estimaciones para 1972, con tasas de crecimiento, estimadas para el decenio 1962-1972 | t.p. 118 |
| 36 | Tasas de mortalidad, natalidad e incremento vegetativo del A.M.Q. (por habitantes) 1962-1969. | t.p. 120 |
| 37 | Población en valores relativos, por grandes grupos de édad del Ecuador y el Area Metropolitana de Quito. 1962 | t.p. 121 |
| 38 | Distribución de la población del Ecuador y del Area Metropolitana de Quito por grandes grupos de edad y por sexos e índice de masculinidad. 1962 | t.p. 122 |
| 39 | Tamaño de la población del Area Metropolitana de Quito dividida en total y urbana por zonas geográficas a 1962 y 1972 | t.p. 125 |
| 40 | Superficie del Area Metropolitana de Quito por zonas geográficas y densidad de población para los años 1962-1972. | t.p. 126 |
| 41 | Tasas migratorias por parroquias a 1962 | t.p. 129 |
| 42 | Alfabetismo en el A.M.Q. | t.p. 139 |
| 43 | Nivel de instrucción; población de 6 años y más del Cantón Quito 1962 | t.p. 140 |
| 44 | Alfabetismo por cabecera cantonal y total de parroquias rurales en absolutos y relativos | t.p. 141 |
| 45 | Alfabetismo por cabecera cantonal, zona periférica y parroquias rurales en absolutos y relativos | t.p. 141 |
| 46 | Tasas de participación en la actividad económica por grupos de edad y sexo (1962) | t.p. 145 |
| 47 | Distribución de la población económicamente activa por ramas de actividad | t.p. 145 |
| 48 | Indices de crecimiento y porcentajes anual en la producción nacional para la minería y la manufactura. | d.p. 147 |
| 49 | Indice de crecimiento del valor de la producción de la manufactura por grupos de subramas de actividad, Provincia de Pichincha | d.p. 147 |
| 50 | Porcentaje de participación por grupos de las subramas de actividad de la manufactura en el valor de la producción de la Provincia de Pichincha | d.p. 148 |
| 51 | Población ocupada por grupos de subramas de actividad de la manufactura en la Provincia de Pichincha | d.p. 149 |
| 52 | Indices de productividad por grupos de subramas de actividad según el número de obreros, personal administrativo y valor de la producción | d.p. 149 |
| 53 | Indices de crecimiento y porcentajes de participación en los valores de los ingresos del comercio interno | d.p. 150 |
| 54 | Flujos de entrada y salida de productos a Quito por subáreas de la Provincia de Pichincha | d.p. 151 |
| 55 | Flujos de entrada y salida de productos a Quito por Provincias (Valores relativos) | d.p. 152 |


NOTA:

d.p. = después de página.
t.p. = en texto.

# PRIMERA PARTE : ANTECEDENTES Y CONCEPTOS BASICOS

# I. INTRODUCCION GENERAL

## 1. PROPOSITOS DEL PLANEAMIENTO.

Diferentes circunstancias que se van superponiendo durante el proceso de evolución de la vida del hombre en sociedad, han creado una serie de situaciones caracterizadas por un alto grado de complejidad,siempre creciente. Los problemas que se plantean ante este fenómeno, exigen que sus soluciones estén encuadradas en un marco provisional que pueda responder apropiadamente a las exigencias de la vida cotidiana del individuo y de la sociedad.

Los supuestos, sus proyecciones y las previsiones a adoptarse, conforman el cuadro de la Planificación, entendida como el conocimiento del medio en que vive el hombre, la evaluación de los recursos disponibles y de su capacidad de explotarlos, para organizar los mecanismos por los cuales se habrá de conseguir el bienestar común. Esta referencia conceptual,hace retroceder en el tiempo, hasta los más remotos momentos en que el individuo trata de prever las condiciones en que habrá de desenvolver sus actividades, para conseguir su supervivencia y la de su especie. Se puede entonces, considerar que la planificación tiene asimismo remotos antecedentes, pero es solamente a finales del siglo pasado y principios del presente, cuando empieza a perfilarse como una disciplina científica sujeta a reglas e hipótesis que habrá de guiar las acciones de la sociedad, a través de sus formas de organización, en la búsqueda del equilibrio social y del bienestar común ya aludido. Adquiere forma, pués como tal, en el momento en que empiezan a surgir profundos cambios en la forma de vida de la sociedad, dados por la concepción del mundo y por el conocimiento que de él se obtiene. 1/

Si según lo expuesto, la Planificación se constituye en el instrumento que dá las posibilidades para que la sociedad busque los medios y los mecanismos que le permitan conseguir el objetivo -colectivo e individual- del bienestar, es evidente que ésta adquiere el carácter de necesidad.

En otras palabras es necesario planificar para propender a dinamizar el proceso evolutivo social, con el fin de que se tomen los pasos que dirijan las acciones tendientes a que el hombre se realice como tal. Para ello, ofrece un panorama metodológico para escoger entre alternativas, verificar prioridades, factibilidades y compatibilidades de los objetivos, seleccionados por último, los instrumentos más eficientes para el logro de los fines perseguidos. 2/

---

1/ H. Mausbach. Introducción al Urbanismo. Edit. Gustavo Gili. Barcelona, España.1971.

2/ Plan General Urbano de Caracas. 1970 - 1990. Oficina Municipal de Planeamiento Urbano del Distrito Federal. Servicios Venezolanos de Publicidad. Caracas.1973

La Planificación debe comprenderse además, como un porceso que abarca diferentes campos: el físico, el social, el económico y el legal administrtivo o institucional, inscritos dentro de diferentes fases que van desde la investigación y conocimiento de la realidad en cada uno de ellos, hasta las alternativas de propuesta para el desarrollo. Intercaladas entre estos dos extremos, están las fases de : establecer los objetivos generales, elaborar el diagnóstico de la situación, presumir las tendencias que según este han de suscitarse en el futuro y concebir las soluciones alternativas, según los lineamientos de políticas y las estrategias correspondientes. 1/

## 2. LOS NIVELES DE PLANIFICACION.

En vista de que la Planificación es un proceso que engloba diferentes campos, su acción no puede dirigirse en un solo sentido. Es decir, que en lugar de deducir las acciones a emprender en cada fase de Planificación, se deben adoptar procedimientos que permitan analizar sus implicaciones particulares dentro del marco general. (Gráfico 1 ) Se da el mismo caso en lo referente a los niveles de Planificación, debiendo estar éstos en directa relación con el mayor o menor ámbito físico que cubra la acción de planificar. De acuerdo a un esquema adoptado universalmente, se consideran los siguientes niveles: nacional, regional y local.

El nivel nacional, se constituye en el concepto más amplio de la Planificación, es el "Plan de Planes" 2/; en el que se fijan las directríces a ser seguidas por las grandes zonas, las regiones determinadas por un grado de homogeneidad específico. Este grado de homogeneidad , puede darse por diferentes factores geográficos, económicos o sociales, sea tomados individualmente o en conjunto.

El nivel regional por otra parte, es el ámbito espacial en el que se concretan acciones a aplicarse en un marco más reducido, constituyéndose en un vínculo entre las directrices políticas nacionales y las aspiraciones locales. 3/.

Por último, el nivel local, es el de la concreción del plan en cuanto a proyectos específicos de modo que, concuerden con lo que se ha dado en llamar el ordenamiento espacial del territorio. A través de este nivel, por medio de los proyectos específicos, se da forma a aquello, que fué enunciado para los niveles superiores.

Al igual de lo que ocurre con los campos de planificación, los niveles se encuentran asimismo, interrelacionados en doble sentido, de manera que se especifiquen lineamientos y directivas en el Plan Nacional, en lo referente a las necesidades locales . (Gráfico 2 )

En el caso del Ecuador, la planificación,como guía y método de operación de los gobiernos locales, fué practicamente inexistente; si se parte del principio básico de que la planificación debe ser un proceso de planificación integral. Los Planos Reguladores para algunas ciudades, nunca legaron a respon-

1/ Discusiones sobre Planificación. Informe de un Seminario. Santiago de Chile 1965. Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social. Edit.Siglo XXI 1966.

2/ Op. Cit. Plan General Urbano de Caracas.

3/ Op. Cit. Plan General Urbano de Caracas.

GRAFICO 1: LOS NIVELES DE PLANIFICACION

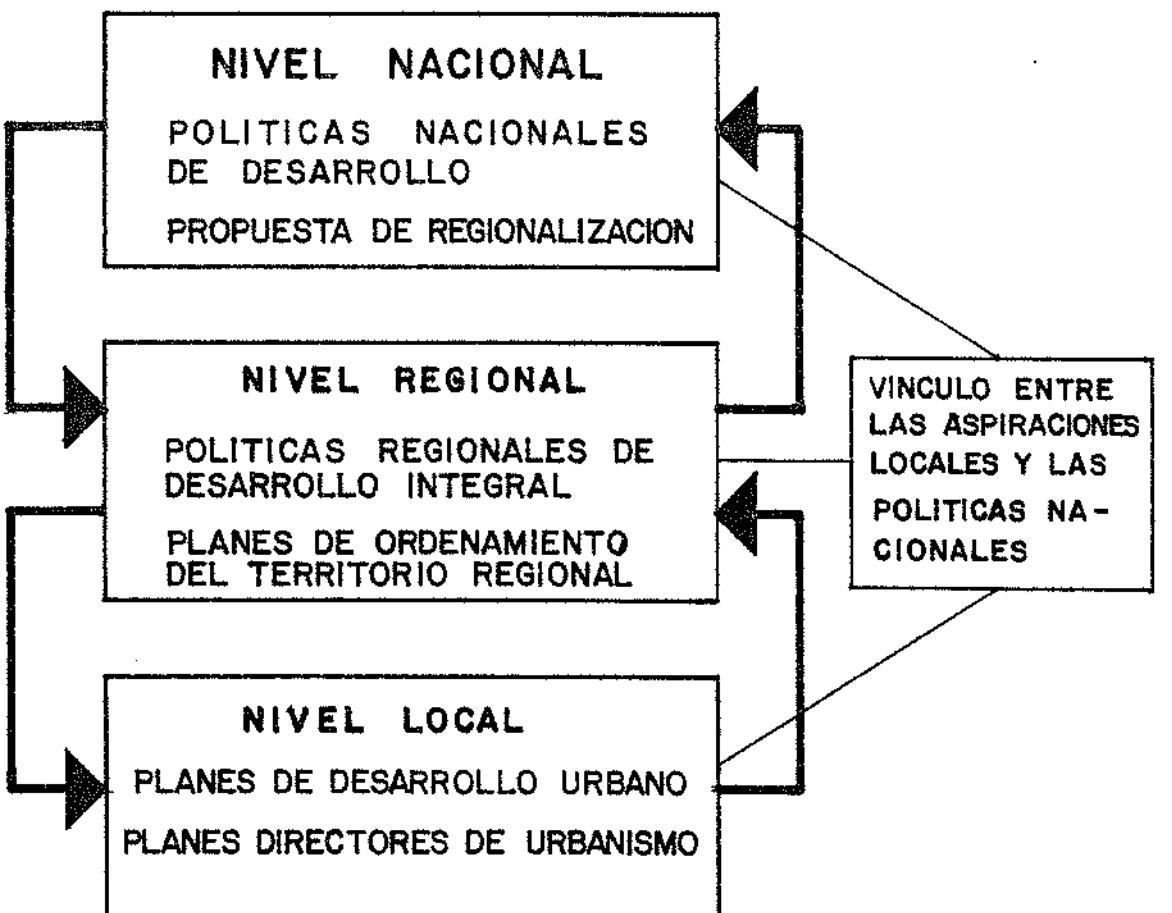
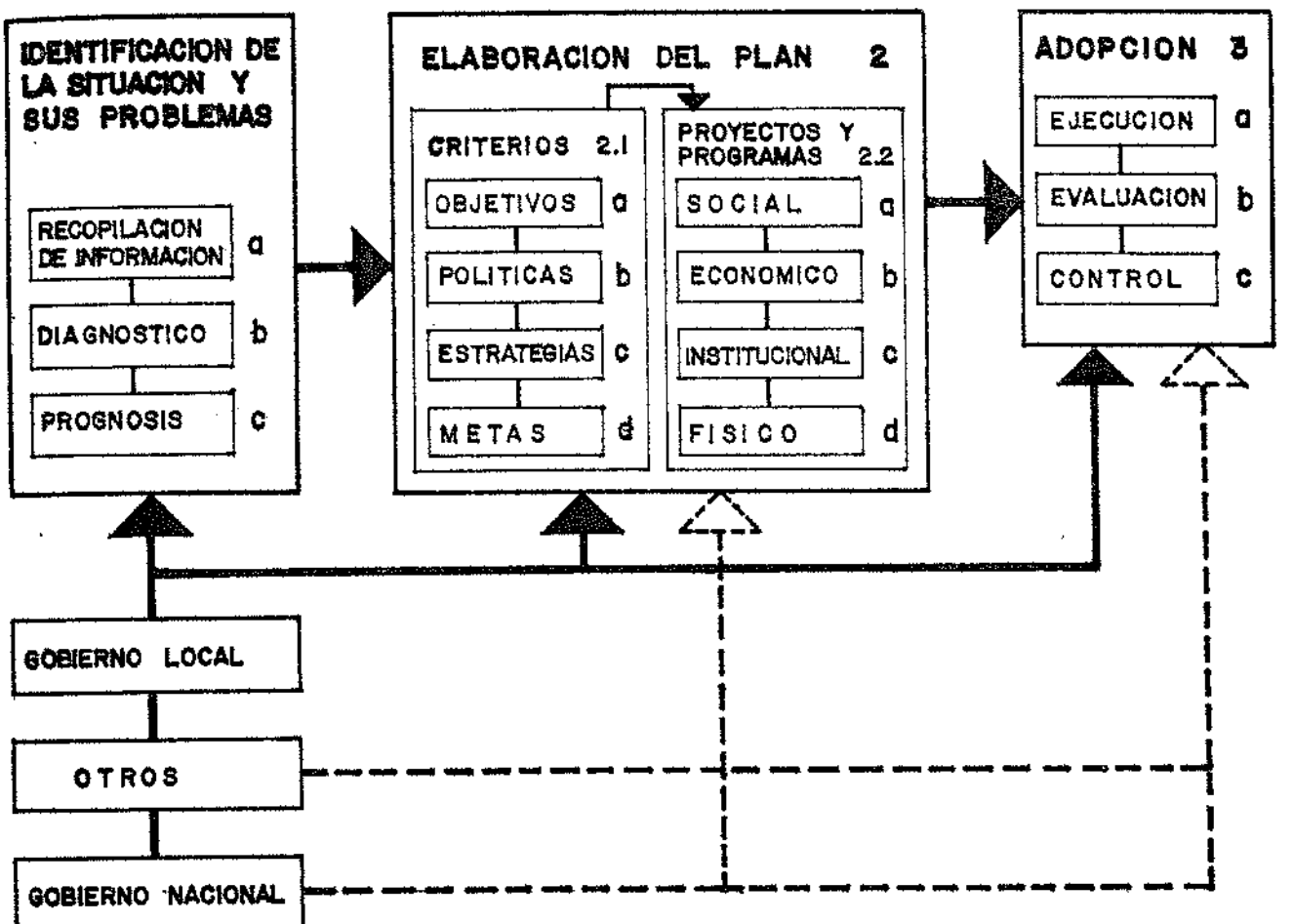


GRAFICO 2: PROCESO DE PLANIFICACION



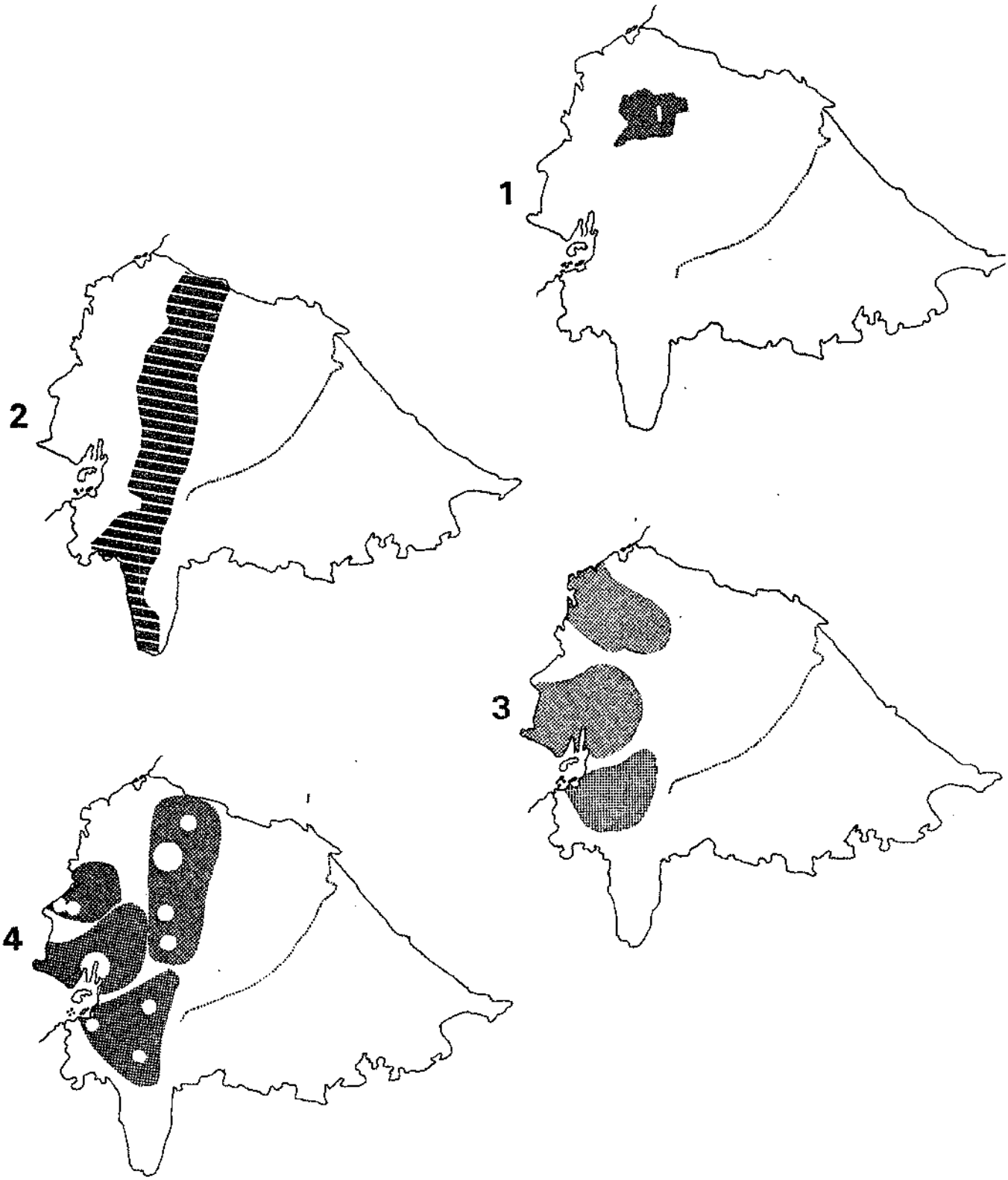
der a este requisito básico. En la mayor parte de los casos, el marco de referencia estuvo siempre dado por el simple diseño físico de la ciudad. En lo que respecta a Quito, si bien se aduce haber considerado, determinados criterios de evaluación socio-económica, estos no demuestran valor substancial como se podrá apreciar en el análisis histórico del crecimiento de la ciudad capital.

En lo referente a los niveles de planificación, recién en el año de 1962, se prepara un Plan Nacional de Desarrollo. Posteriormente, en la última administración del Doctor J. M. Velasco Ibarra, se preparó un segundo Plan, que a diferencia del primero, aplicable para un decenio, fue trienal. En la actualidad está vigente el llamado Plan Integral de Transformación y Desarrollo, a aplicarse quinquenalmente. En todos ellos, se nota la carencia del eslabón intermedio, el nivel regional. En efecto, a pesar de varios intentos de determinar de manera definitiva las regiones del país, actualmente no se cuenta con una decisión final al respecto que pueda tomarse como referencia para el nivel local.

Se ha efectuado algunos estudios en este sentido (Gráfico 3 ), tomando diferentes esquemas de los que han cristalizado parcialmente aquellos basados en las principales cuencas hidrográficas, como la del Guayas y del Esmeraldas 1/, mencionándose también la del Jubones. Otros estudios tomaron en cuenta las grandes regiones geográficas, Costa, Sierra y Oriente, pero una regionalización que considere la integralidad del país, no se ha adoptado hasta el presente.

---

1/ Que incluye a Quito, por estar en la Hoya del Guayllabamba, tributario del Esmeraldas.




1.- División territorial político-administrativa vigente (criterio adoptado)
2.- Por macrozonas geográficas
3.- Por cuencas hidrográficas
4.- Por areas de influencia de principales centros poblados

G.3 CRITERIOS DE REGIONALIZACION.

# II. ANTECEDENTES HISTORICOS

## 1. INTRODUCCION.

Dentro del proceso de planificación urbana, la necesidad de efectuar un análisis histórico, que enfoque los antecedentes y las características del crecimiento y la dinámica, de las fuerzas sociales, económicas y políticas que han dado forma a la ciudad, es obvia. De aquí, que el objetivo de este capítulo, es fundamental en lo que concierne a disponer de una base histórica y una visión del modo de organización anterior, a fin de proyectar sus conclusiones en consideración a los diferentes factores que han prescrito dicha organización, pués en definitiva son las fuerzas productivas las que en el devenir histórico, determinan una conformación urbana con las características propias de nuestra realidad nacional.

De acuerdo a esta visión, se necesita relacionar junto a los aspectos físicos del crecimiento, las variables sociales, económicas y políticas en juego, para atender el modo como ha crecido la ciudad de Quito, los problemas que ha suscitado este crecimiento y las medidas que se tomaron en las distintas épocas para resolver los problemas de la expansión urbana. Sólo de esta manera,tendremos elementos de juicio suficientes para realizar un verdadero reordenamiento de la ciudad de Quito y concretar políticas de bienestar colectivo y de contenido social, que vayan principalmente en beneficio de las clases más necesitadas de la ciudad.

Consiguientemente, no se debe perder de vista que siendo la meta fundamental de la planificación, el desarrollo económico y social de la comunidad, es decir, la realización plena del hombre, necesariamente se tiene que llegar a la comprensión y análisis de las fuerzas que han operado en la formación de las ciudades, siendo estas fuerzas eminentemente económicas y políticas, reflejadas en los distintos modelos decisorios, establecidos de acuerdo a los intereses de los grupos políticos que en tiempo determinado, tuvieron en sus manos la hegemonía de poder.

En resúmen, en esta parte del estudio, corresponde realizar un análisis histórico del crecimiento urbano de Quito de las fuerzas socio-económicas y políticas internas, que orientaron este crecimiento y del papel que jugaron los países desarrollados, con la vinculación del Ecuador al mercado mundial. Además se establece un análisis crítico de los planos reguladores que tuvo la ciudad de Quito junto con su aplicación real y efectiva, al desarrollo espacial.

## 2. EPOCA COLONIAL.

El sistema de producción típicamente agrario altamente desarrollado, durante la dominación incásica, se repartía principalmente entre la aristocracia y la jerarquía religiosa, con una parte menor destinada para ciertas manifestaciones comerciales, en base a trueques, fue violentamente desorganizado durante la Conquista.

La conquista española, sirvió para aprovecharse de los tesoros existentes en el Tahuantinsuyo, con miras a la acumulación de capital de las economías europeas que se encontra

ban en la etapa preindustrial. En este sentido, el papel del conquistador, no fué de colonizar ni de explotar la tierra, sino de extraer los metales preciosos de templos y minas.

Este hecho llevó a los españoles a asentarse en las pricipales ciudades incásicas que presentaban condiciones favorables por su ubicación, de modo que les permitía el control político y facilitaba la administración de las tierras conquistadas.

En el caso de Quito, la fundación realizada por Sebastían de Benalcázar, en la capital de los Shirys, el año de 1534, tuvo cuatro condicionantes esenciales: defensa, administración aprovisionamiento y vías de acceso, de acuerdo a una trama cuadriculada de cien varas de lado a partír de una plaza central.

Este asentamiento no fué precisamente un transplante de la trama de la ciudad medieval, sino más bien el trazado en parrilla de los campamentos militares romanos, modificado un tanto por los españoles, además, la fundación de Quito, no se hizo siguiendo las normas de las Leyes de Indias, pués éstas fueron expedidas años más tarde por la Cédula Real de 1576.

A partir de la fundación con la ubicación de la plaza y la delineación de las calles, debe haberse materializado el asentamiento con las construcciones de los conquistadores, que eran completamente simples en cuanto a materiales y concepción espacial, debido a la inestabilidad de la situación de conquista (ambiente de guerra) y al hecho de que no fué un asentamiento de familias, sino de soldados.

El asentamiento de los conquistadores, significó el primer despoblamiento indígena, pués sólo una pequeña parte de la población nativa, permaneció cerca de los solares de los conquistadores en pequeñas casas de bareques cubiertas de paja.

Para 1650, la población de la ciudad tenía la siguiente composición:

| | | |
|---|---|---|
| blancos | 3.500 | |
| indios | 35.000 | |
| casas | 2.500 | 1/ |

En esta época, la administración de la ciudad, la ejercía el Cabildo, representado unicamente por los españoles; sus funciones se referían al cobro de impuestos, nombramientos de autoridades locales y regionales, control de precios de alimentos y artículos amnufacturados. Estas actividades estaban íntimamente relacionados con el aspecto religioso, pues existía indentificación del poder civil y eclesiástico, el Cabildo organizaba las procesiones, novenas, actos de desagravio, etc.

La administración se realizaba, a través de varias instituciones, como Tribunales, Audiencia, Cámara de Finanzas, Tribunal de la Cruzada, Tesorería, Comisario de Inquisición y otros.

En el aspecto productivo, Quito se dedicaba a la fabricación de textiles en base a los obrajes y a la producción agrícola de sus alrededores, que servía para el consumo local, así como para la exportación tanto al interior del país, como al exterior por medio del puerto de Guayaquil.

El desarrollo posterior del asentamiento, hizo que necesariamente se amplie la demanda de productos, lo cual se traduce en le aspecto físico, con la apertura de plazas abiertas

---

1/ Diego Rodríguez de Campo, citado por F. González Suárez. "Historia del Ecuador" Edt.

donde comienzan a funcionar los mercados públicos frente a los lotes otorgados a las comunidades religiosas.

En esta segunda fase de la expansión, ya se pueden apreciar e identificar, sectores característicos de la ciudad, que asimismo fueron peculiares a todas las ciudades de fundación española. 1/

1. La primitiva plaza central con su centro administrativo y religioso y las casas de los españoles pudientes, de una o dos plantas, con comercios. No se puede afirmar categóricamente sobre el hecho comprobable en muchas otras ciudades coloniales de la conformación alrededor de la plaza de portales peatonales; lo cierto es que sólo en la época Republicana, se añade este elemento a la Casa de Gobierno. El asentamiento comercial en las calles que partían de la plaza, se debilitaba progresivamente al alejarse de ésta.

2. A medida que uno se alejaba de la plaza, se encontraba la vivienda de los funcionarios secundarios, de los artesanos y la implantación de colegios y conventos. Es posible que hasta este sector haya llegado el empedrado de calles que se conoce, que junto con el agua, fueron los primeros servicios públicos implementados. No se conoce exactamente la época en que se instauró el alumbrado público y el de evacuación de las aguas servidas.

3. Siguiendo el trazo que partía de la plaza central o plaza Mayor, hacia la periferia, se encontraba el sector de las quintas y fincas, con huertos y jardines, para el solaz y esparcimiento de las familias acomodadas a quienes pertenecían. Este sector quedaba en directa relación con la habitación mestiza y aún indígena, capatáces y obreros dependientes de los españoles y de los criollos acomodados.

A partir de este sector, se encontraba el área rural, no sólo de abastecimiento, sino con producción excedente. Es evidente que la división de sectores realizada, no es fruto de una delimitación tajante y precisa; más bien se identificaba fuerte superposición de usos así como las diferentes influencias eran mutuas hasta llegar a una total identificación.

A partir del detalle de las características anteriores, cabe expresar las siguientes consideraciones:

1. La plaza central o Plaza Grande, es el centro de actividades y lugar de concentración de los vecinos de la villa recién fundada. Como se observa en el Plano Nº 1 A, las actividades se desarrollan alrededor de ella, aún con la implantación de otras plazas, tales como las de La Merced, San Francisco y Santo Domingo.

2. Las plazas de San Francisco y Santo Domingo, están ubicadas al lado sur, lo que puede ser un indicador de que la ciudad recibía una mayor afluencia de viajeros y de abastecimiento por ese lado. Lo que sí es evidente es que, el mayor movimiento exportador se debía efectuar por el lado sur, rumbo a Guayaquil, en su condición de puerto de embarque.

---

1/ Jorge E. Hardoy; El paisaje urbano de Sudamérica. Revista de la Sociedad Interamericana de Planificación, Vol. III, Septiembre 1969 Nº 11. Pág. 27 a la 42.

3. Para esta época, ya se habían señalado las áreas de los ejidos o potreros del Rey, al norte en la Alameda y al sur en Chillogallo.

4. La ciudad empieza a extenderse a lo largo de las vías de acceso, norte y sur, sobre éstas y a las afueras, se habían instalado pequeños asentamientos religiosos y los que actuaban como polos de tensión del crecimiento. Los ejidos por otra parte, jugaron un un papel preponderante al ser utilizados por los nuevos asentamientos humanos.

5. Durantes los años iniciales, la ciudad tiene un crecimiento rápido, como puede colegirse de la observación de los planos Nos. 1A-B, distinguiéndose un claro recargo hacia el sur de la aglomeración.

6. A más de la constitución social comprobable históricamente, no existe información idónea que nos hable de la población en forma cuantitativa.

7. Durante los primeros años, se consolidan el crecimiento físico, la constitución social y los derechos sobre las tierras aledañas, los telares, los campos, etc.

8. La dimensión poblacional se duplica rapidamente, pero se necesitarán doscientos años más, para duplicar la superficie de la ciudad; de este aspecto tampoco existe información gráfica que demuestre este lento crecimiento, en el lapso indicado.

Es necesario considerar que para mediados del siglo XVIII se observó en la ciudad, un gran despoblamiento, sobre todo indígena. Es así que, mientras en 1738 la población nativa era aproximadamente un tercio de la total 1/; para 1793 se había reducido a una sexta parte.2/ Este desplazamiento se puede explicar por la desaparición de los obrajes en la ciudad, debido al ingreso de textiles, provenientes de Inglaterra y Holanda. Una causa secundaria de este despoblamiento se lo encuentra en los terremotos y pestes, que durante esta época asolaron la ciudad.

En el Siglo XIX, la Independencia significa el factor de desarrollo vital y dinámico puesto que importa en el campo de la decisión política municipal, un traspaso de poder de los españoles a la aristocracia criolla.

Un aspecto interesante ocurrido a finales del mismo siglo, durante la Presidencia de García Moreno, es el que tiene relación con la proliferación de técnicos y profesionales extranjeros, especialmente franceses, alemanes e italianos, que marcaron el ritmo en la transformación formal del aspecto urbano de Quito.

En este período se funda la primera escuela de Arquitectura, anexa a la Escuela Politécnica, con una concepción del arte, exclusivamente relacionado a la adecuación de las cons - trucciones. 3/

Aparte de las consideraciones históricas anteriores, conviene extender el análisis hacia el crecimiento físico de la ciudad, para lo cual se encuentran algunos testigos documentales, que dan una imágen desde la fundación de la ciudad hasta nuestros días. Se ha aludido ya a lo que fue el asiento y origen de la ciudad, según los planos de Schott Elius de

---

1/ Según Ulloa y Juan.

2/ Anónimo, Libro de los Cabildos.

3/ Carlos Maldonado. "La Arquitectura en el Ecuador", Universidad Central del Ecuador, Quito, 1972. Pág. 101.

1534 y la relación anónima de 1537. En el lapso de los docientos años subsiguientes, según Jorge Juan, (plano Nº 1 A) la ciudad ha crecido en forma por demás lenta.

Ciento cincuenta años después, de acuerdo al plano de Gualberto Pérez, en el que al contrario del caso anterior, se nota que la expansión se da por igual a partir del Centro Histórico y se empieza a perfilar la tendencia de crecimiento hacia el norte, pues se define ya la Alameda . (plano Nº 1 )

En 1914, el Intendente Antonio Gil, ordena la publicación de un plano actualizado de la Ciudad, en el que se evidencian claramente las fuerzas que dirigen la estructura urbana, con su expansión hacia el norte; los Barrios de San Blas y la Alameda se desarrollan y se consolidan sus asentamientos periféricos. Un factor adicional que en el futuro tendrá una trascendencia de mucho peso, es la construcción del Ferrocarril, que en esa época atrae viviendas que se instalan a lo largo de la calle Maldonado, arteria que por sí misma incrementa la influencia de la zona, pués se constituye en uno de los eslabones de la carretera de conexión con Guayaquil. (plano Nº 1 ).

Hasta esa fecha, la expansión superficial de Quito, mantiene un ritmo permanente, pero lento, en lo posterior se evidencia lo que podría llamarse una explosión constructiva de mucha magnitud.

En cuanto al tamaño de la población, los datos son inciertos hasta entonces, posteriormente seguirán presentándose inconsistencias. Tomándose la información de L.T. Paz y Miño 1/, en 1934 se obtienen los siguientes valores:

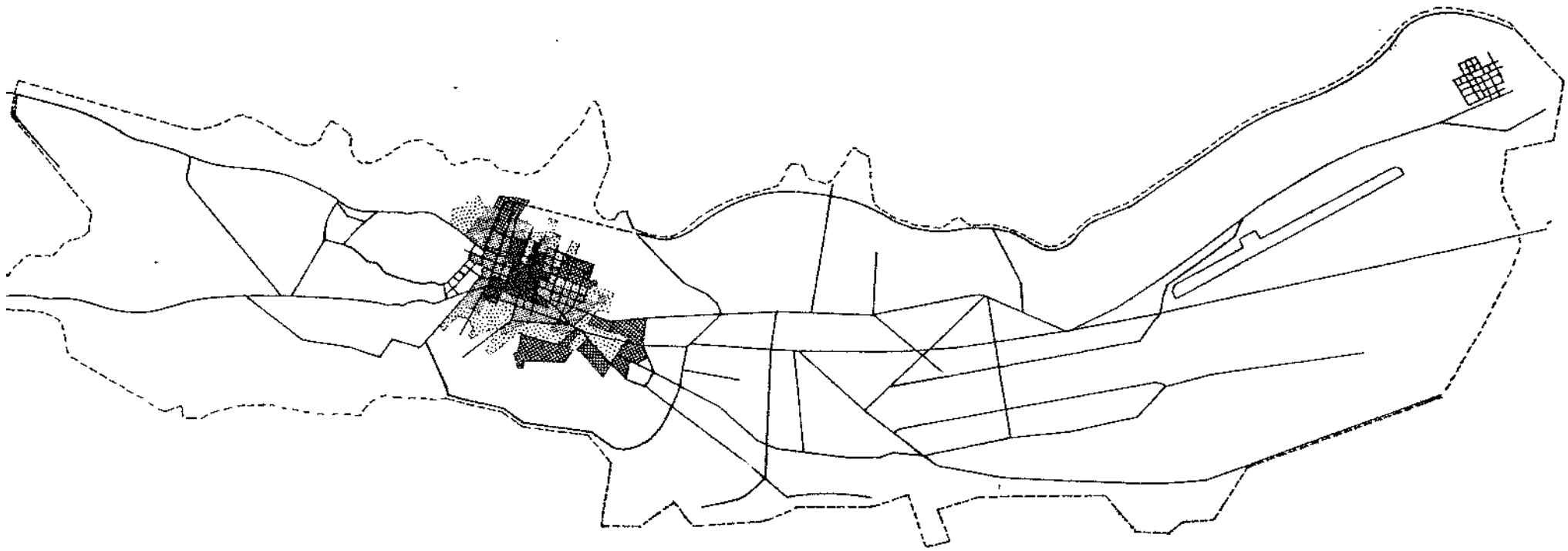
| AÑO | POBLACION |
|---|---|
| 1779 | 24.619 |
| 1780 | 28.451 |
| 1857 | 35.075 |
| 1906 | 50.841 |

Desde el año 1914, el fuerte crecimiento queda demostrado por la conformación y consolidación de la estructura urbana, que se extiende por el norte hasta la avenida Colón, incluyendo los sectores que ocupan los barrios América, San Juan, Mariscal, partes de la Vicentina y de la Floresta. Mientras que al sur se ha bordeado el Panecillo, con áreas ocupadas de los sectores de La Magdalena, San Diego y La Libertad, al igual que Chimbacalle , gravitando sobre la estación del tren. (plano Nº 1 )

Posteriormente, según el plano número 1 C , se puede apreciar que los intersticios dejados por núcleos que se van diseminando en el eje norte-sur, se van llenando paulatinamente, al mismo tiempo que se nota un leve ensanchamiento de la ciudad, limitado por las barreras naturales al Oriente y al Occidente. Intervienen en este lapso, fenómenos importantes como son las interrelaciones creadas entre Quito y las parroquias rurales existentes, Cotocollao, Guápulo y Chillogallo, hacia los que se dirige el crecimiento, primero

---

1/ Gaceta Municipal Nº 79. Imp. Municipal. Quito,1934. Art. "La Población de Quito en 1933 - 1934"



1534

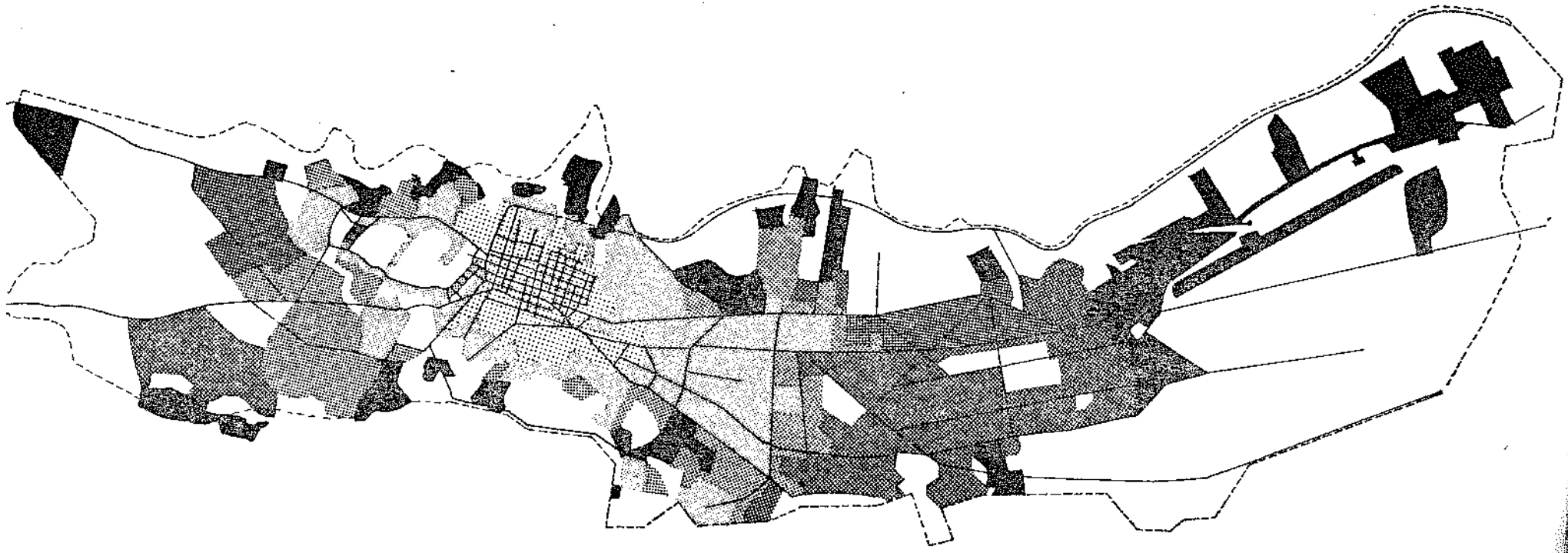
1537 Relación anónima de Quito

1748 Jorge Juan

1888 Gualberto Pérez

1914 Antonio Gil

P.1A CRECIMIENTO HISTORICO DE QUITO



hasta 1914

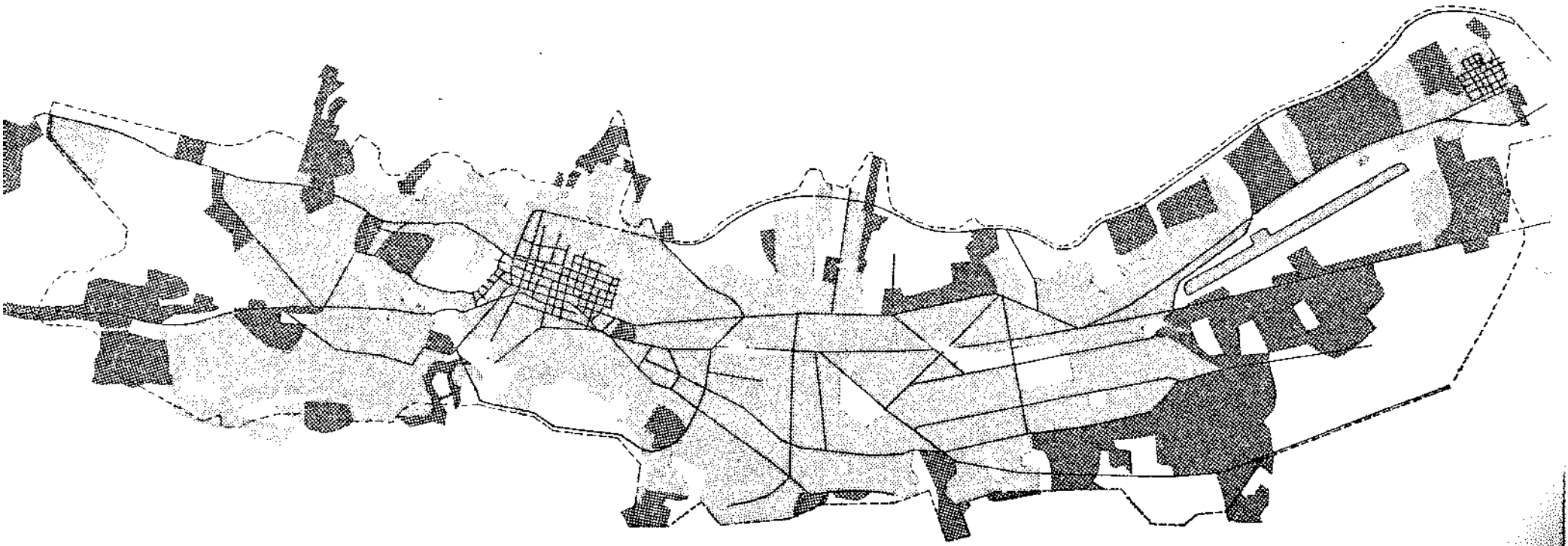
" 1934 (Archivos municipales)

" 1942 (Plan Jones Odriozola)

" 1947 (Plano I.G.M.)

" 1963

P.1B CRECIMIENTO HISTORICO DE QUITO



hasta 1963

hasta 1973

P.1C CRECIMIENTO HISTORICO DE QUITO

a lo largo de las vías de comunicación, para posteriormente cubrir toda la superficie disponible. Apoyando dichas interrelaciones, sobreviene otras causas que definen la contextura de la capital; la construcción del Aereopuerto, la aparición de zonas industriales y la parcelación de tierras destinadas a vivienda.

La población por su parte, va también dando saltos muy importantes en cuanto a su tamaño, como se aprecia en las estimaciones siguientes y en los datos censales que las acompañan; los mismos que han sido recopilados por el Departamento de Planificación del Municipio:

| CUADRO Nº 1 | AÑO | FUENTE | POBLACION |
|---|---|---|---|
| | 1922 | (Censo) | 79.120 |
| | 1950 | (Censo Nacional) | 209.932 |
| | 1962 | (Censo Nacional) | 354.746 |
| | 1972 | (Encuesta Municipal) | 581.217 |

A fin de considerar las implicancias del crecimiento poblacional, es conveniente analizar el siguiente resúmen estadístico con referencia a población, densidad y extensión superficial de Quito, desde el año 1780 hasta 1973, asimismo recopilado por el Departamento de Planificación Municipal.

CUADRO Nº 2

## DESARROLLO URBANO DE QUITO

| AÑO | POBLACION HABITANTES | SURERFICIE HA. | DENSIDAD HAB; HA. | FUENTE INFORMACION |
|---|---|---|---|---|
| 1780 | 28.451 | 117.0 | 242 | Censo |
| 1830 | 35.000 | 156.2 | 223 | Plano Municipal |
| 1857 | 36.075 | 161.0 | 225 | Censo |
| 1904 | 48.000 | 173.7 | 306 | Plano Com. Francesa |
| 1906 | 51.858 | 230.0 | 226 | Censo |
| 1914 | 58.000 | 469.5 | 124 | Plano Antonio Gil |
| 1920 | 70.000 | 731.8 | 96 | Plano Municipal |
| 1922 | 80.702 | 743.1 | 108 | Censo |
| 1932 | 123.000 | 812.9 | 151 | Plano S.G. M. |
| 1938 | 160.000 | 1.017.0 | 157 | Plano Municipal |
| 1941 | 180.000 | 1.107.0 | 162 | Censo |
| 1947 | 190.000 | 1.299.6 | 146 | Plano S. G. M. |
| 1950 | 209.000 | 1.335.0 | 158 | Censo |
| 1958 | 306.000 | 1.435.2 | 213 | Plano Regulador |
| 1962 | 368.000 | 2.525.8 | 145 | Censo |
| 1965 | 423.165 | 4.223.0 | 100 | Oficina Censo |
| 1973 | 599.142 | 6.156.7 | 97.6 | Precenso A.M.Q. |

## 3. EL PROCESO MIGRATORIO.

Es indispensble hacer consideraciones específicas sobre el movimiento migratorio en el Ecuador, para comprender el proceso de urbanización, puesto que los datos demuestran que el verdadero crecimiento urbano de Quito, es fenómeno de nuestro siglo.

El proceso migratorio está intimamente relacionado con la integración del país al mercado mundial, que ha orientado históricamente nuestra economía y producción en relación a los intereses de los países desarrollados. Se debe considerar además, que el proceso migratorio es un hecho real, que no ha podido ser debidamente cuantificado en nuestro país, en razón de la falta de datos y de investigaciones dedicadas exclusivamente a este objeto. Se cuenta unicamente con los datos oficiales, provenientes del Censo Nacional de 1962.

Este análisis del proceso migratorio en el Ecuador, conviene estudiarlo en dos etapas:

### A. MIGRACION COSTA - SIERRA.

La primera etapa del proceso migratorio, tiene su explicación por las exportaciones que desde comienzos de este siglo, se realizaron exclusivamente de la región costeña (auge del cacao, café, arroz), como efecto del fenómeno de dependencia internacional,que estaba condicionando al país a la exportación de productos primarios.1/

A causa del impulso de las exportaciones, la Costa vió acrecentado su sistema financiero-mercantil, que incentiva la producción agrícola, para satisfacer la demanda del mercado internacional. Esto genera un movimiento migratorio Sierra-Costa, tendiente a cubrir las necesidades de mano de obra del agro costeño y de la ciudad de Guayaquil principalmente. Esta situación se ve reforzada por los mejores salarios, que se pagaban al obrero en la Costa, en relación con los de la Sierra.

Un aspecto político que favoreció este desplazamiento, lo dió el Gobierno de Baquerizo Moreno (1916-1920) mediante una Ley que suprimía la prisión por deudas, que mantenía al trabajador del campo apegado de por vida a las tierras que no le pertenecían y que no le permitía emigrar libremente.

Si a comienzos del presete siglo y a finales del pasado, el arroz, el café y el cacao, constituyeron la base de la economía de exportación, el banano toma lugar preponderante en el decenio 1950-60, ocupando menor importancia los otros productos.La presencia de condiciones superpuestas como la mano de obra barata, la tierra y la capacidad del empresario agrícola, propician el extraordinario auge del cultivo de plantaciones de los productos anotados; al mismo tiempo, se mejoran las redes viales y los medios de transporte, se nota un progresivo saneamiento ambiental y se reduce el índice de enfermedades endémicas; todos estos acontecimientos contribuyen a conformar una gran zona de atracción, de los centros poblados y a la formación de nuevos asentamientos. 2/

---

1/ El proceso de urbanización en el Ecuador, JNP, Quito, 1969.

2/ Demografía y aspectos socio-económicos del Ecuador, JNPC y OEA.

B. MIGRACION RURAL - URBANA

Esta segunda etapa del proceso migratorio se explica principalmente por la crisis del Capitalismo mundial de los años 30 y por las repercusiones que tuvo en el Ecuador, que se expresaron sobre todo en una baja de volúmen y precio de las exportaciones. Se puede observar este aspecto en el siguiente cuadro:

CUADRO Nº 3

## INDICE DE PRECIOS DE EXPORTACION E IMPORTACION

| AÑOS | PRECIOS DE IMPORTACION | PRECIOS DE EXPORTACION |
|---|---|---|
| 1927 | 100.0 % | 100.00 % |
| 1928 | 98.1 | 89.10 |
| 1929 | 83.3 | 80.20 |
| 1930 | 56.5 | 78.7 |
| 1931 | 49.0 | 73.0 |
| 1932 | 43.0 | 70.0 |
| 1933 | 75.1 | 124.8 |
| 1939 | 168.2 | 206.3 |

Ante este fenómeno, la crisis mundial obligó a que los grupos que dominaban el proceso de producción en la Costa, adopten la alternativa de comenzar a reducir salarios y a despedir a los trabajadores de las plantaciones del comercio, transporte, embarques, etc, originando así la desocupación en el sector rural y dejando en crísis el sector urbano ligado al proceso de exportación, en este caso la ciudad de Guayaquil.

Una cita sobre la situación del empleo en zonas agrícolas de la Costa en esta época permite apreciar la crisis existente.

"En épocas de una mas o menos normal y satisfactoria actividad de los negocios, los productores de cacao han acostumbrado a pagar un jornal diario de S/.1.20 a S/.1.40, mientras que en la actualidad (1932) no sólo ha disminuído el número de peones empleados ordinariamente en dichas haciendas de cacao, sino también han rebajado su jornal diario a solo S/.1.00". 1/

Paralelamente a los acontecimientos derivados de la crisis mundial, se desarrollaron otros aspectos que en parte incidieron en el proceso, dichos aspectos han sido estudiados por la Junta Nacional de Planificación, que expresa lo siguiente en el documento. "El proceso de urbanización en el Ecuador" 2/, y sobre los que se volverá posteriormente al tratar del Area Metropolitana de Quito.

---

1/ Exposición de Luis A. Carbo, Historia Monetaria y Cambiaria del Ecuador, Banco Central del Ecuador. 1953, pág. 526.

2/ Junta Nacional de Planificación. El Proceso de Urbanización en el Ecuador, Quito

"DEBILITAMIENTO DE LA PRODUCCION AGROPECUARIA TRADICIONAL LOCALIZADA EN EL CALLEJON INTERANDINO"

"Las ciudades de la Sierra, se encuentran asentadas en pequeños valles agrícola-ganaderos; su área de explotación es bastante limitada y sus recursos explotables han perdido parte de sus cualidades naturales por el uso prolongado a través de muchos años, sin que se les haya conservado adecuadamente (por insuficiencia de una planificación correcta y de su implementación tecnológica), de modo que su producción no ha podido hacer frente al acelerado incremento de población. Las tierras aprovechables son escasas y de baja productividad."

"La disminución de su importancia, no ha sido sustituída por un paralelo aumento de la actividad manufacturera que permite absorber el excedente de población que busca trabajo".

"La relación hombre-tierra, ha sufrido un desequilibrio y ha provocado la salida masiva de campesinos en busca de oportunidades de empleo".

"En la ruptura del equilibrio, juega un papel decisivo la defectuosa tenencia de la tierra; la concentración de la tierra en pocas manos frente a una inmensa mayoría sin acceso a ella y vivienda en condiciones de servidumbre no compatibles con la naturaleza humana".

"La compleja situación rural ha generado el fenómeno de la marginación rural, que afecta a una parte importante de la población campesina. Lo más relevante del fenómeno es la desocupación abierta, hecho que impulsa a la población a desplazarse a otras áreas en busca de trabajo".

Buena parte de tal población, generalmente no se incorpora al "Sector Moderno" de la economía y tiende a asentarse en los alrededores de las ciudades, proceso que da orígen al fenómeno de marginación urbana, con características propias de una nueva agrupación social desvinculada de su medio ambiente tradicional, no integrada a la sociedad urbana, carente de empleo, con bajos niveles de ingreso y forma de vida disociadas".

C. DESARROLLO INDUSTRIAL.

La expansión urbana de los países desarrollados, fué una consecuencia del extraordinario crecimiento industrial mecanizado, que creó progresivamente una amplia aferta de trabajo y la multiplicación horizontal de la industria. En el caso del Ecuador, no es posible explicar el fenómeno de urbanización, como un resultado del proceso de crecimiento industrial. Debe indicarse que, el grado de industrialización del país, es todavía incipiente; si se toma uno de los pocos datos disponibles, el reducido número de trabajadores ocupados en el sector fabril, según estimaciones a 1967, alcanzaba sólo a 36.000 personas, lo que representaba menos del 3% del total de la población activa, frente al 48%, que trabajaba en actividades primarias.

Este bajo nivel de desarrollo industrial, está acompañado de una tendencia de la industria a concentrarse en pocos centros urbanos.

Comparando el crecimiento de los establecimientos industriales con el aumento de la población urbana, resalta el hecho de que en las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca,

que son las que acusan en el perído, el mayor crecimiento demográfico absoluto, es en donde se concentra la mayor actividad industrial. En términos relativos y referidos a la inversión,personal ocupado y número de nuevos establecimientos industriales creados a partir de 1961 hasta 1967, se concentra en estas tres ciudades el 52.9% (cifra que se eleva al 84%, cuando se excluyen tres industrias localizadas en Manuel J. Calle, Biblián y Tababuela que son centros rurales escogidos por la inmediata disponibilidad de materia prima); ese 84% de concentración de nuevas industrias, es semejante al 87.3% de concentración del incremento poblacional en el período 1950 - 1968, para las tres ciudades indicadas.

En estas circunstancias, cabe admitir como hipótesis, que lo que atrae a las industrias, es el tamaño del mercado, conjuntamente con otros factores generados de economías externas.

El crecimiento industrial, origina a su vez una expansión del comercio y servicios,lo que en conjunto significa una elevación de la oferta de trabajo. Este último hecho, imprime dinamismo a la actividad económica urbana y pasa a ser en alguna medida, un factor más de atracción hacia las tres ciudades indicadas. En definitiva, el crecimiento industrial del Ecuador, fuertemente localizado en Guayaquil y Quito, y en menor proporción en Cuenca, se compara al crecimiento poblacional y puede ser que en el futuro, actúe como factor determinante de un más acelerado proceso de urbanización.

Hasta el año 1967, el crecimiento industrial puede haber contribuído, secundariamente al rápido crecimiento de estos tres centros. En el resto de ciudades (12), el ritmo de crecimiento industrial no está directamente vinculado a su crecimiento poblacional.

Debe destacarse, por otra parte, que paralelo al crecimiento industrial, aumenta la oferta de trabajo, lo que trae aparejado la ocupación disfrazada y la subocupación, como resultado del exceso de demanda incrementada continuamente por los inmigrantes que no presentan condiciones aptas para incorporarse al mercado de trabajo.

Las causas anotadas han contribuído a modificar el país desde el punto de vista de la distribución espacial de la población y fundamentalmente en el proceso de crecimiento de unos pocos centros poblados, dichas causas y efectos tiener que ser analizados con mayor profundidad a objeto de considerar las tendencias del futuro crecimiento urbano del país, sus repercusiones y el rol que desempeñarían las ciudades seleccionadas,dentro de un esquema de desarrollo regional y nacional.

CONCENTRACION CULTURAL Y DE LA ADMINISTRACION PUBLICA.

La existencia de establecimientos de enseñanza secundaria y técnica en determinados centros urbanos y el hecho de que sean asimismo sede de la administración pública, permite considerarlos como elementos adicionales de atracción de ciertos estratos de población hacia dichos centros, es probable que estos hayan jugado un papel importante en el pasado, pero en la actualidad su poder de atracción, se ve considerablemente disminuído debido en parte a la creación de universidades en varias ciudades, así como a las fuerzas de atracción que surgen en otros centros urbanos.

Quito y Guayaquil como recipientes del flujo emigratorio del campo, no tuvieron capacidad para absorver la mano de obra migrante, pues la desocupación urbana también se ha -

bía agudizado paralelamente, lo que en conjunto con la desocupación urbana originaron problemas de tensión social que inquietaron a las autoridades del Gobierno y Municipio, al presentarse como una fuerza social peligrosa.

La gran masa de desocupados y subocupados que se desarrolló en base al proceso migratorio, fue englobada en una sola categoría de análisis social, bajo el nombre de subproletariado urbano, siendo sus características específicas las siguientes:

- No tenían empleo estable, remuneración fija, ni garantías laborales.
- Alta tasa de natalidad, mortalidad, morbilidad, viviendas insalubres, antihigiénicas, hacinamiento, promiscuidad, delincuencia y alcoholismo.

Si bien la crisis mundial de los años 30 representó para los trabajadores desocupación, miseria, migración, etc., también repercutió la crísis en los sectores económicamente fuertes; en el caso de la Costa, al bajar el precio y el volúmen de las exportaciones la burguesía agro-exportadora aceleró el proceso de devaluación monetaria para poder equilibrar sus ganancias.

CUADRO Nº 4

| AÑOS | SUCRES POR DOLAR |
|---|---|
| 1928 | 5.02 |
| 1932 | 6.00 |
| 1933 | 12.00 |
| 1938 | 14.40 |
| 1939 | 15.00 1/. |

En el caso de Quito , prolifera el afán de lotizar y vender quintas residenciales de las familias pudientes, en los inicios del proceso es el Municipio de Quito el único comprador de estos terrenos, incluso se logró del Gobierno central, un decreto el 4 de Agosto de 1938, facultando a la Municipalidad a actuar como la única urbanizadora de la ciudad. Ante este Decreto, se presentaron quejas de varios empresarios que se dirigieron al poder legislativo para lograr su derogación, objetivo que no se pudo lograr hasta muchos años más tarde

Desde este período en adelante y cuando se confirió a otros empresarios la facultad de urbanizar, el descontrol y caos urbano se generalizó en todas partes de la ciudad, pués el único afán era el de especular con la tierra, sin tomar en cuenta las obras de infraestructura y de servicios indispensables para los sectores de vivienda; dichas obras tuvieron que ser con frecuencia, realizadas por el Municipio.

Se puede observar la preocupación por este problema, en el informe del Alcalde Carlos Andrade Marín, del 7 de Octubre de 1940: "Los propietarios de terrenos trazaron calles, parcelaron y vendieron en lotes con grandes ganancias sin ningun plan, higiene y aseo. Al Concejo le tocó la tarea de pavimentar esas calles, poner aceras, canalizar y dotar de luz agua, etc. es decir de urbanizar lo que la iniciativa privada guiada por el negocio había querido transformar a la ciudad. Esta ganacia, debía venir de algún esfuerzo del propie-

---

1/ Luis A. Carbo: Historia Monetaria y Cambiaria del Ecuador. Ed. Banco Central. Quito 1953.

tario y no esperar que la ciudad crezca, para sacar ganancia y luego utilizar al Municipio para que termine la obra que debe ser para todos y no sólo para estos propietarios".

Este afán desmedido de parcelar los terrenos del sector urbano de Quito, impulsó a las autoridades del Cabildo, a buscar formas de organización espacial que se reflejan en los distintos intentos de planes reguladores para la ciudad, siendo los principales:

1.- El plan presentado por el Ingeniero Polit Moreno, explica que los terrenos del norte, solo estaban al alcance de medianas y grandes fortunas. En cambio propone hacer barriadas obreras junto a las fábricas Internacional y Artigas (Chimbacalle). Propone además, hacer barriadas para el artesano en el sector de la Bahía. (1939).

2.- El plan presentado por el Alcalde Gustavo Mortensen Gangotena, incluye viviendas de costo barato, para las clases medias, constituída en su mayoría por empleados públicos con renta fija.

Otro aspecto que toma en cuenta este plan, es el relacionado a las ventas ambulantes, donde se resuelve alejar los vendedores del sector aledaño a la Plaza de la Independencia.

Las necesidades de los nuevos asentamientos, la desorientación en la concepción urbanística, la ya aprobada excelencia de los negocios de los terrenos urbanos, la garantía de la ciudad de ofrecer zonas exclusivas, propicias para el ascenso social, obligan a que se contrate en 1941, la elaboración de un Plan Regulador para Quito, aprovechando la casual visita del Arquitecto Uruguayo Guillermo Jones Odriozola. Este plan coincide justamente, con un auge económico en el sector exportador y en los ingresos fiscales.

En este mismo año, 1941, la población de las ciudades, especialmente de Guayaquil y Quito, se vió incrementada a causa de la guerra Ecuatoriano - Peruana, que produjo el emigración de una buena parte de la población de las provincias de Loja y El Oro. Para esta época, se notaba el caos en el crecimiento de Quito, como se puede advertir en la Memoria descriptiva del Anteproyecto del Arquitecto Jones Odriozola y luego con más énfasis en la Memoria del proyecto definitivo del año 1942, elaborada por el Arquitecto Gatto Sobral.

1) EL PLAN DIRECTOR DE 1941

Tal vez la visión que el mismo urbanista Guillermo Jones, tiene de la ciudad de Quito en 1941, es el diagnóstico documental más apropiado y que va a servir como antecedente de su posterior estudio. Lo citamos:

"Primeras nociones acerca de las actuales condiciones de vida urbana en la ciudad de Quito"

Transcribo algunos párrafos escritos en Agosto de 1941:

"El primer golpe de vista y la emoción que se siente apenas se transita por entre las viejas piedras de la ciudad, nos pone de manifiesto que la ciudad de San Francisco de Quito, posee el conjunto de valores histórico-arquitectónicos más interesantes de toda Sud América".

"Ante esa realidad, no contada por los hombres, sino emanada de las mismas piedras que, sumándose y encaramándose unas sobre otras, han formado atrios, torres, claustros, los más hermosos de las tierras de Sud América, surge una conclusión inmediata para el estudioso arquitecto-urbanista: la ciudad que posee un acervo histórico-arquitectónico tal, debe cui

darlo y conservarlo a toda costa con la más fuerte de las enterezas y la más sagrada de las decisiones".

"La visión de la ciudad, no nos permite apreciar una zonificación apropiada y definida, mucho menos aún en lo que se refiere a centros de gobierno o edificios de utilidad pública. Algunos mercados bien ubicados, en cuanto al reparto de mercaderías se refiere, pero difíciles algunos de ellos para el acceso de las mismas mercaderías".

"Tomando cualquier sector de la ciudad, vemos que la masa edificada y los espacios no construídos se equilibran, pero con un concepto de utilización parcial o privada. No existen edificios levantados dentro de jardines comunes, el espacio viario es muchas veces el mínimo necesario y los espacios no viarios, en el interior de la ciudad, casi desaparecen".

"Las avenidas y arterias principales, existen fuera del centro de la ciudad: en éste, los constantes desniveles de las vía de tránsito y el ancho especial mínimo que poseen, impiden un descongestionamiento necesario. Además no hay que olvidar que estando la ciudad extendida de Sur a Norte, pasando por la angostura que crean las laderas del Panecillo y del Itchimbía y teniendo sus accesos y salidas principales: por el Sur, la carretera que va hasta Cajabamba; por el norte, la carretera que llega hasta la frontera con Colombia, no solamente es necesario crear la serie de avenidas que relacionan directa y rápidamente el centro con las zonas alejadas de él, sino que el tráfico carretero Sur-Norte, debe ser desenvuelto por la vía externa al centro de la ciudad que, si bien posea sus ramificaciones que la unan a éste, debe constituír una entidad tal que, permita su tránsito por ella, sin necesidad de recargar la corriente vehicular del centro que lleva otro ritmo y otro sistema de movimiento".

"Los espacios libres trabajados son aún pequeños: citamos La Alameda y el Parque de Mayo, que pueden llegar a constituír una realidad mucho más bella el día que los dos parques estén unidos por zonas arboladas y canteras de flores. Los espacios libres futuros con todos sus inmensos beneficios tienen posibilidades realmente alentadoras".

"De acuerdo a lo presentado en las líneas que anteceden, la posición del problema en el instante en que el urbanista comienza a trabajar es el siguiente: una ciudad de cuatro siglos de vida, desde su fundación por los españoles, ciudad que guarda obras arquitectónicas de inmenso valor en su corazón de ciudad colonial y que hasta el presente no ha sido dirigida en ninguna forma para crear en ella aquellos organismos dirigentes fundamentalmente necesarios, ni las vías lógicas para todo el desenvolvimiento vehicular; ciudad huérfana de verdaderos parques y jardines, de avenidas de paseo de sentido espacial, amplio y que dentro de una naturaleza privilegiada ofrece la posibilidad de ser transformada en una de las ciudades más bellas del mundo. Con aportes económicos limitados, quizás por una pobreza real o por una pobreza ficticia, derivada de la falta de un estímulo constructivo que tienda a crear verdaderos organismos arquitectónicos base y fundamento de todo un intercambio comercial, económico y de finanzas".

"Esas eran las realidades del momento, cuando el anteproyecto del Plan Regulador, comenzó a elaborarse. Ante esos hechos, nuestro trabajo comenzó por hallar una documentación que pudiera servirnos de "fondo" en la creación que teníamos que realizar, y así partimos con la ayuda de varios factores que en definitiva eran: plano de la ciudad actual, con sus zonas ya urbanizadas y pobladas, curvas de nivel, valores de propiedad territorial, sin tener en cuenta las construcciones, evolución demográfica y de superficie urbana, zonificación actual, etc., etc." 1/

---

1/ Memoria Descriptiva del Plan Regulador de Quito. Imp.Municipal 1949.

El Plan Jones, debe ser examinado a la luz del estado del Urbanismo, hace 30 años y con los antecedentes de formación del joven urbanista.

Jones estudia en la Facultad de Arquitectura de Montevideo y es Gran Premio de ese instituto. Su formación académica, está aún muy influenciada por el urbanismo francés de tipo monumental que fuera aportado a dicha escuela por el Maestro Carré, de quién Jones pudo bien ser alumno directo.

El Plan Regulador para Quito, encuadra entonces dentro de los lineamientos de la tendencia expuesta, sin que por ello se quiera quitar el carácter al trabajo. Es un estudio bien enfocado, desde el punto de vista físico y es -esto es importante- fundamentalmente el trabajo de un hombre solo, de allí que se encuentra grandes lagunas en todos aquellos aspectos inherentes a un estudio de esta naturaleza, donde el arquitecto se improvisa en especialista sin lograr obviamente incidir en esos campos de especialización (Demografía, Geografía, Economía, Sociología, etc.), con la competencia necesaria.

El Plan presume un conjunto de equipamientos mayores que llevan a grandes rasgos, las funciones de Quito, como Capital de la República, como centro de influencia de una región muy restringida según la propuesta y que reafirman además la personalidad de la Ciudad con operaciones concretas, tendientes a la conservación de sus caracteres físicos más propios.

Cuando en su Memoria, Jones habla del Quito del futuro, insiste especialmente en los siguientes órdenes mayores:

- El Centro Cívico de Gobierno, asiento de los tres poderes.
- Un Centro Cultural mayor (museos, exposiciones, cine, teatro y escuelas de música, danza, declamación, pintura, etc.).
- Centro Histórico, que engloba al Centro Municipal, Arte y Cine y Religioso Colonial, una marco histórico de la Ciudad y "una casa tipo de la época Colonial" (actual Casa de los Abogados).
- El Centro Universitario.
- Un Centro Deportivo Mayor.
- "Centros Cívicos de Barrio o "sub-urbanos"
- Espacios Verdes a escala de la Ciudad. (Plano Nº 2)

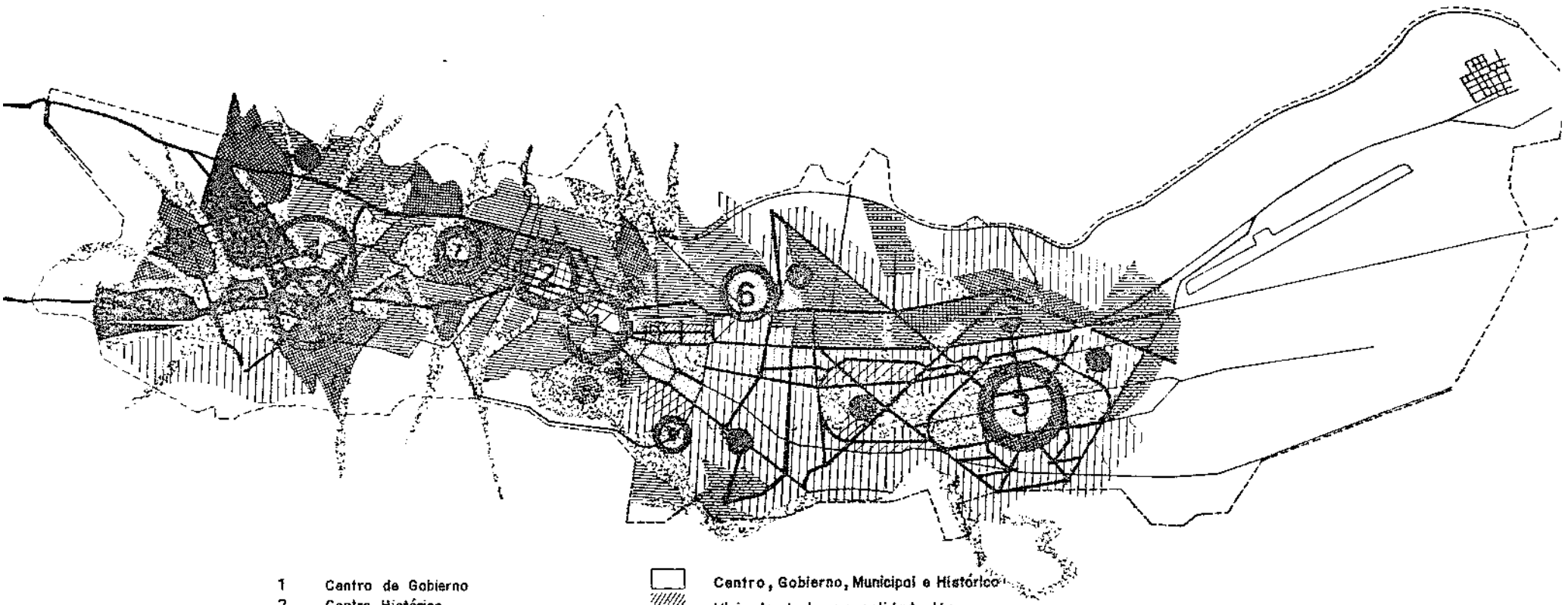
Posteriormente se ocupa del aspecto de vivienda, esta atiende exclusivamente las características físicas de la porción ya edificada de la ciudad, parte de la que se reafirma por sí, en parte se recomienda alteraciones y la porción cercana al Centro de Gobierno, (grandes tiendas, comercios, oficinas, bancos, etc.), deberá ser reedificada.

Sin embargo, la estructura de la vivienda obedece a una categorización estamentaria inaceptable actualmente: los tipos de alojamiento tienen destinatarios específicos "Vivienda alta de primera calidad para empleados, vivienda baja de buena calidad, con jardín: su mismo nombre indica la escencia de esta zona" 1/

Posteriormente aparece el Barrio Obrero, Jones escribe: "Hacia el sur de la ciudad, desplazado al oriente y occidente de la puerta de entrada, se levantan actualmente unos barrios obreros. Seguidos de un principio sano y eficiente, les falta aún a esos barrios, la unidad total que les daría una serie de ventajas futuras, faltándoles al mismo tiempo aquellos elementos que complementarán sus principales conciencias. En la zonificación pro-

---

1/ Op. Cit.




P.2 PLAN JONES: ZONIZACION Y CENTROS CARACTERIZADOS DEL FUTURO.

yectada para el futuro urbano, el barrio obrero quedaría en las inmediaciones del Centro Industrial... y lo suficientemente alejado para tener una vida completamente apartada de las desventajas que para la vivienda pueda reunir un Centro Industrial..." 1/ (Plano Nº3)

Este sistema vial de la ciudad futura, adolece de defectos de concepción: los Centros mayores a que hemos hecho referencia, se hallan ligados por grandes arterias que los conectan directamente, a tiro de cañón, sin que estas conexiones respondan a líneas de deseo de remota probabilidad, por ejemplo no se vé relación inmediata alguna entre el Centro Deportivo y los puntos terminales de un sistema de diagonales muy característico del sector norte, cuya huella física en el territorio, es hoy evidente y que es, prácticamente la única traza remanente del Plan Jones en la conformación de la ciudad actual.

Esta trama compleja de vías, que se interceptan con regular frecuencia, (piénsese en el esquema vial de París, justificado en función casi exclusiva de la creación de perspectivas monumentales y necesidades de estrategia del control interno de la ciudad y de movilización rápida en la estrategia de defensa de tiempos del Imperio), crea en lo formal, la superposición de un trazado muy común a las ciudades radio-concéntricas, a una ciudad que ya en la época se revelaba como escencialmente lineal, estructura que hoy se evidencia con mayor franqueza. Dicha impostación sin embargo, es hecha con calidad innegable.(Plano Nº4)

Con el devenir del tiempo, este sistema vial, cuyo funcionamiento carece de lógica, ha costado ingentes sumas a la ciudad, pese a que la capacidad de las vías está aún muy lejos de su saturación, para poder solucionar medianamente el complicado sistema de intersecciones.

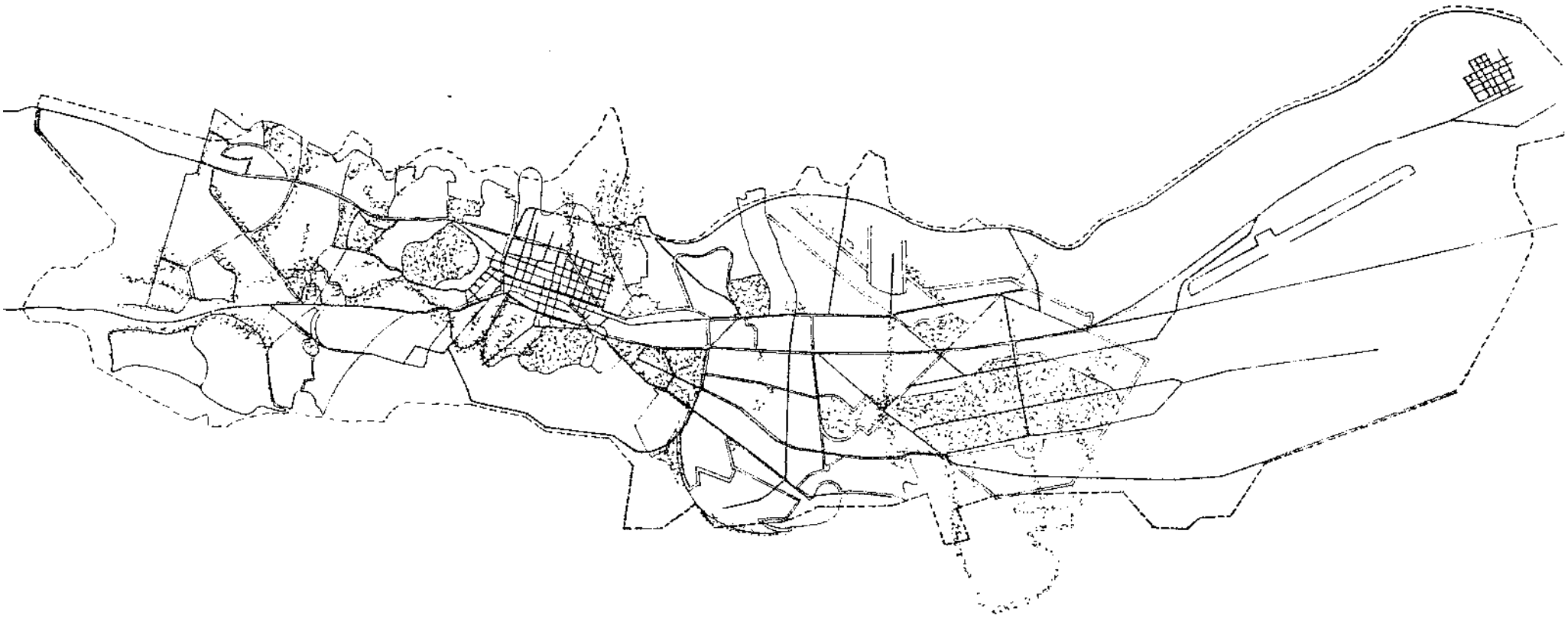
El Plan Jones, por fin es una concepción que demandaba ya en aquel entonces, costos muy altos, debido a la gran proporción de áreas para uso vial, esparcimiento, cultura, etc., escasamente rentables. Si en este momento, en que la ciudad cuenta con 600.000 habitantes, su factibilidad en función del pago de dichas obras sería dificilmente abordable, en aquel momento, para Quito, que contaba apenas con unos 170.000 habitantes, una operación urbana de tal magnitud , era prácticamente imposible.

De esta limitación fue conciente seguramente el técnico, quién propone a renglón seguido un plan de mínima, que quiere establecer el órden de las operaciones edilicias propuestas en el plan. Este orden de implementación, nos parece dudoso, ya que las primeras operaciones propuestas, son precisamente aquellas que no tendrán un efecto multiplicador, ni podrán producir recuperación de la inversión efectuada.

En la Memoria de Jones 2/, se lee "...Entonces, primer paso a ejecutarse: expropiación de los terrenos necesarios para la creación del Centro Deportivo, con sus instalaciones y parques... , la segunda parte del trabajo, debe consistir en abrir las avenidas, parques que enlazarán al Centro Deportivo, con las zonas del centro de la ciudad....el tercer paso a emprenderse, debe ser: construcción en los terrenos Municipales de las obras de "verde" e instalaciones para los juegos deportivos..."

Como habíamos dicho antes, el horizonte legitimado por el autor, para su estudio es el año 2.000. Jones siente seguridad de poder prever el avenir de la ciudad,en los siguientes 60 años y obviamente su perspectiva queda corta, pués cree poder resolver la ciudad futura, en una extensión de 3.000 Has. y con una población que no podrá sobrepasar los 700.000 ha

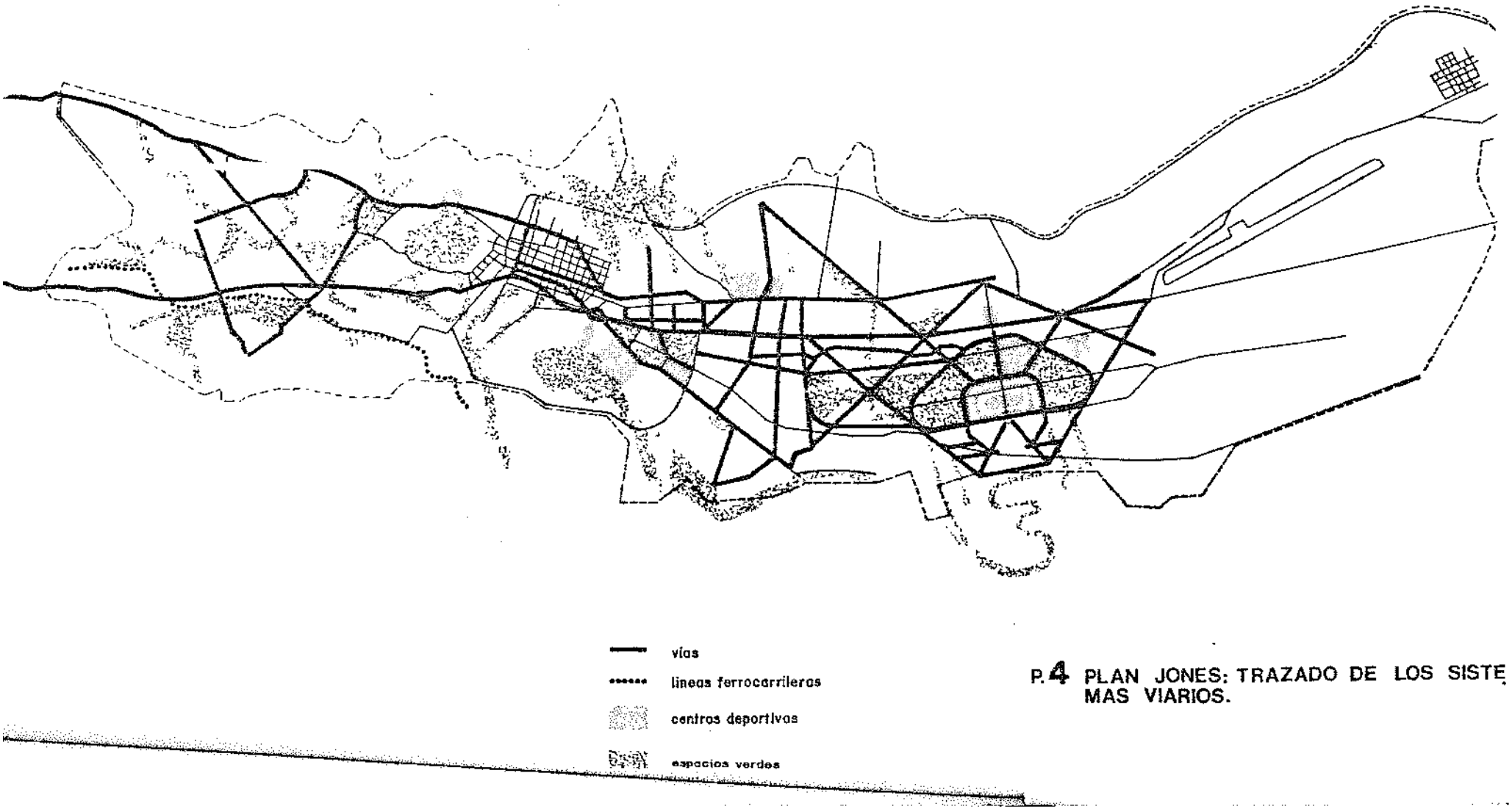
1/ Op. Cit.
2/ Plan Regulador de Quito: Memoria Descriptiva. Imp. Municipal. Quito. 1949. Págs. 46 - 48



división de barrios

espacios verdes

P. 3 PLAN JONES: ESPACIOS VERDES Y DIVISION DE BARRIOS.




P.4 PLAN JONES: TRAZADO DE LOS SISTEMAS VIARIOS.

bitantes. Cotocollao y Chillogallo, hoy parte de Quito, son en el año 2.000 poblados todavía muy suburbanos que jalonan prácticamente el área tomada para el estudio "regional" de la capital.

Un último capítulo, merece especial mención en el plan y es el claro concepto de Jones, sobre los modernos sistemas de valorización y contribución de mejoras, ya bautizadas por él con las mismas actuales acepciones hace más de 30 años. En efecto se lee en el acápite de "Estudios Económicos a formalizarse para la realización del Plan Regulador". 1/ "... los aportes económicos que el individuo debe realizar, deben estar en relación directa con los bienes que el individuo recibe... los beneficios particulares que se producen por la mejora que las disposiciones generales del Plan Regulador causan en las propiedades territoriales que el individuo posee... Para este estudio, tendremos que tener presente: las contribuciones de los propietarios afectados directamente por las mejoras, lo que dará orígen a la formación de todo un cuadro de revalorización predial y a un sensato sistema de ejecución de obras por cobro de valores a los propietarios de predios mejorados..."

## 5. EL PLAN DIRECTOR DE 1967.

Desde 1964, trató el Municipio de Quito, de dar forma a la idea de revivir a la antigua oficina del Plan Regulador que había desaparecido en los años anteriores. Sinembargo el mero hecho de contratar unos pocos arquitectos, no documentaba perfectamente una clara intención de cambio en el pensamiento de quienes hacían el Concejo de aquel momento, respecto al destino de la ciudad y a la perentoria necesidad de planificar su futuro desarrollo.

Sinembargo, con limitaciones de todo orden, se comenzó en aquella época a levantar un expediente de la ciudad, en base al Censo Nacional de 1962 , cuyos resultados acababan de publicarse.

En 1965, el Concejo conformó un grupo de estudio para llevar adelante una propuesta de Plan Director para Quito. Este núcleo de profesionales, fue dirigido en su calidad de Jefe Municipal de Planificación, por el Arquitecto Javier Dávalos Velasco. Para fines de 1966, se concluyeron los estudios fundamentales y la estrategia de desarrollo y ordenamiento de la ciudad; sin embargo, la etapa de detalle y aspectos complementarios, siguió su curso, prácticamente hasta el momento en que el Concejo, presidido por el Doctor Luis Pallares Zaldumbide, lo aprobó en Julio de 1967, con Ordenanza Nº 1165.

Dentro de este Plan, Quito se encuadra en un somero estudio regional, con una población en 1996 de 1'385.000 habitantes, a repartirse en cuatro unidades de ordenamiento, que al término de 15 años (1980), se conformará así:

| | Ha. | HABITANTES | DENSIDAD |
|---|---|---|---|
| Unidad Sur | 829.6 | 112.000 | 135 |
| Centro Histórico | 477.0 | 125.105 | 262 |
| Centro de Servicios Grals. | 1.800.0 | 219.000 | 121.5 |
| Unidad Norte | 2.241.0 | 251.000 | 112.0 |
| TOTAL | 5.347.6 | 707.105 | 132.2 |

1/ Op. Cit. Pág. 49.

Al horizonte del plan (año 1996), Quito habrá alcanzado una extensión superficial de 7355 Has. y una densidad bruta media de 188 habitantes por hectárea.

Los documentos más representativos de dicho Plan, son los siguientes:

1.- Estudio de ocupación del territorio, con señalamiento de densidades de población y áreas de equipamiento de la vivienda.

2.- Plano de zonificación para vivienda, al que se agrega un reglamento de edificación, relacionado con servidumbres de urbanismo: alturas de edificación, reglamentación de intensidades de ocupación del suelo, áreas no edificables, dimensiones mínimas de parcelas, etc.

3.- Estudio de localización de lo que podrían llamarse equipamientos mayores, con estudios particulares sobre ubicación de algunos de estos centros, entre los que destaca el del Ejecutivo Nacional.

4.- Evaluación y propuesta para la zona histórica de Quito; este estudio sectorial es tal vez el más completo del conjunto: incluía un vasto repertorio de antecedentes, una propuesta de usos del suelo con su guia respectiva y algunas ideas no abordadas formalmente hasta entonces, tendientes a concretar un carácter definido para el centro de la capital.

5.- Estudio del sistema mayor de vías, bastante esquemático, pero suficientemente preciso para documentar las intensiones de organización del tránsito rápido de la ciudad.

La memoria editada a poco de la aprobación del Plan, es un resúmen de los estudios realizados. En ella se nota la hipertrofia de algunos sectores, que fueron más profundamente analizados y lo esquemático de determinados aspectos que fueron así mismo someramente considerados. 1/

Del Plan de Zonificación y Equipamientos Mayores, se ha hecho un documento sintético en el que se demuestra a grandes trazos, los planteamientos hechos. ( Plano Nº 5 )

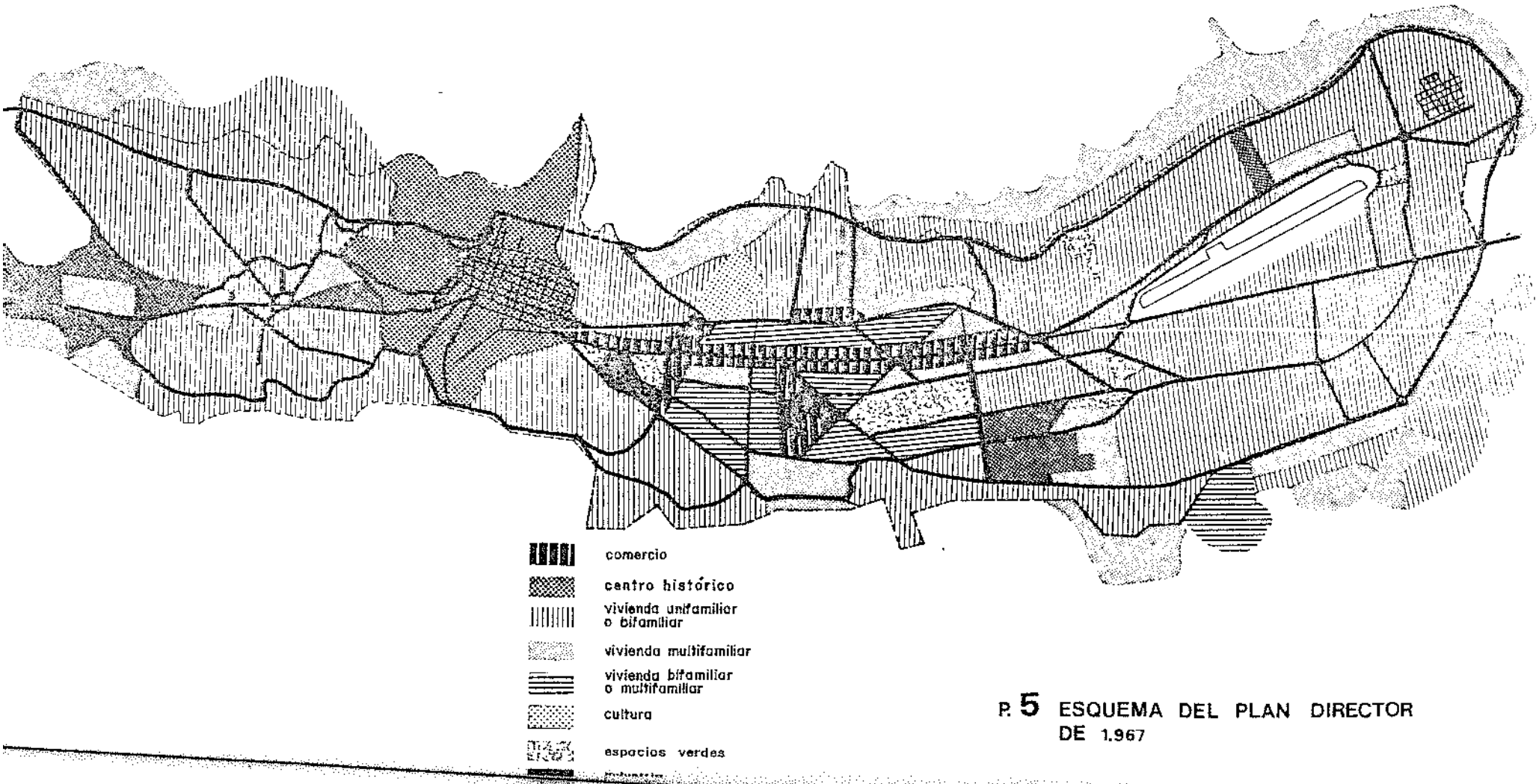
Brevemente puede indicarse, que la ocupación del territorio fue la mayor preocupación del Plan; en él no se puede verificar, salvo lo dicho para el Centro Histórico y para determinadas operaciones fragmentarias, la existencia de una idea rectora y básica, que pretendiera imprimir en la ciudad un sello peculiar y exclusivo, tal como se hace evidente en el estudio de Jones Odriozola.

La ciudad queda así despojada de carácter que se conservará en todo caso a expensas de la herencia anterior y no como aporte del estudio efectuado en 1967.

Si se quisiera hacer un paralelo entre este planteamiento y el Plan de Jones Odriozola , por lo que toca a los aspectos urbanísticos, se debe indicar que a pesar de los 25 años transcurridos entre uno y otro documento y evidentemente, poniendo en su punto el alcance de ambos trabajos en cuanto a procedimiento y metodología, ambos demuestran los mismos defectos, hecho que, sin lugar a dudas es más grave en el segundo caso, pués se contaba con la experiencia del primero.

---

1/ Plan Director de Urbanismo de San Francisco de Quito: Ordenanza General Nº 1165 y Memoria. Imp. Municipal. Quito 1967.




P. 5 ESQUEMA DEL PLAN DIRECTOR DE 1.967

Dichos defectos son así resumidos:

1. Ambos planes son instrumentos físicos de desarrollo, sin que sus acciones sociales, económicas, políticas, etc., puedan encontrarse sino como consecuencia de lo físico y no como punto de partida de una propuesta de intensiva mejora social y económica para Quito.
2. Uno y otro plan, tienen falta de encuadre: el perímetro desarrollado de la ciudad se circunscribe en un estudio regional muy débil.
3. Ambos planes carecieron de instrumentación al no haberse previsto ni dispositivos legales ni orgánicos adecuados para su puesta en obra.
4. Los dos planes carecieron de financiación, aspecto muy ligado al anterior. Si bien el Plan Jones tiene una idea embrionaria para su "despegue", este no alcanza sino el nivel de esquema muy vago, en cuanto a precisar el desarrollo de la operación y no es carente de base, el criterio de que la relación de recursos a emplearse y particularmente la propuesta de inversiones inmediatas, están completamente equivocados. En el Plan de 1967, en cambio no se hace evidente , ni esa idea sobre la implementación financiera del plan. La propuesta física, lleva implícita la necesidad de poner en obra, inversiones cuantiosas sobre todo en materia de equipamiento. Por último, el congelamiento de terrenos de terceros para usos de suelo especiales, cuyos agentes no pueden ser las personas privadas, sino el mismo Municipio u otras instituciones oficiales, ha llevado a modificar parcialmente el plan, quitándole frecuentemente coherencia y orden en lo físico, valor primordial del estudio analizado.

## 6. QUITO EN 1973.

Aunque dedicamos un texto especial con referencias detalladas a propósito del diagnóstico de Quito, es conveniente ubicar históricamente el momento actual, como secuencia del somero análisis que antecede.

Es posible afirmar que el proceso de metropolitanización del área de influencia de Quito, se inicia en el curso de los años subsiguientes a la formulación del plan de 1967; ambos hechos no se encuentran necesariamente ligados el uno con el otro, como se podrá apreciar al analizar la parte relacionada con la delimitación del AMQ, sin que ésto signifique, que no hayan existido consecuencias que directamente hayan inducido a que se produzca tal proceso. Es indudable que existen muchas otras causas, que dadas en forma independiente o correlativamente, han ocasionado la metropolitanización.

Sin entrar al detalle, cabe enumerar las que han tenido una intervención directa y considerable, aclarando que es difícil adjudicarles mayor o menor importancia o preeminencia en el tiempo. Lo relevante es que en un momento dado, todos los aspectos se interrelacionan para que el fenómeno en sí mismo, tome la magnitud y las características tan peculiares de Quito y de su región.

Se puede citar los siguientes aspectos:

- El proceso migratorio, por el que Quito se convierte en uno de los centros de atracción más importantes, a la par que Guayaquil.

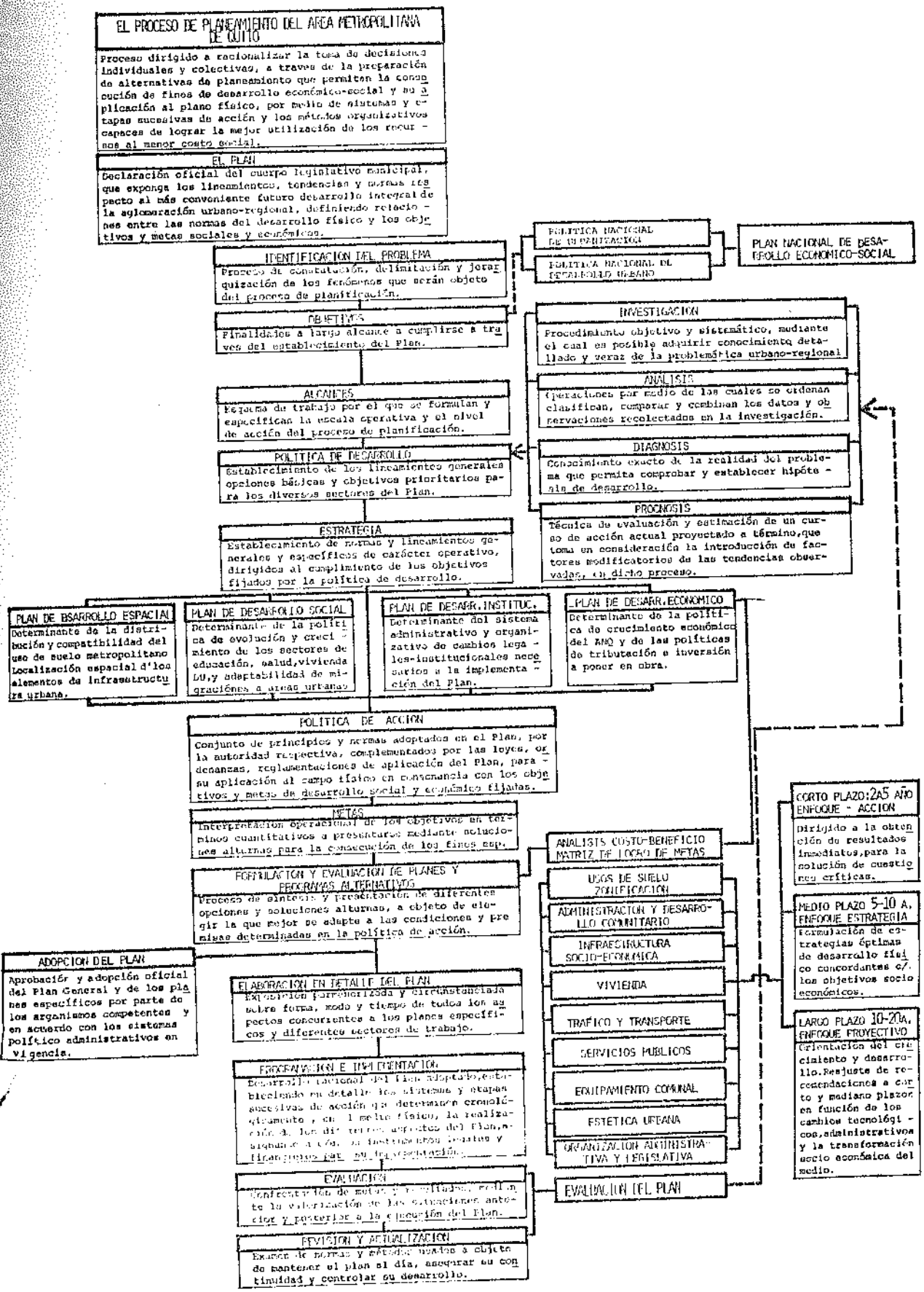
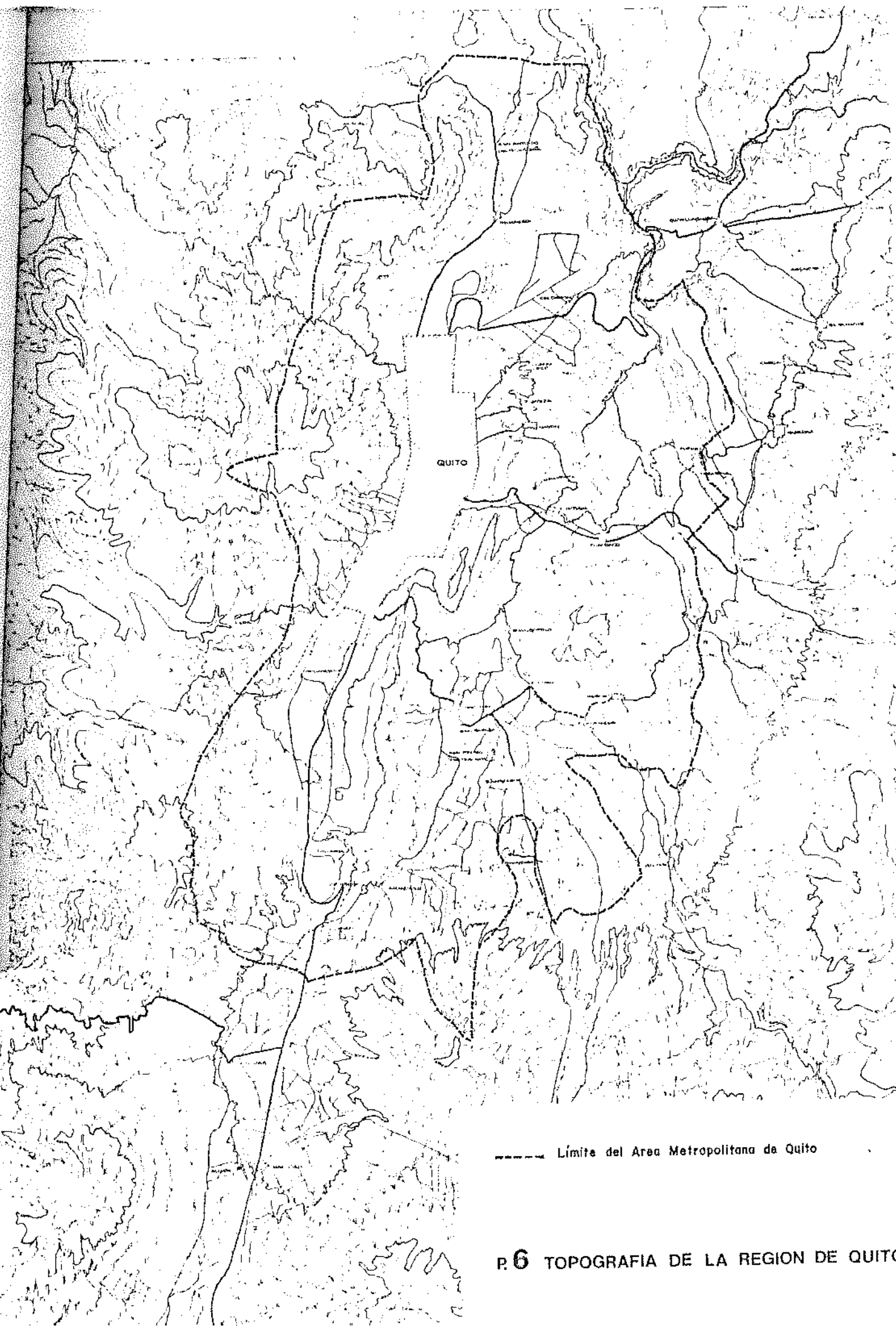



GRAFICO 4: METODOLOGIA DE ESTUDIO
P.Guardia B. USAID/E. Quito, Agosto 1972




P. 6 TOPOGRAFIA DE LA REGION DE QUITO

- El crecimiento explosivo de la población, como consecuencia directa de lo anterior.
- La complejidad y diversidad cada vez crecientes de las funciones de Quito, como centro poblado, burocrático, industrial, comercial y de servicios, que dan como resultado el que adquiera jerarquía de centro de decisiones, producción y consumo.
- La necesidad de espacio físico que deriva directamente de lo anterior y que conduce a la ampliación de los límites urbanos que virtualmente hace crecer la ciudad, tomando tierras de otros cantones y de sus propias parroquias rurales.
- La aparición de una situación socio-económica, que si bien no es privativa de esta época, reviste actualmente, caracteres agudos particulares, manifestados a través de la subocupación y la desocupación; de los desequilibrios sociales que dan una imágen de la polarización de la pobreza y la riqueza para los estratos bajos y altos respectivamente; mientras que se empieza a definir entre las dos una clase media en proceso de consolidación.
- Como secuela de lo anotado, se tiene por último, la extrema dificultad de organizar el desarrollo de la ciudad, a cargo de la administración local, que no cuenta con los medios finacieros, técnicos ni legales apropiados y de la administración nacional, que se ve incapacitada para crear los mecanismos de apoyo que a nivel nacional, debían implementar las políticas y finanzas locales. De todo esto, surge la pérdida de la tierra agrícola, el desorden del crecimiento, la especulación con los precios de la tierra, el deterioro del funcionamiento de la ciudad, etc.

Es preciso añadir que en el momento actual, se nota un elemento que ha participado directamente de los aspectos observados; la incursión en gran escala de instituciones financieras particulares o nó, dedicadas a conceder créditos para la construcción de viviendas.

El análisis de lo acontecido a partir de la aparición del mutualismo y del Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV) es muy importante, sin embargo se trata de contemplar un panorama global, que sin ser exhaustivo, se enmarque dentro del proceso histórico de los últimos años

El Banco Ecuatoriano de la Vivienda fué concebido como un instituto primordialmente financiero, destinado a canalizar el crédito concedido generalmente por agencias internacionales y su política se orienta al financiamiento de la vivienda, para aquel sector de población que posee ocupación estable, dentro de determinados límites económicos que los convierte en "sujetos de crédito" de la insitución.

Este mismo concepto utilitario deja entreveer por tanto, que el BEV no se trataba de un ente, cuyo alcance llegue a los grupos mayoritarios que requieren de vivienda y no cuente con los medios económicos para costearla, como ocurre en otros países, donde se implementan políticas de subsidio y ayuda social. Tampoco se crearon instrumentos jurídicos apropiados, que pudieran dar lugar al abaratamiento de costos, tanto de la tierra, como de la construcción, ni que permitieran la investigación de los recursos naturales y técnicos, tendientes a la consolidación de la industria de la construcción en sí.

El sistema mutualista, siendo parte del sector privado, no podía evitar el mismo esquema de funcionamiento del Banco, al contrario las condiciones debían ser todavía más restrictivas en cuanto al alcance social del sistema puesto en funcionamiento.

Lo expuesto hasta aquí, se refiere exclusivamente a los grupos mayoritarios, cuyos medios económicos, no les permiten acceder a los servicios prestados por el BEV y las mutualis -

tas, según las condiciones por ellos fijadas. Muy diferente es lo que concierne a los estratos medio y alto que indudablemente se beneficiaron de manera notoria, con el sistema imperante, de ahí el enorme impulso tomado por la construcción en Quito, aspecto que se ve afectado unicamente por razones de orden externo, como las devaluaciones de la moneda, alzas de los precios de materiales de construcción y de los salarios y sueldos. Los efectos producidos por éstos fenómenos no han sido sin embargo, perdurables pués se mantiene siempre creciente, el ritmo de construcción de vivienda, aspecto que se ha ampliado a la construcción de locales de oficinas, despachos profesionales y comercio, en razón de haberse extendido los servicios financieros a préstamos, que abarcan también estos fines.

Como consecuencia de lo anterior, es factible evaluar los resultados del proceso constructivo en la ciudad. Dadas las posibilidades que ofrecen las agencias financieras, la construcción de viviendas adquiere un auge que se refleja en la enorme demanda de terrenos y de materiales por parte de un sector de la población. Las restricciones que enfrenta la satisfacción de esta demanda, obligan a buscar soluciones, que por su parte modifican el modelo tradicional seguido hasta entonces. Prueba de ello, son los edificios de departamentos, la propiedad horizontal, los condominios, etc., que dan una nueva imágen física y crean asi mismo nuevos modos de vida, con sus defectos y ventajas, comparables a los de otras grandes ciudades.

## 7. LA REGION DE QUITO.

En este capítulo, se han sintetizado algunas apreciaciones sobre el desarrollo histórico de Quito. Es conveniente hacer extensivo este análisis preliminar al área, a la que la ciudad ha extendido su influencia directa. Se pueden colegir ciertos puntos importantes que dan una imágen general del conjunto, en base del proceso global de la aparición de centros poblados y de su integración al mecanismo de funcionamiento urbano a lo largo de la historia del país.

En lo referente a la aparición de centros poblados menores, han intervenido factores económicos como la factibilidad de explotar los recursos naturales, el aprovechamiento de la población indígena, la necesidad de ampliar las fronteras de las tierras colonizadas por los españoles, que fundaban asentamientos como baluartes de los territorios conquistados; su localización estaba dada asimismo, por la necesidad de establecer hitos (los tambos de tiempos del incario) en las rutas regionales; asi todos estos asentamientos originales se constituyeron en el gérmen de los pueblos actuales.

La evolución de estas aglomeraciones, estuvo sujeta siempre a la existencia de una ciudad principal, que orienta la economía del conjunto, originando una dependencia interna que prevalece hasta épocas actuales. Esta dependencia se da porque la ciudad principal, en el presente caso, Quito, se constituye en el mercado de consumo de la producción agrícola, única fuente que mueve la economía de su área de influencia. Por otra parte, se encuentran otras actividades que pueden ser calificadas de domésticas, es decir, simplemente orientadas a satisfacer las necesidades de la población de los pequeños pueblos, sin integrarse a la economía regional, y aún cuando ésto ocurra, es decir cuando se produce un principio de integración regional, los beneficios usualmente se dirigen hacia el centro principal. Tal es el caso de las industrias o de las fincas y haciendas ubicadas en los valles aledaños a Quito, cuyos propietarios en su mayoría, viven en la ciudad e invierten las utilidades provenientes del agro en la capital, constituyéndose además en consumidores

ductos ofrecidos por Quito.

En resúmen, la dependencia de la zona de influencia del centro principal, que como esquema se dá en todo el país, es válida también en el caso de Quito, haciendo de esta ciudad el centro motríz de la economía regional. Las consecuencias son evidentes: la hipertrofía de Quito, contrapuesta a las reducidas dimensiones de las poblaciones del área, la carencia de recursos financieros de estas poblaciones, cuya renta va a la capital, dejando en el sitio, modestos recursos que no son suficientes para dinamizar su economía; la fuerte migración definitiva o pendular que se produce, afecta no sólo las condiciones de vida del campo, sino que incide gravitalmente en el deterioro de la vida urbana.

Como ha de verse en capítulos posteriores, Quito no obtiene mayor ventaja por su calidad de centro de influencia, al contrario, se producen efectos negativos derivados sobre todo, de la imposibilidad de crear fuentes de trabajo suficientes y de ofrecer el equipamiento y los servicios necesarios, al igual de lo que ocurre con cualquiera de las poblaciones de la región, de acuerdo a su escala respectiva, para la población que se concentra en el centro motríz de un área como la descrita

# III. CONCEPTOS BASICOS PARA LA PLANIFICACION DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO.

## 1. SUPUESTO BASICO SOBRE LA REGION DE QUITO.

Al mencionar los niveles de planificación, se ha indicado que al presente, el Ecuador no cuenta con estudios concretos sobre la regionalización del país y que a pesar de que se han elaborado tres Planes Nacionales de Desarrollo, no se ha llegado a establecer una definitiva configuración regional.

En el estudio del Area Metropolitana de Quito, este aspecto se constituye en un factor negativo, escollo difícil de salvar, que ha inducido a que se adopte un supuesto básico sobre lo que es la Región de Quito; el criterio utilizado nos obliga a tomar la subdivisión político - administrativa más simple y que se pueda contar con datos estadísticos existentes: la provincia de Pichincha.

Sin embargo, el hecho de considerar a la provincia de Pichincha como "la región de Quito", presenta desde el comienzo, una serie de inconvenientes:

a) La provincia de Pichincha no es una unidad geográfica, pues se extiende más allá de las estribaciones de la cordillera Occidental, lo que supone la existencia de una gran diversidad de características físicas, entre las que se destacan preponderantemente las del Cantón Santo Domigno de los Colorados, cuyas particularidades no concuerdan con las de los otros cantones que ocupan los valles interandinos de la Hoya de Quito. De iguales discimilitudes participa toda la región Nor-Occidental de la Provincia.

b) La provincia tampoco se manifiesta como una unidad regional, integrada económicamente, pués, a parte de los condicionantes dados por los aspectos geográficos, contribuye también a su desarticulación el hecho de que el desarrollo de ciertas áreas carece completamente de homogeneidad. Para dar un ejemplo, citamos el caso de la zona nor-Occidental de Quito, que a pesar de su potencial y de la relativa cercanía de la Capital, no se ha integrado a la economía del conjunto, sobre todo por la carencia de la infraestructura vial indispensable.

c) El hinterland agrario de Quito, abarca zonas que van más allá de los límites provinciales; en este sentido, el aprovisionamiento de la capital en productos agropecuarios es muy significativa, pues cerca del 50% de dichos productos, provienen de fuera de la provincia. 1/

No obstante, el considerar como región al territorio provincial, permitirá en el futuro que, cuando se disponga de un esquema de regionalización del país, la provincia quede involucrada en la delimitación que se dé a la región de Quito, lo que se considera una solución apropiada para el problema, puesto que permite cierta elasticidad, que podrá encuadrarse dentro de cualquier criterio qie se acepte para la definición de la dicha región. 2/

---

1/ Censo de Entrada de Productos Agropecuarios a la ciudad de Quito. Municipio de Quito. FAO, 1971.

2/ Es importante indicar que tanto para Quito como para otros centros regionales del Ecuador, las regiones existen de manera latente, es decir, que al no haberse planificado su desarrollo, actualmente guardan un potencial que puede admitir la toma de decisiones y el establecimiento de políticas que propendan a la integración socio-económica

## 2. QUITO COMO CENTRO MOTRIZ NACIONAL.

Con el fin de apreciar la jerarquía funcional de Quito en el ámbito nacional, es conveniente puntualizar esquemáticamente algunas consideraciones al respecto, las mismas que desarrollan en detalle en el capítulo del estudio, correspondiente a la planificación de la ciudad.

Como se indica en el supuesto básico sobre la región de Quito, ésta no se muestra como una unidad geográfico-espacial definida y más bien guarda un potencial que no ha sido todavía sujeto de planificación para su desarrollo, de ahí, que no se señala en el presente subcapítulo a la región como centro motriz nacional, sino exclusivamente a la Ciudad en sí.

Quito, como centro motriz nacional, guarda conjuntamente con Guayaquil el primer lugar en el país; entre ambas ciudades, existe un paralelismo en lo que se refiere a las actividades económicas, tanto de producción como de comercio y servicios, así mismo, en lo que se refiere a la magnitud poblacional. Quito además cuenta como elemento, el hecho de ser la capital nacional, de modo que su radio de influencia, engloba todo el territorio del país en lo que se relaciona a la toma de decisiones y adopción de políticas de acción.

Estas consideraciones hacen necesario que su estudio revista un carácter especial determinado por las dos calidades diferentes que le caracterizan: primero como núcleo urbano de gran magnitud, en población, producción y consumo, y segundo como cabeza jerárquica de la estructura político-administrativa nacional.

Estas dos características, constituyen indudablemente las directrices generales que han de encauzar las propuestas para definir el marco territorial de influencia de Quito, o sea el área metropolitana, así como para la ciudad misma. De ellas se deducen los objetivos generales que se persigue con el trabajo, propendiendo a racionalizar el complejo funcional Quito-Area Metropolitana y posteriormente Area Metropolitana-Región.

## 3. METODO Y FASES DEL TRABAJO.

El método seguido para elaborar el presente estudio, fue establecido en base al desarrollo de un porceso de planificación que vaya cumpliendo diferentes etapas sucesivas y concatenadas entre sí. Este proceso se ha esquematizado en el cuadro adjunto que se explica por sí. (Cuadro Nº 4)

## 4. OBJETIVOS GENERALES Y ALCANCES.

Como punto de partida del trabajo, se ha elaborado los objetivos que deseamos alcanzar. Estos han sido divididos en dos grupos, en el primero que engloba aquellos a los que hemos denominado "la imágen-objetivo", marco concepcual que sitúa la finalidad última que se pretende y el segundo que comprende aquellos que concretan en detalle, dentro de los diferentes campos, la imágen esquiciada por los primeros. Este segundo grupo de objetivos, será explicado más adelante.

"La imagen-objetivo" busca:

- Contribuir al desarrollo integral del país, estableciendo las acciones que complementan en el nivel metropolitano, los objetivos y metas nacionales. Consecuentemente, el desarrollo integral del Area Metropolitana de Quito, deberá ser compatible con el marco referencial del Plan Nacional de Desarrollo.

- Crear el medio óptimo, físico, social y económico, en consideración a la utilización más apropiada de los recursos y la mejor utilización del suelo.

- Conformar el aparato institucional que permita el más amplio ejercicio de los mecanismos operativos, para la efectiva aplicación de las políticas de control y estímulo económico y la participación de la actividad privada dentro de lineamientos específicos de localización espacial y factibilidad económica, a fin de que los sectores público y privado puedan estimularse en cuanto a sus actividades mútuas.

- Canalizar la participación efectiva y democrática de la población, en la formulación y ejecución de la política de desarrollo comunitario.

Alcances del Plan:

Los alcances del Plan de Desarrollo del Area Metropolitana de Quito, se encuentran definidos por la escala de intervención que se pretende, en lo referente al proceso de acción y planificación municipal; se resumen en tres puntos básicos:

- Proponer un esquema general de ordenamiento del territorio metropolitano, en base a los lineamientos generales especificados en los objetivos y política del Plan.

- Formular un Plan de ordenamiento urbano para Quito, en base a la aplicación de programas de desarrollo espacial, social y económico, y su adecuación e implementación legal y administrativa.

- Proyectar los planes directores de las poblaciones incluídas en el Area Metropolitana de Quito, junto con las correspondientes medidas legales e instrumentales de carácter jurídico y financiero que aseguren su implementación.

# SEGUNDA PARTE : PLANIFICACION DEL AREA METROPOLITANA DE QUITO

# I. METODO DE DELIMITACION.

## 1. BASES TEORICAS - SUPUESTOS BASICOS.

Con referencia al proceso de crecimiento del área urbana de Quito y las poblaciones que están dentro de su zona de influencia, cabe destacar dos fenómenos importantes:

a. El crecimiento demográfico y físico de Quito ha sobrepasado los límites de la Ciudad, dando lugar a que se incremente notablemente su área urbana y haciendo que muchas familias se establezcan en sectores que anteriormente fueron tierras agrícolas y que con frecuencia son circunscripciones de parroquias rurales o de otros cantones, tal como sucede en el Valle de Los Chillos. Este hecho sin embargo no ha significado la formación de nuevos centros urbanos, ni la vigorización de los ya existentes; por el contrario, la población que se instala fuera de Quito sigue manteniendo en Quito su actividad de trabajo y utilizando su infraestructura de servicios educacionales, hospitalarios y de abastecimiento.

b. A medida del desarrollo del anterior proceso, la Capital se ha constituído paulatinamente en un polo de influencia con acción en un solo sentido, es decir, de atracción unilateral del que dependen prácticamente todas las poblaciones del área de influencia. Quito es el mercado de consumo, centro de trabajo y de prestación de servicios, que regula la economía general del área, con la consiguiente repercusión de una forma de dependencia, que ahoga a la misma ciudad por la gran demanda que se ejerce sobre ella y que detiene el desarrollo de los centros urbanos dependientes, incapaces de satisfacer sus propias necesidades.

Los dos fenómenos descritos tienen obviamente una serie de derivaciones de orden socio-económico y físico, salvables solamente con la ayuda de un plan general de desarrollo de la zona, que permita un proceso contínuo e integrado dirigido al mejoramiento de las condiciones existentes y a la adecuada utilización de los recursos humanos y naturales inscritos en un marco de ordenamiento del territorio.

La zona que alrededor de Quito está sometida a los dos fenómenos descritos, es la que se denomina Area Metropolitana de Quito, (AMQ) cuyo estudio ha conducido a la formulación del presente Esquema de Ordenamiento del Territorio.

Cabe señalar, sin embargo que tal denominación no se ajusta en su totalidad a lo que en la teoría se ha dado en llamar un área metropolitana, aunque manifieste tendencias claramente dirigidas a su consolidación como tal. 1/.

En efecto, la idea que prevalece sobre la definición de área metropolitana es la de un contínuo físico-urbano integrado social y económicamente. Sin embargo en el detalle y las características que debe tener, existen muchas concepciones al respecto, incluso opuestas en algunos casos, por lo que cabe citar determinados ejemplos. 2/.

---

1/ Fernando Guardia, Diagnosis de Aspectos Físicos del AMQ, cap. 2, Factores a Escala Metropolitana, punto 2.1.1, USAID/E, Quito, 1972.

2/ Arieh Schachar, Delimitación del Area Metropolitana de Quito,capitulo sobre Metodología, literales A, B, C, USAID/E, Quito, 1972.

En Inglaterra se considera como área metropolitana a un área urbana producto de un proceso de conurbación, en el que existe una ciudad central con una población mínima de un millón de habitantes, que por continuidad física ha involucrado en su espacio construído a otras poblaciones menores.

En Estados Unidos, la SMSA (Standard Metropolitan Statistical Areas) establece por su parte que el área metropolitana está dado por una ciudad central de por lo menos 50.000 habitantes, alrededor de la cual, otras ciudades, de otros cantones, están ligadas social y económicamente a la primera.

En Francia por último, la definición corresponde a territorios en los que se ponderan ciertas características basadas en las relaciones trabajo-vivienda, dadas por el transporte y en el tamaño de la ciudad, características a las que se da un valor crítico para la inclusión dentro del área metropolitana.

Las discrepancias que pueden existir entre los tres ejemplos citados, permite indudablemente establecer criterios para la definición que abarque un concepto más amplio y elástico como el que se establece en una de las ponencias del SEMINARIO DE AREAS METROPOLITANAS, realizado en Toronto, Canadá en 1971. 1/.

En efecto, esta ponencia da a conocer los mecanismos de delimitación y por lo tanto de concepto de área metropolitana, en base de indicadores, de los cuales cabe señalar los siguientes: 2/.

1. "Comunidades o áreas conectadas a la ciudad central por una continuidad urbana. Continuidad no incluye necesariamente áreas conectadas sólo por una línea en desarrollo".
2. "Comunidades incluso si no están conectadas por continuidad urbana, si la mayoría de su población está sustentada por su vinculación a la ciudad central o a las áreas ya incluídas. En la práctica esto significa que al menos del 15% al 20% de la fuerza laboral tienen trabajo en la ciudad. Sin embargo, algunas comunidades no están incluidas si las personas ocupadas en la agricultura forman un grupo mayor que las que van y vienen a la ciudad a trabajar".
3. "Pequeñas comunidades satélites si el área urbana es casi contínua y si se manifiesta claramente la ciudad central como foco económico y social. Ejemplos: son Scranton y las áreas de Wilkes-Barren en Pensilvania y en torno a Lens y otros centros en el norte de Francia".
4. "Ciudades adyacentes de gran tamaño (más de 50.000 habitantes) se incluye en un área metropolitana si existe un área pequeña o no urbanizada entre ellas, si existe evidencia del activo crecimiento urbano en el área intersticial y otras surgen entre una cantidad notable de trabajadores estimada, por ejemplo, cuando el 5 % combinan su trabajo y su lugar de residencia de una ciudad a otra. Sin embargo es muy difícil establecer reglas generales para el tratamiento de dichas áreas urbanas adyacentes, como

---

1/ Problemas de las Areas Metropolitanas, Ponencia Nº ; Algunos Aspectos Demográficos Económicos y Administrativos de las Metrópolis Contemporáneas. Richard Forstall y Víctor Jones, Segunda edición de la versión en Español, Instituto de Estudios de Administracón Local. Madrid. 1969. Pag. 88.

2/ Ibid.

son: Lancashire en Inglaterra; Massachussets en el Este, Connecticut y Ohio en el noroeste de los EE.UU.; o el Ruhr en Alemania".

La ponencia citada se ratifica con el estudio de Luis Unikel sobre la ciudad de Méjico1/, en el que se dice: "En términos generales se acepta definir como zona o área metropolitana de una ciudad, a la extensión territorial que incluye a la ciudad central y a las unidades políticO-administrativas contiguas a ésta (o a otras unidades pertinentes a la mencionada zona metropolitana) que tienen características metropolitanas (tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas), y que mantienen una interrelación socio-económica directa, constante y de cierta magnitud con la ciudad central (o con el área urbana)". 2/.

En el caso de Quito, se cumplen muchas de estas condiciones, justamente los dos fenómenos enunciados como representativos de la ciudad n la introducción a este capítulo se los describe conceptualmente. Pero cabe anotar, que estos patrones de definición han sido aplicados a ciudades y países donde la industria juega un papel preponderante dentro de la fuerza de trabajo que está a su servicio, mientras que en lo que corresponde al Ecuador y particularmente a Quito, aún no pueden identificarse estas características tan acentuadas como en los casos mencionados. Por esta razón, el modelo de comportamiento no está fundamentado en actividades tales como el transporte de materias primas y de productos elaborados y movimientos pendulares de vivienda a trabajo, específicamente para obreros, sino solamente en la dependencia que se tiene de Quito para abastecimiento de ciertos productos, prestación de servicios generales y como centro de trabajo de múltiples ramas de actividad no necesariamente relacionadas con la industria, como lo demuestra el cuadro Nº 5 de movimiento de pasajeros entre la capital y otras poblaciones por motivos de viaje.

1/ Luis Unikel, La Dinamia del Crecimiento de la Ciudad de Méjico, Revista Interamericana de Planificación, SIAP, Vol. VI, Nº 21, Marzo, 1972.

2/ Ibid, pág. 69.

## 2. PROCESO DE TRABAJO.

Una vez establecidos en el capítulo anterior las características generales, los criterios conceptuales y la definición adoptada para el Area Metropolitana de Quito, se ha seguido un método para su delimitación que presenta tres fases, cuyos resultados y explicación se las detallan a continuación:

a. Criterios de delimitación fundamentados en observaciones in situ, en algunos supuestos no confirmados y en información estadística desactualizada en su mayor parte, como el censo de población de 1962 y de otro tipo de información de insuficiente credibilidad, cuyos datos debían ser comparados con la información parcial recopilada hasta entonces por la oficina de Area Metropolitana en el curso de sus investigaciones.

   A pesar de estas circunstancias, esta fase del trabajo dió las pautas metodológicas para las subsiguientes etapas. 1/.

b. La aplicación de la metodología anterior toma en consideración las áreas de influencia inmediata y secundaria de Quito, basada en los criterios anteriores, pero contando con información más adecuada, aparte de que se introdujo un factor preponderante en la delimitación, consistente en el acoplamiento de ésta a la división político-administrativa de la provincia de Pichincha. 2/.

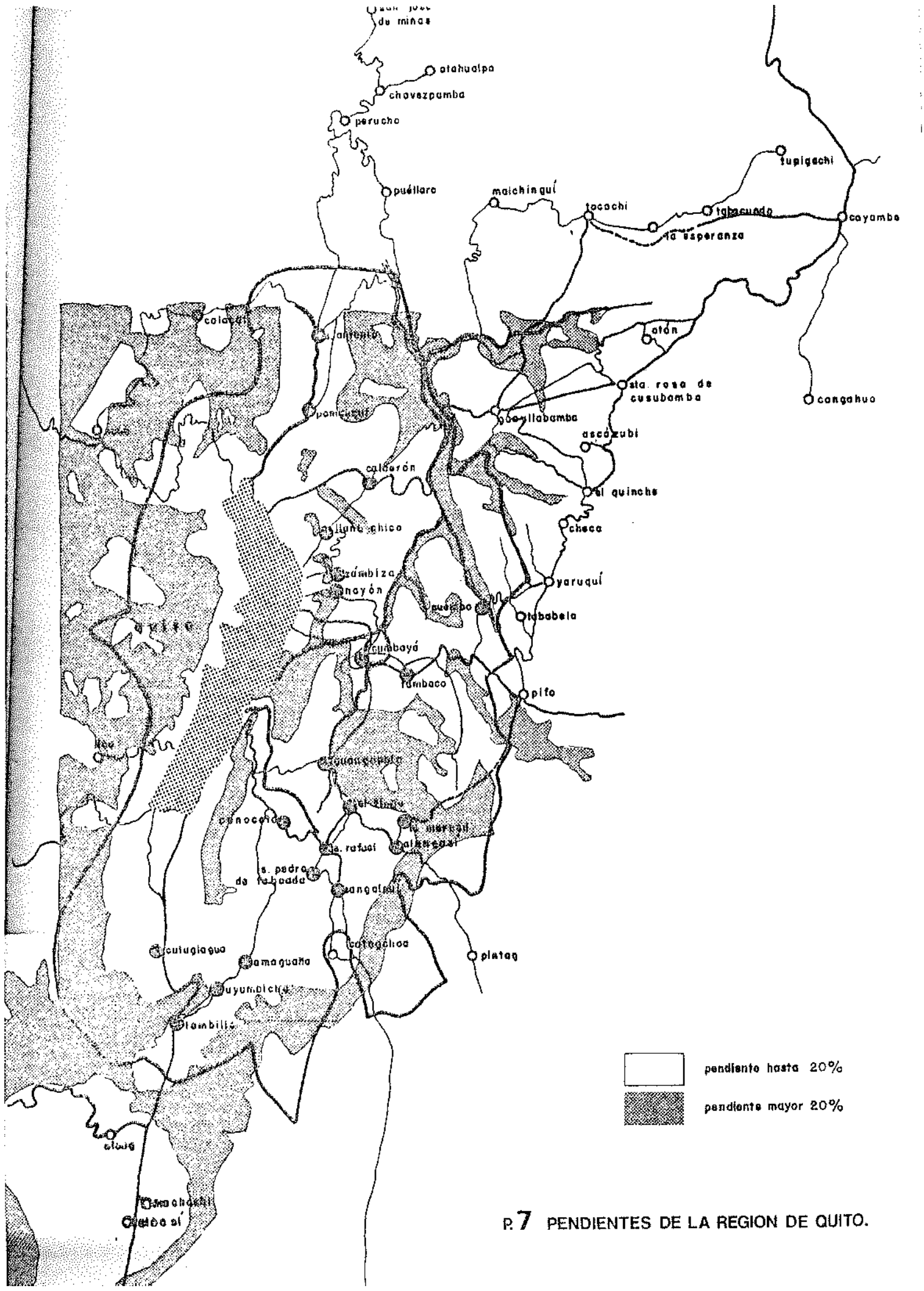
c. La delimitación definitiva del AMQ, eliminó toda información sin garantía de autenticidad en cuanto a los datos y tomó aquella que ha sido elaborada para estos fines, mediante las investigaciones específicas efectuadas por la Oficina del Area Metropolitana durante el año 1972 se mantienen las mismas bases teóricas ya expuestas, considerando indicadores dentro de una gama menos compleja que los originalmente tomados en cuenta. 3/.

Cabe indicar aquí, que en forma previa a este estudio, por medio de la Ordenanza Municipal Nº 1353 expedida en Mayo de 1971, se hizo una delimitaión preliminar del Area Metropolitana de Quito, la misma que será sustituída por los resultados de este trabajo. A propósito de los efectos de esta Ordenanza, se hacen los comentarios correspondientes en capítulos posteriores.

1/ Arieh Schachar, La Delimitación del Area Metropolitana de Quito. Agosto, 1972.

2/ Fernando Guardia, Diagnosis de aspectos físicos, Evaluación de las condiciones existentes. Factores a Escala Metropolitana, Diciembre de 1972.

3/ Informe preparado por el equipo de trabajo de la Oficina de Area Metropolitana de Quito, Dirección de Planificación, Municipio de Quito, 1973.




P. 7 PENDIENTES DE LA REGION DE QUITO.

## 3. CRITERIOS DE DELIMITACION. 1/

El reciente crecimiento de Quito ha dado por resultado el surgimiento de un Area Metropolitana que se extiende más allá de los límites de la ciudad. El análisis del A.M.Q. se basa en cuatro características principales de las Areas Metropolitanas.

### 3.1. INTEGRACION FISICA DEL AREA METROPOLITANA:

Las áreas edificadas del Area Metropolitana se extienden más allá de los límites municipales de la ciudad central. La expansión de las áreas edificadas más allá de los límites municipales se debe a la rigidez de sus límites, por la constante demanda de nueva vivienda, por el alto costo de los terrenos dentro de la ciudad y por las regulaciones de construcción menos restrictivas en las áreas fuera del límite de la misma. La expansión del área edificada ocurre, muy frecuentemente en las fértiles tierras agrícolas.El desarrollo de las áreas edificadas fuera de los límites de la ciudad puede privar a la ciudad de parte de su base impositiva (principalmente de las familias de altos ingresos que emigran hacia las parroquias rurales fuera de la ciudad central).
La expansión urbana puede aumentar los costos de su infraestructura tales como: caminos, agua, alcantarillado,etc. Mientras la distribución de los empleos (u ocupaciones) permanezca concentrado dentro de la ciudad central, la expansión urbana seguirá aumentando la distancia del recorrido diario, así como el tiempo empleado y el dinero gastado en los viajes al trabajo.

En razón del precio de los terrenos y la tenencia de los mismos, el desarrollo de las áreas edificadas en los margenes de la Ciudad Central no ha sido contínuo: se encuentra la forma espacial de cinta de desarrollo a lo largo de los principales ejes de transporte o a "salto de rana" hacia las tierras agrícolas. Estos dos tipos de crecimiento metropolitano son poco eficientes para la provisión de servicios y para mantener una distinción clara entre las áreas urbanas y las rurales. La delimitación de la A.M.Q. se basará en el patrón actual de áreas edificadas y las tendencias de la futura expansión urbana.

### 3.2. INTEGRACION ECONOMICA DEL AREA METROPOLITANA:

Cada Gran Ciudad extiende su influencia hacia las áreas que la rodean. Esta influencia se expresa en todas las facetas de la vida: en lo político, lo económico, lo social y lo cualtural. Las actuales zonas de influencia varían en concordancia con los diversos aspectos de la influencia. Debido a la fuerte interrelación que existe entre los aspectos político, económico y cultural del desarrollo urbano, es posible superponer las varias zonas de influencia y determinar un "Campo Urbano" unificado que se adapte a los diversos aspectos de la influencia urbana. El campo urbano de una gran ciudad como Quito, puede extenderse sobre una parte considerable del país. Al ser la capital del país, Quito extiende su dominio político a todo el país. En todos los demás aspectos, comparte su influencia con Guayaquil, el mayor centro económico del país. Para la planificación tanto nacional como regional es importante determinar la zona de influencia de Quito en su macro escala, justamente con las zonas de influencia de otros centros principales del país. Para fines de planificación urbana es imperativo establecer la zona de influencia inmediata a Quito.

La integración económica se manifiesta en distintas maneras:

---

1/ Op. Cit.: Arieh Schachar.

A. MERCADO LABORAL UNIFICADO:

El de mayor importancia es el mercado laboral unificado de Quito y las parroquias aledañas. Quito proporciona oportundades de trabajo a la fuerza laboral de toda el Area Metropolitana. La expresión sobrasaliente del mercado laboral ampliado de Quito se manifiesta por la modalidad o patrón de viajes de la fuerza laboral que tiene que trasladarse a su trabajo en Quito. El "Campo de Recorrido" (Commuting Field) se determina principalmente por la naturaleza de la accesibilidad regional, que está influenciada por el patrón de asentamiento, la red de vías y el nivel de los servicios de transporte.

B. PROVISION DE SERVICIOS:

La integración del Area Metropolitana se expresa mediante la provisión de los servicios comerciales en Quito para atender a la población de las parroquias en el Area Metropolitana.

Los servicios comerciales que proporciona la ciudad central al Area Metropolitana son de diferentes tipos: servicios financieros, servicios administrativos, de adquisición de productos, principalmente de los de tipo mediano a los de alta categoría, y los servicios cultural y de diversión, la Municipalidad de Quito suministrará varios servicios públicos a las parroquias del Cantón, lo que contribuye a fortalecer la integración de la ciudad y de sus alrededores.

C. MERCADO CENTRAL:

La tercera faceta de la integración económica del AMQ es la ciudad central como mercado principal para los productos agrícolas de la región, y la emergencia de una red completa de centros secundarios vinculados al centro principal. Debido a la proximidad de los grandes mercados de la ciudad central, las áreas agrícolas a su alrededor son intensamente cultivadas y sus productos son distribuidos dentro del Area Metropolitana.

La ciudad central con su crecida población y sistema de mercado bien desarrollado es el principal mercado para los productos de la región. Fuera del mercado principal de la ciudad central, se están desarrollando mercados secundarios, de preferencia en las parroquias más grandes. Los mercados secundarios surten a una parte considerable de la totalidad de compras que hace la población de la parroquia, y en lo que respecta a determinados artículos están atrayendo clientela de la ciudad central. La distribución del espacio, el tamaño y variedad de los bienes de consumo de los centros secundarios están siguiendo muy de cerca los principios de la "Teoría de la Plaza Central", que representan una estructura jerárquica para las funciones distributivas.

D. CAMPO DE RECREACION:

Tomando en consideración que las normas de vida están cambiando, las actividades recreativas ganan cada vez mayor importancia en el sistema de vida urbana. Dentro del Area Metropolitana, la ciudad central no tiene capacidad para la provisión de amplios espacios abiertos con fines recreativos. Las áreas ubicadas en los alrededores de la ciudad central, con fácil acceso para su población, pueden ofrecer buenas oportunidades para la recreación. Esta faceta de integración se manifiesta por un visible movimiento de la población de la ciudad central hacia las áreas aledañas, especialmente durante los fines de semana y días festivos. Esta función de los espacios abiertos y otras amenidades y servicios con fines recreativos, debe merecer especial atención al planificar las Areas Metropolitanas.

La integración económica de la ciudad central con los asentamientos de sus alrededores, es la etapa que precede en el proceso de integración física del área edificada. La intensidad y dirección de los vínculos económicos determinan las futuras tendencias de desarrollo espacial del Area Metropolitana.

3.3. LA ESTRUCTURA INTERNA DEL AREA METROPOLITANA:

La estructura del Area Metropolitana está en proceso evolutivo como resultado de sus características físicas, factores económicos, factores sociales y estructura administrativa. Las características físicas del terreno están influyendo en la dirección del crecimiento de las áreas edificadas, y su patrón espacial, esto es, concéntrica, longitudinal, sectorial, digitiforme, etc. La topografía, las pendientes y la red fluvial al determinar la pauta de accesibilidad de la región, están imponiendo su influencia en la integración económica del Area Metropolitana, como también la modalidad en el uso de sus terrenos. Los factores económicos que modelan la estructura de una Area Metropolitana, son principalmente, el resultado de una competencia de sitios para los diversos usos de los predios, tales como: vivienda, industria, actividades comerciales, etc. Esta competencia se manifiesta a sí misma mediante funciones de oferta-alquiler (bid-rent) que determinan las normas de uso de los terrenos en el Area Metropolitana. La expresión comprensiva de los factores económicos que están cambiando la estructura Metropolitana es la distribución del precio de las tierras y el patrón de uso del suelo.

El análisis del precio de las tierras y del uso del suelo está proporcionando un conocimiento profundo del mecanismo económico que estructura el Area Metropolitana. Los factores económicos son decisivos en la configuración del patrón de densidad residencial. El cambio entre accesibilidad y el consumo de las tierras tiende a suplir la gradiente exponencial negativa de la densidad en el Area Metropolitana (En una ciudad alargada como Quito, el patrón de densidad se modifica en una forma elipsoide). El patrón del uso del suelo regional en el Area Metropolitana es resultado de la competencia de tierras entre el uso urbano y el agrícola, toda vez que los usos urbanos están empujados hacia las áreas rurales. El patrón de uso del suelo del Area Metropolitana se caracteriza por la especialización espacial de sus diversas partes. El Distrito Central de Negocios (CBD) es el centro comercial y de servicios para toda el Area Metropolitana, aprovechando las ventajas de ubicación del mercado laboral unificado y de la red de transportes.

Los factores sociales que afectan a la estructura del Area Metropolitana se basan en la tendencia de la población de agruparse siguiendo características socio-culturales similares. La mayor parte de las características reflejan diferentes niveles de opulencia en los diversos grupos poblacionales. El proceso de agrupamiento, conforme el cual los grupos de características similares tienden a la proximidad espacial, está plasmando la estructura interna del Area Metropolitana en un patrón radial, conservando cada sector su carácter y tipo propios al grupo poblacional.

En una ciudad alargada como Quito, el patrón radial puede manifestarse con una dicotomía espacial bien definida entre el sector norte al área central y el sur de ésta. Este tipo de división merce la especial atención de los planificadores, ya que ello da origen al potencial de tensión social y política dentro del Area Metropolitana.

Como las parroquias que circundan a la ciudad central se encuentran aún atravezando por un proceso de urbanización, su población presenta una serie de características socio-culturales diferentes. El cerco parroquial va a tener una edad estructural más temprana, un nivel educacional inferior, una menor estructura profesional de empleos y un patrón de actividades social diferente. A medida que la ciudad central se extiende hacia las parroquias circunvecinas las diferencias socio-económicas serán menos marcadas. En la última etapa del proceso de desarrollo del Area Metropolitana, la gradiente socio-económica entre la ciudad central y las parroquias de su alrededor puede invertirse, como resultado dela migración de los habitantes de altos ingresos hacia las áreas fuera de la ciudad central.

3.4. LA DINAMICA DEL AREA METROPOLITANA:

Un área metropolitana se caracteriza por una alta tasa de crecimiento, como ejemplarizando el rápido desarrollo de la parte superior del sistema urbano. El acelerado crecimiento del área metropolitana se basa en el poderoso atractivo que ejerce sobre el elemento migratorio que procede de las diversas provincias del país. La norma migratoria es del tipo denominado "proceso por pasos" (step wise) se filtra a través de los niveles jarárquicos del sistema nacional urbano de las áreas rurales hacia las ciudades pequeñas y de éstas a las medianas y a las grandes ciudades. Al mismo tiempo el proceso migratorio es más fuerte en las provincias que están próximas a la gran ciudad y su intensidad decrece en las provincias que se hallan más alejadas de ésta. Represéntase el patrón migratorio por una función de distancia negativa declinante (negative distance decay fuction), que sirve para proyectar las futuras corrientes migratorias hacia el área metropolitana. La atracción de la gran ciudad puede tornarse tan potente que hasta las parroquias dentro del área metropolitana pueden perder población a través de la migración hacia la ciudad central. Se trata de un fenómeno temporal que se revertirá por sí msimo eventualmente,a medida que disminuya la disponibilidad de terrenos dentro de la gran ciudad, y la densidad sea cada vez más alta.

La otra fuente de desarrollo de un área metropolitana es el incremento natural. En la presente etapa de desarrollo, la tasa de nacimientos del Area Metropolitana es similar al de las áreas rurales, en tanto que la tasa de mortalidad es más baja, en razón de las mejores condiciones que imperan en el Area Metropolitana. La proporción de las dos fuentes de crecimiento del Area Metropolitana está cambiando en concordancia con el nivel de desarrollo del país. Es de creer que en la actualidad, la fuente de desarrollo más importante para el Area Metropolitana de Quito constituye la inmigración proveniente de las diferentes provincias del país.

La distribución espacial del incremento natural y el asentamiento de los inmigrantes dentro del Area Metropolitana determina la dinámica interna de esta Area. Es de creer que la "Oleada" (tidal wave) del cambio metropolitano está a punto de emerger. Esta poderosa corriente que involucra a las áreas con la más alta tasa de crecimiento inicia su existencia en el centro y se mueve luego gradualmente hacia afuera en dirección a la periferie de las áreas metropolitanas. La ubicación precisa de la oleada se determina por las tasas diferenciales del incremento natural en las diferentes partes de las áreas metropolitanas y por la distribución espacial del primer asentamiento de los inmigrantes. En la actual etapa de desarrollo de Quito, se espera que la cresta del impulso de crecimiento se ubique dentro de la ciudad central, a cierta distancia del distrito comercial central (C.B.D.) de la ciudad. La identificación de la "oleada", que es la zona de más rápido crecimiento dentro de las áreas metropolitanas y la delineación de su dinámica ,

proporciona al planificador un instrumento eficaz para el análisis y la proyección del desarrollo futuro dentro del Area Metropolitana.

# 4. LA INTEGRACION FISICA DEL A.M.Q.

## 4.1 CARACTERISTICAS FISICAS DEL A.M.Q.

El desarrollo físico del A.M.Q. se encuentra fuertemente influenciado por las características del terreno, la topografía, las pendientes, la red fluvial y el micro-clima. La ubicación de Quito en un altiplano tiene un papel decisivo en sus normas de desarrollo. (Ver Planos Nº 6 y 7). La ciudad central ocupa un estrecho valle entre la cadena montañosa del Pichincha hacia el oeste, que se remonta a una latura de alrededor de 4.750 m. y la cadena de Huanguiltagua al este, la misma que alcanza una altura cercana a los 3.000 m. La extensión de la cuenca de Quito es de cerca de 40 Km. en dirección del norte a sur ( San Antonio de Pichincha a Cutuglahua) y de aproximadamente 5-6 Km. en dirección de este a oeste. El promedio de altura del valle en la altiplanicie del área de Quito es de casi 2.900 m. El alargado valle que se extiende de norte a sur se halla bloqueado al oeste por la cadena montañosa del Pichincha, pero tiene conexiones de accesibilidad hacia el este, que conduce a un valle más bajo del altiplano, el valle del Río Guayllabamba. Las aberturas entre la cuenca de Quito y el valle del Río Guayllabamba se han visto facilitadas por la erosión de las penetraciones superiores de los tributarios del Guayllabamba hacia el interior de la cadena de montañas situadas al costado este de Quito, La altura promedio de este valle es de entre los 400 y los 500 m. menor que la del valle de Quito (Tumbaco 2.350 m. Conocoto 2.520 m.). El valle de Guayllabamba está dividido por el cerro Ilaló (3.167 m.) en dos valles; el valle de los Chillos, al sur del Ilaló y el de Tumbaco al norte de éste. Esta diferencia de altura tiene un impacto muy importante en el micro-clima del valle más bajo comparado con el de la cuenca de Quito: consistiendo la principal diferencia en la temperatura media más alta del valle inferior (la temperatura media anual en Quito es de 13°C; en Sangolquí de 15; 1C; y de 19; 4C en Guayllabamba). El clima abrigado del valle bajo tiene una efectiva atracción para la población de Quito.

La cuenca de Quito y el valle inferior se inclina suavemente hacia el norte. Los dos valles están fuertemente seccionados por los tributarios del Río Guayllabamba. Debido a la suavidad de las cenizas volcánicas que forman los suelos de los valles, la magnitud, relativa de las alturas imparte una poderosa fuerza erosiva a las corrientes de agua y al caudal de lluvias lo que ha dado origen a numerosas corrientes tributarias relativamente insignificantes que han producido cortes fuertmente escarpados, formando un patrón de desagüe profundamente inciso a través del suelo de las cuencas. Los encañonados valles constituyen el obstáculo más difícil para el desarrollo de la red vial, al reducir considerablemente el número de conexiones en el sistema. El propio Río Guayllabamba que corre de sur a norte por una profunda cañada,corta la parte inferior del valle en dos partes separadas, el Valle de Tumbaco y el de Yaruquí, prestando una limitadísima accesibilidad entre los dos. La profunda cañada crea una barrera física hacia el este del Area Metropolitana.

Un factor decisivo en el desarrollo del área edificada del A.M.Q. es su configuración con fuertes pendientes (Ver Plano Nº7). En una ciudad situada en un angosto valle con escarpadas laderas al oeste y el este,el urbanista y el constructor deben tomar firme decisión respecto a la ubicación, escogiendo el terreno ya sea en las cercanías , en las escarpadas la

deras, o construír a menor costo una unidad similar en terrenos casi planos en las extremidades sur o norte de la ciudad, aunque estas áreas tengan menor accesibilidad hacia el centro. El desarrollo actual del área edificada suministra evidencia tangible respecto a este proceso de decisión y el impacto de la configuración topográfica del crecimiento de Quito.

4.2. EL CRECIMIENTO FISICO DEL AMQ.

El Plano 1 señala las etapas de desarrollo del área edificada de Quito y el Plano 8 demuestra el alcance de las áreas edificadas dentro de la región. La configuración de crecimiento que emerge del Plano 1 tiene forma elipsoide, fuertemente influída por el patrón de pendientes. A medida que el costo de construcción en las laderas se hace prohibitivo con gradientes mayores a 10°, el patrón de desarrollo espacial se ha visto limitado por laderas aún más acentuadas hacia los lados oeste y este del valle de Quito. El patrón de crecimiento viene repitiéndose a sí mismo varias veces en el orden siguiente: "Cinta de Desarrollo" a lo largo de los ejes que conducen al centro y luego rellenos entre las cintas y las suaves laderas a ambos costados de las cintas. La longitud de las cintas delanteras se incrementa de tiempo en tiempo, pero es importante anotar que hasta las postrimerías de los años cincuenta, la ciudad conservaba una compacta configuración elipsoide, cuyas dimensiones eran 7 Km. en el eje mayor y 3 Km. en el eje menor, dando un factor de oblongidad de 2,3.La "explosión" del área edificada ocurrió durante los años sesenta: el mayor impulso de desarrollo se registró en los terrenos relativamente planos situados al norte del sector central, en tanto que la extensión de área edificada existente hacia el oeste y el este fue prácticamente pequeña, a medida que los bordes del área desarrollada se aproximaban hacia las escarpadas laderas del Pichincha y las del costado oriental. La extensión de área edificada hacia el sur ha sido más restringida, pero en este caso, no debido a la limitación de las laderas sino a las densidades más altas en estas áreas que en las de la parte norte de la ciudad ( Ver Plano 9 ). Durante los años sesenta, la configuración elipsoide de la ciudad vino más que a duplicarse a lo largo de sus ejes principales, llegando a una longitud de 18 Km., mientras que el eje menor creció en muy pequeña escala, con un promedio de 3,5 Km. Esta norma de crecimiento trajo consigo el factor de oblongidad que subió al muy alto factor de 5,1. Esta tremenda expansión longitudinal se hizo posible debido al mejoramiento de las normas de accesibilidad, tanto del transporte público como por el crecimiento del número de carros de propiedad particular, principalmente en la sección norte de la ciudad.

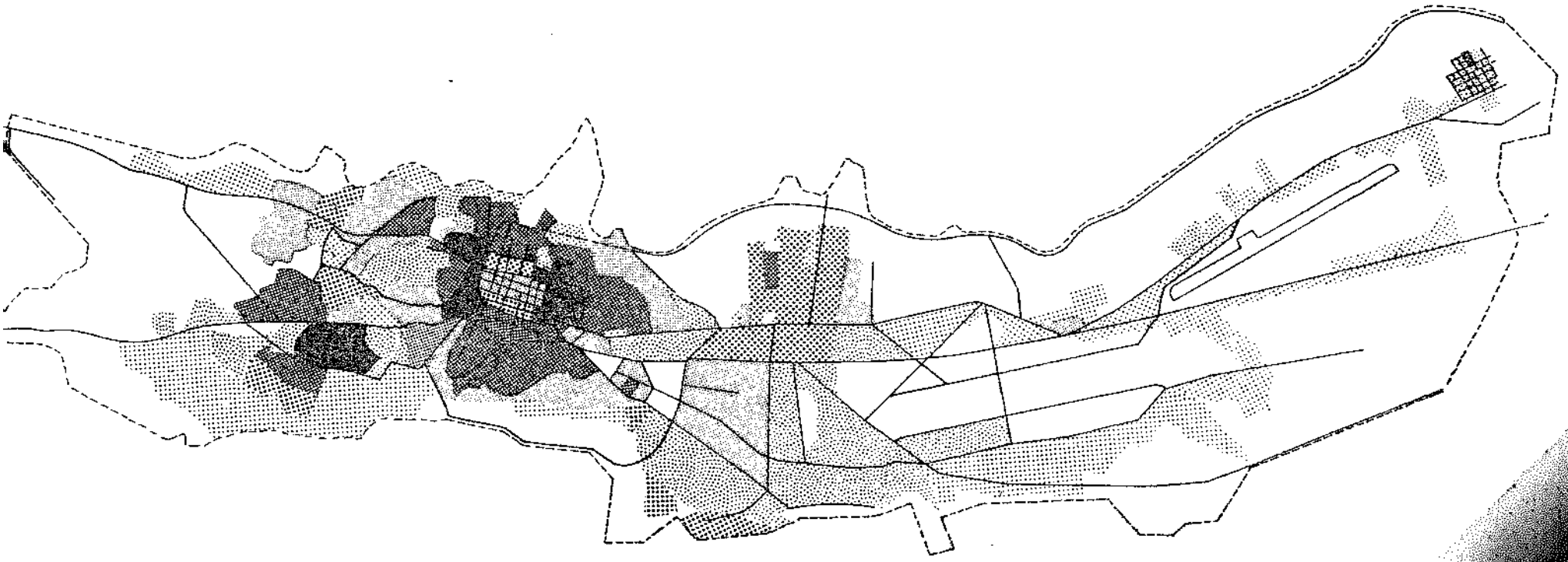
La reciente expansión longitudinal de la ciudad, dirigida principalmente hacia el norte,se caracteriza por dos fenómenos: 1) Las bajas densidades promedio de las áreas residenciales (Plano 9 ). 2) Las nuevas subdivisiones están dejando entre sí grandes trechos de terrenos no urbanizados, mientras se extiende considerablemente la extensión del área urbana edificada. Este tipo de expansión está sometiendo a duro esfuerzo la dotación de servicios públicos, tales como: caminos, agua potable, alcantarillado, escuelas, etc. A causa de las bajas densidades y la extensión de las nuevas subdivisiones, la tasa de aprovechamiento de tierras para determinada población ha estado creciendo constantemente. En el período comprendido entre 1958-1971, la población ha crecido constantemente. En este lapso, la población de Quito creció de 305.000 a 551.000 habitantes ( éstas cifras se basan en la interpolación geométrica de censos poblacionales de 1950 y 1962). 1/

---

1/Junta Nacional de Planificación, División de Estadística y Censos:

Proyección de la Población, 1960-1975, pag. 41-42.

P.8 TAMAÑO DE LAS POBLACIONES DE LA REGION DE QUITO.



| | |
|---|---|
| hasta | 50 hab/has. |
| 51 — | 100 " |
| 101 — | 300 " |
| 301 — | 600 " |
| 601 — | 1.000 " |
| 1.001 y más | " |

P. 9 DENSIDADES DE QUITO. 1962

fuente: Expediente de Quito de 1.964.
Densidades por hectarea neta

esto equivale a un crecimiento poblacional del 80.7%. En el mismo período, la extensión total de área edificada en la ciudad creció de 1.518.0 Has. en 1958 a 3.113.2 Has. en 1971 (estas cifras se basan en el plano de la ciudad de 1958 y aerofotografías de 1971). La expansión superficial en este período llegó al 105.8%. Esto significa que el aprovechamiento de tierras creció un 30% más rapidamente que el crecimiento poblacional para el período 1958-1971. Mientras que hasta 1958 la proporción de aprovechamiento de terrenos era de 5.0 Has, por 1.000 habitantes, la proporción poblacional agregada entre 1958-1971 creció hasta 6.5 Has. por 1.000 habitantes. Estas cifras, aunque se basaran en toscas estimaciones de la población y de las áreas edificadas, son válidas para establecer la política de planificación, ya que ponen de relieve tendencias de desarrollo que están determinando la extensión futura de la ciudad.

Las recientes tendencias de desarrolllo de las áreas edificadas capacitan la formulación de alternativas para el crecimiento físico futuro del AMQ. Estas alternativas no son mutuamente exclusivas y algunas de ellas pueden acaecer simultaneamente:

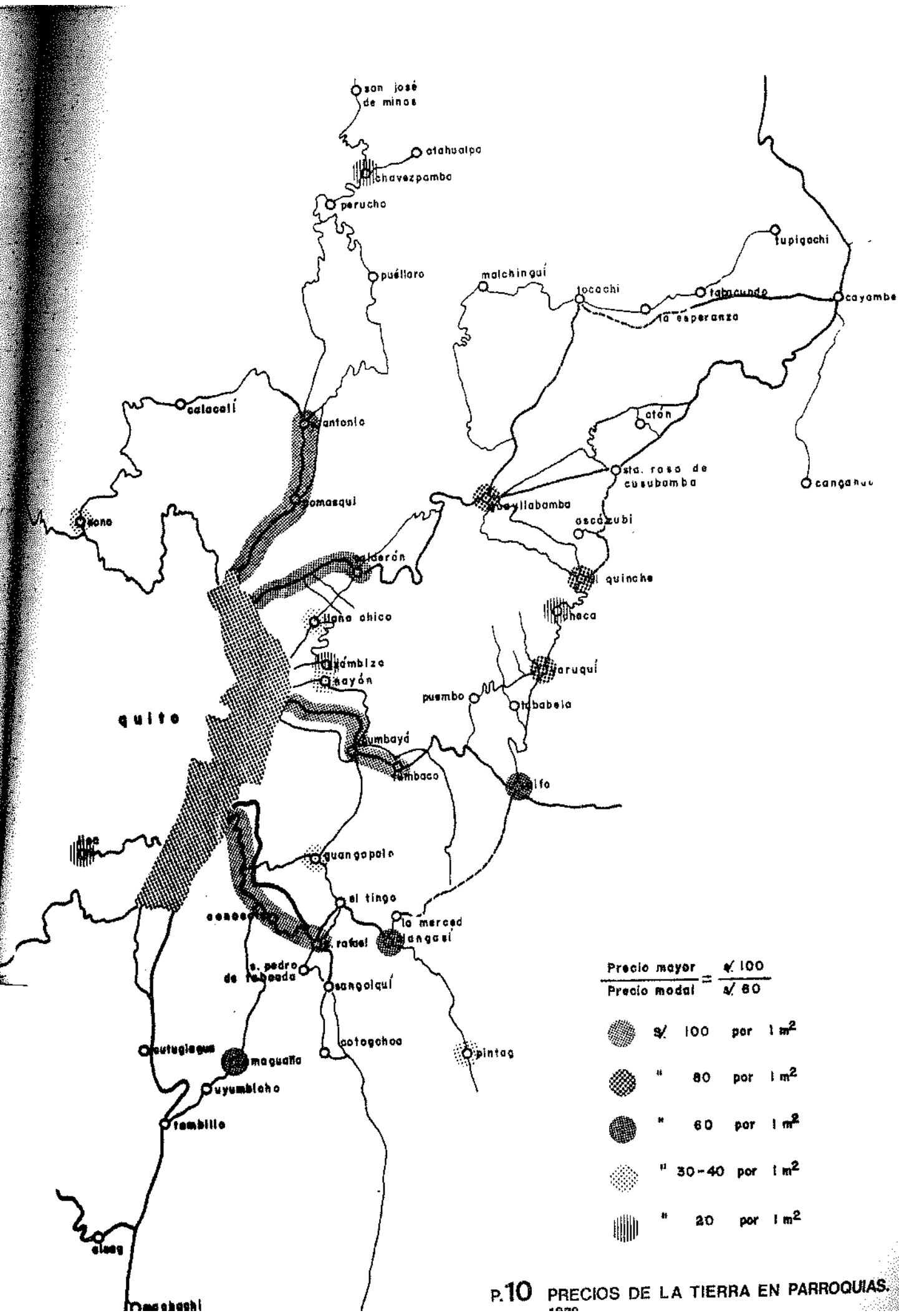
a) Ocupación de los espacios vacantes disponibles dentro del marco del área edificada, principalmente en la parte norte de la ciudad.

b) Ascenso hacia las gradientes más suaves de las faldas, principalmente hacia el oeste de la parte norte de la ciudad.

   El plano de pendientes señala la extensión superficial disponible para el cumplimiento de esta alternativa. (Plano Nº 7)

   Estas dos alternativas no van a extender los sistemas de infraestructura de la ciudad, por otra parte, su nivel de accesibilidad hacia las diversas partes de la ciudad es aceptable.

c) Expansión del área edificada de la ciudad hacia el norte y el sur. En ambos bordes de la ciudad existen todavía amplios esapacios de terreno plano apropiado para el desarrollo en gran escala: en el norte, el área situada al norte de Cotocollao (marcada con A en el Plano 7 ) y al sur el área hacia Chillogallo (marcada con B en el Plano 7 ). Estas dos áreas ubicadas hacia los bordes del Valle de Quito, pueden ser incluídas dentro de los límites futuros de la ciudad. Además, dichas áreas son atractivas para el desarrollo en un futuro cercano, toda vez que el terreno es plano y los servicios de infraestructura requeridos pueden ser acoplados a los sistemas existentes, sin tener que afrontar difíciles problemas técnicos. El área A. en el norte , se encuentra dentro del límite de declive de menos de 10°; se extiende hacia el norte de Cotocollao a una distancia de casi 4 Km. en dirección de las escarpadas laderas de la montaña Calacalí. El promedio de anchura del valle es de alrededor de 2,5 Km. lo que según una estimación aproximada daría cerca de 100 Has. para el futuro desarrollo urbano. El área B. se extiende hacia el sur, desde el sur del límite actual de área construída de la ciudad hasta Cuscungo, al norte de Cutuglagua. Esta parte del valle es casi plana y su superficie es de alrededor de 3.000 Has. Dicha extensión constituye el área potencial más extensa para una futura expansión dentro del valle de Quito. Está bien dotada con los mayores ejes de transporte La Panamericana Sur, que conduce hacia el área de mayor producción del país en la Costa. Esto concede al área una relativa ventaja para la industria, que se basa en la importación de materia prima y la exportación de productos acabados. Esta área es la más apropiada para un desarrollo en gran escala




Precio mayor / Precio modal = s/ 100 / s/ 60

- s/ 100 por 1 m²
- " 80 por 1 m²
- " 60 por 1 m²
- " 30-40 por 1 m²
- " 20 por 1 m²

P.10 PRECIOS DE LA TIERRA EN PARROQUIAS.

que combinaría vivienda, industria, centros comerciales y áreas de recreación y diversión. Una amplia urbanización integrada en la extremidad sur de Quito, vendría a equilibrar la reciente expansión de la ciudad en dirección norte, permitiendo que el corazón de la ciudad recobre su posición central.

Es posible que la etapa c) tenga lugar simultaneamente con las etapas a) y b). Los esfuerzos de la planificación deben ser orientados hacia la realización de estas alternativas, lo cual significa: llenar los espacios libres dentro del actual marco del área edificada y edificación en las pendientes moderadas, antes de extenderse con dirección a los bordes norte y sur del valle.

d) Expansión del área urbana edificada dentro de las parroquias del Area Metropolitana. Cabe hacer hincapié, que hasta muy recientemente no se presentaban señales de un fenómeno notable de "rebosamiento" (over spill) de Quito hacia las parroquias aledañas; en tanto el crecimiento poblacional de Quito ha sido del 56% durante el período de 1962-1972, las parroquias del Area Metropolitana han crecido a una tasa mucho menor que llega únicamente al 34%, en el mismo período (Cuadro 6 ). La superficie de las áreas edificadas de la cabecera parroquial no se ha ampliado considerablemente (Plano 37) Plano de uso del suelo regional). El crecimiento poblacional en las parroquias ha sido absorbido por el incremento de las densidades dentro de los marcos de las áreas edificadas existentes en las cabeceras parroquiales y en una forma de vivienda rural dispersa dentro de las mismas. El principal resultado de estos procesos es el hecho de que aún no existe conexión física entre la ciudad central y las parroquias del Area Metropolitana. Las distancias entre las margenes del área edificada de la ciudad central y los asentamientos más próximos al Area Metropolitana son todavía considerables: a Pomasqui 7 Km., a Calderón 8 Km., a Conocoto 11 Km., a Cutuglagua 12 Km. Lo que significa, que uan de las características básicas de áreas metropolitanas, la integración física entre la ciudad central y los asentamientos de su alrededor, es casi inexistente en el AMQ. Las únicas parroquias que se encuentran físicamente integradas a Quito son las de Cotocollao, Guápulo y Chillogallo. Esto quiere decir que Quito puede todavía evitar el desarrollo amofo de las áreas edificadas desde el centro de la ciudad hacia las parroquias estableciendo una clara política de desarrollo espacial del AMQ. El establecimiento de esta política es de suma urgencia, toda vez que el AMQ habrá de seguir indudablemente el proceso general de desarrollo metropolitano, según el cual la integración económica de las diferentes partes del Area Metropolitana siempre procede a la integración física del área. El análisis de la integración económica del AMQ , desde ya señala las tendencias futuras de la integración física con el Area Metropolitana.

En este punto de análisis cabe mencionar un fenómeno: el del alza de precios de las tierras en las Parroquias, principalmente en las cabeceras parroquiales. El plano sobre precio de las tierras (Plano 10 ) proporciona una clara evidencia respecto a su demanda en las parroquias del AMQ. En varias parroquias, los precios de las tierras en 1972 han alcanzado el nivel de los terrenos urbanos dentro del mismo Quito, en los bordes del área edificada de la ciudad. El precio máximo por m2. ha llegado al nivel de los S/100. Este nivel en el precio de las tierras ha sido registrado en Pomasqui, San Antonio de Pichincha, Tumbaco (tanto en el centro de la población como a lo largo de la carretera Interoceánica) y Chillogallo. En Conocoto, las tierras han llegado al nivel de los S/. 150 por m2. lo que se equipara con el precio de muchos terrenos cercanos al aereopuerto de Quito. Este alto nivel en el precio de las tierras está re

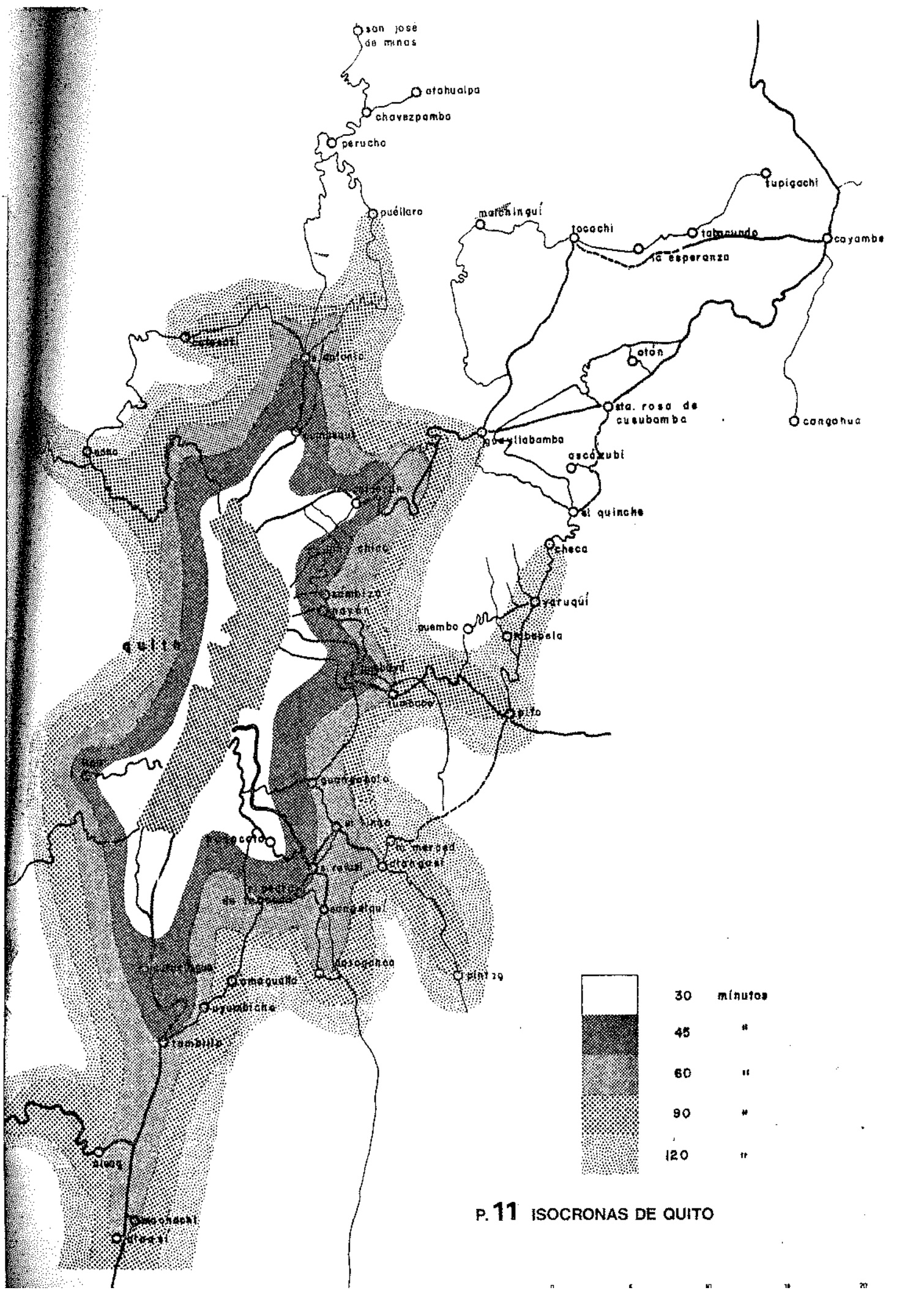
flejando los mejorameintos de accesibilidad entre Quito y estas parroquias (Plano 11 Isócronas de Quito). La relación bien conocida que existe entre el precio de las tierras y su accesibilidad ha sido demostrada por el rápido aumento en el precio de las mismas en San Antonio, luego de haberse terminado la autopista de un promedio de S/15 por m2. en 1968, a un promedio de S/.30 el m2. en 1972. 1/. El nivel de precios de las tierras en algunas parroquias cercanas a Quito es consecuencia de la espectativa que tienen los terratenientes y los urbanizadores, respecto de la futua expansión de Quito hacia el Area Metropolitana. El nivel y la distribución espacial de los precios de tierras en las parroquias están dando indicaciones claras de las tendencias futuras de la integración física del AMQ.

4.3. SUGERENCIAS DE POLITICA PARA EL FUTURO CRECIMIENTO FISICO DEL AMQ.

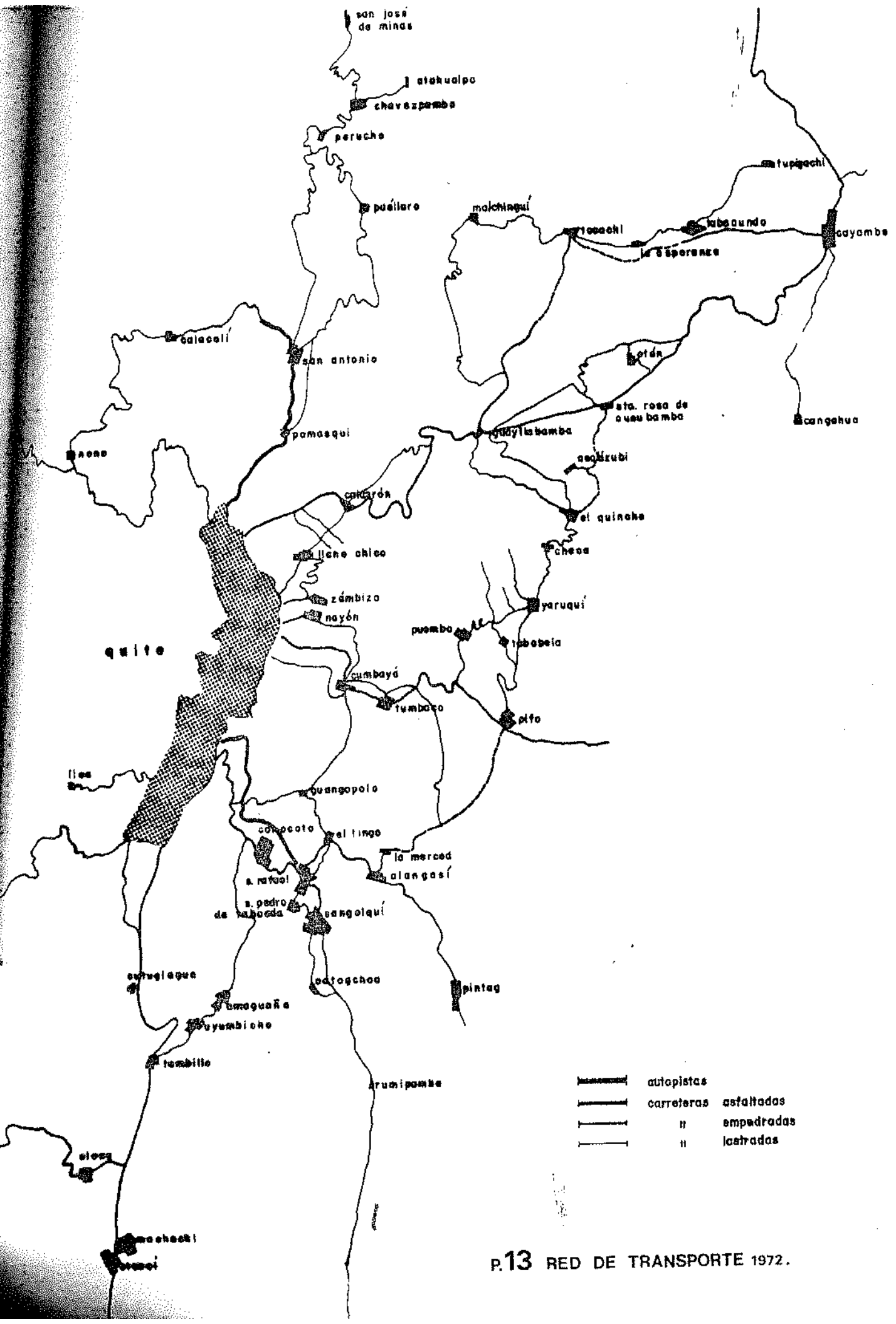
Los principales factores que afectan al crecimiento futuro de las áreas edificadas dentro del AMQ. son los siguientes: la demanda futura de tierras para vivienda, industria y comercio, las características de accesibilidad a la ciudad central, la disponibilidad de terrenos planos para desarrollo en gran escala y las regulaciones de zonificación que pueden ser impuestas por las autoridades planificadoras. Haciendo uso de estos factores, habría sido posible desarrollar un "Modelo de Crecimiento Distributivo" (Growth Allocation Model) para el AMQ. En el estado actual de trabajo, es posible determinar las principales áreas de alto potencial para el desarrollo futuro, empleando los factores de mayor importancia que afectan el crecimiento dentro del Area Metropolitana.

Combinando la información acerca de la topografía (Plano 6 ), las pendientes (Plano 7 ), la red de transporte público y caminos (Plano 13 ), y las isócronas desde Quito (Plano11) es posible identificar tres áreas con alta probabilidad de crecimiento futuro: las áreas de Calderón, Tumbaco y Los Chillos (marcadas con las letras C, D y E, respectivamente, en el Plano 7 ). Estas áreas tienen una muy buena accesibilidad a Quito: están incluídas dentro de la isócrona de 30 minutos por transporte público desde Quito, o de la isócrona de 20 minutos para carros particulares. Cuentan con alto nivel de servicios de transporte público que alcanzan a más de 100 buses diarios. En el Valle de los Chillos, se llega aún a niveles de servicios más altos, puesto que Conocoto es servido diariamente por más de 200 buses. Los principales caminos que conducen a estas áreas son de primera clase -carreteras asfaltadas- (plano 13 ), con gran capacidad de volumen de tráfico y velocidad. La importancia nacional de la carretera Panamericana que pasa a través de Calderón y de la Interoceánica que cruza Tumbaco y Cumbayá han contribuído a mejorar en alto grado el nivel de accesibilidad de dichos lugares y consecuentemente acrecientan su potencial de crecimiento. Las tres áreas para la futura expansión son relativamente planas y ofrecen amplio espacio para la edificación futura (Plano 7 ). Requieren de levantamientos topográficos y litológicos detallados a objeto de definir el potencial preciso de crecimiento. Como estimación aproximada, es posible dar únicamente un orden de magnitud de las tierras disponibles para el desarrollo urbano de las tres áreas. La estimación se basa en terrenos que tienen gradientes de menos de 5°: en el área de Calderón alrededor de 3.200 hectáreas; en la de Tumbaco cerca de 4.200 hectáreas; y en la de Los Chillos aproximadamente 8.500 hectáreas. Estas estimaciones aproximadas ponen de relieve la disponibilidad de abundantes tierras para el crecimiento futuro del AMQ.

Proyectando la futura integración física del AMQ, es preciso hacer hincapié en dos puntos que revisten la más alta importancia para el establecimiento de las normas de planificación del AMQ.




P. 11 ISOCRONAS DE QUITO




P.13 RED DE TRANSPORTE 1972.

A. REGULACION CRONOLOGICA DEL DESARROLLO: El desarrollo en gran escala de las parroquias alrededor de Quito debe ser cuidadosa y cronologicamente regulado a fin de capacitar a la ciudad central para que llene primeramente los espacios libres dentro de los límites existentes y luego el desarrollo de los terrenos vacantes hacia el norte y sur de la ciudad, en los bordes de las áreas construídas actuales. Este programa de desarrollo será el más eficiente desde el punto de vista de la provisión de infraestructura y servicios públicos y del costo total del transporte al trabajo en Quito.

B. FORMA ESPACIAL DEL DESARROLLO: Como el reconocimiento del uso del suelo regional (Plano 37 ) lo está demostrando, la mayoría de las áreas que pueden ser destinadas para el futuro crecimiento urbano del AMQ. áreas de Calderón, Tumbaco, y Los Chillos, se encuentra en la actualidad bajo intensivo aprovechamiento agrícola. Parte de este uso intensivo es resultado de la proximidad al mercado de Quito (Principio de Von Thunen) y parte de ello refleja las condiciones físicas específicas del suelo fértil y lo moderado del clima. El futuro crecimiento urbano que tendrá lugar en las parroquias del AMQ invadirá, sin duda alguna, las tierras agrícolas de las parroquias. A fin de minimizar la competencia de tierras, entre las de uso urbano y las agrícolas, es imperativo definir la forma espacial del crecimiento futuro y mantenerlo, en molde compacto, dentro de esta forma espacial. Varias alternativas pueden contemplarse en cuanto al patrón espacial del AMQ, por ejemplo: "Corredores de Crecimiento" a lo largo de los ejes principales de transporte, o "Patrones Nucleados" de crecimiento, con una base económica autosuficiente más alta de las parroquias. El patrón nucleado puede estar compuesto de gran número de centros pequeños, o un número menor de centros grandes. La red de transporte puede ser del tipo racial o una más desarrollada como la combinación radial y de circunvalación. La elección final de la forma espacial del desarrollo futuro del AMQ. merece una elaboración y evaluación más a fondo. Pero sea cual fuere la decisión que se tome en cuanto a su forma, el crecimiento urbano debe mantenerse dentro de la forma planificada, a fin de evitar el mal uso de la tierra rural, manteniéndola ociosa por razones especulativas o en perspectiva de una futura expansión urbana.

## 5. LA INTEGRACION ECONOMICA DEL AMQ.

Para fines de delimitación y planificación del AMQ. es necesario determinar la "Zona de Influencia Inmediata" de Quito. Esta zona comprenderá todos los asentamientos que están económicamente integrados a Quito, creando de esta manera una economía metropolitana. Existen diversas facetas con respecto a la economía metropolitana, sin que todas tengan el mismo alcance espacial. Pero la fuerte interrelación entre los diferentes aspectos de la integración económica permite llegar a una delimitación que incluya a casi todas las áreas sólidamente conectadas a Quito.

A medida de que la intensidad de las relaciones económicas decrecen gradualmente con el aumento de distancia desde la ciudad central, es posible determinar un "Anillo Exterior" que circunscriba a la actual Area Metropolitana. Los asentamientos incluídos dentro de este cerco externo están conectados con la ciudad central y participan en muchas de sus actividades económicas pero en menor grado que los asentamientos del Area Metropolitana. El anillo exterior no está incluído dentro de la planificación detallada del Area Metropolitana, pero con el correr del tiempo, y a medida que la actual Area Metropolitana alcance su total desarrollo, tanto físico como económico, el cerco exterior podría quedar incluído en la futura expansión del Area Metropolitana.

5.1. MERCADO LABORAL UNIFICADO:

A. Campo Conmutativo del AMQ. Quito proporciona oportunidades de empleo a la fuerza laboral de toda el Area Metropolitana. Estas oportunidades de empleo son importantes no solamente en razón de su magnitud sino debido a su amplia gama de elección. Esta gama, realmente, abarca todo el espectro de las ramas de empleo. A medida que las parroquias dentro de las Areas Metropolitanas pasan por un proceso de urbanización, un considerable número de trabajadores son puestos en circulación en los mercados urbanos. La demanda de trabajadores en la ciudad, principalmente en actividades como la construcción y servicios, está creciendo firmemente. Las parroquias, al no poder ofrecer mayores oportunidades de empleo, se ven absorbidas gradualmente por el mercado laboral de Quito. La aparición de un mercado laboral unificado entre Quito y las Parroquias dentro del Area Metropolitana es un resultado del proceso de "tire y empuje" (push and pull), bien conocido en muchas áreas metropolitanas. La expresión espacial más significativa del mercado laboral unificado es el gran caudal de concurrentes al trabajo que afluye a Quito diariamente y regresa por la noche a sus residencias en las parroquias. El tiempo y el dinero gastado en trasladarse al trabajo en Quito queda más que compensado por la gran diferencia que existe en los costos de vivienda entre Quito y las parroquias y la aguda escasez de vivienda dentro de Quito mismo.

El "campo conmutativo" (commuting field) (refiérese al diario trajinar al trabajo) está determinado en el "Patrón de isócrenos" (Plano 11 ) para el transporte público. El patrón de isócronos se basa en la distancia promedio de un viaje durante los días laborables de la semana. La configuración radial de los isócronos describe la norma radial de la red de transporte que emerge de Quito. Como las pendientes y la cantidad de curvas en las vías que salen de Quito son distintos en las diferentes direcciones, el patrón radial de los isócronos no es simétrico en todas las direcciones, siendo por tanto más alargado hacia el sur. El patrón de isócronos es muy sensitivo a los cambios en las normas de accesibilidad dentro del Area Metropolitana, como en el caso de la construcción de una autopista al valle de los Chillos que colocaría al valle dentro de 30 minutos isócronos de Quito.

Es preciso definir el "isócrono crítico" que circunscribirá al campo conmutativo de Quito. En muchos países acéptase considerar los 60 minutos isócronos como el punto crítico para fines conmutativos, (de concurrencia al trabajo). Esto significa que las personas que habitan cerca a esta línea, tendrán que viajar un máximo de 2 horas diarias para presentarse al trabajo y retornar a casa. Puede haber personas que tengan que viajar más de 2 horas, pero el número de éstas debe ser muy pequeño, comparado al número total de viajantes, por tanto, no serán tomados en cuenta para su inclusión en el cierre del campo conmutativo.

Al definir los 60 minutos isócronos como punto crítico, es posible delimitar el "campo conmutativo" de Quito; sus linderos se sitúan al norte de San Antonio, al este de Calderón, este de Tumbaco, pasando por Alangasí, luego al sur de Sangolquí, al este de Uyumbicho y a través de Machachi y Aloag. Hacia el este de Quito, el único asentamiento incluído dentro del campo conmutativo es Lloa, representando a la casi impenetrable barrera de la cadena montañosa del Pichincha, al oeste de Quito. El "campo conmutativo" según lo determinado por los 60 minutos isócronos incluye todos los asentamientos que constituyen el mercado laboral unificado del AMQ. El isócrono de los 120 minutos puede considerarse como el que encierra el "Cerco o Anillo Externo" del AMQ. La intensidad de intercomunicación (viajes de pasajeros) dentro del mercado laboral unificado corresponde a diferentes niveles. La mejor manera de medir

activa de cada parroquia. Como esta información no será posible conseguir sino hasta el próximo censo general de población (1973), tenemos que emplear sustitutos a fin de encontrar los niveles de intensidad de las relaciones conmutativas dentro del AMQ. El volumen y los cuadros de transporte públicos proporcionan determinados indicios concernientes a la integración económica del AMQ.

B. TRAFICO INTERPROVINCIAL DE BUSES:

El Cuadro 7 indica las cifras, destinos y horarios diarios de todos los buses que salen de Quito para realizar viajes interprovinciales, intercantonales e interparroquiales. El hecho de que Quito tiene una amplia zona de influencia, que se extiende por todo el área norte y central de la Sierra, queda establecido por la alta proporción de buses que salen de Quito en viajes interprovinciales e intercantonales: 407 viajes (47.4%) del total de 859. De todos los viajes interprovinciales e intercantonales, 265 viajes (65%) se hacen por la carretera Panamericana Sur, dando al eje sur del Area Metropolitana un alto grado de accesibilidad y poniendo de relieve la alta importancia de las relaciones de Quito a nivel provincial y cantonal, con las zonas austral y occidental del país. El destino, con el más alto volumen de transporte público en dirección sur es Ambato (91 buses diarios, 34.3% del total de transporte público en dirección sur). Este intenso tráfico hacia Ambato, combinando con otros destinos a lo largo de la misma vía, es un índice del surgimiento de un "Corredor de Crecimiento" en escala nacional, basado en Quito por el norte y el "Centro de Crecimiento" de Ambato, hacia el sur. El surgimiento de este corredor de crecimiento puede tener un impacto en el desarrollo del sector sureño de Quito, atrayendo, principalmente, plantas industriales, mercados mayoristas y centros de transporte hacia esta área.

El volumen de transporte de buses interprovinciales e intercantonales que sale de Quito por la Panamericana Norte en mucho menor que el tráfico hacia el sur: 104 viajes diarios alrededor de la cuarta parte de todo el tráfico interprovincial. Este volumen inferior del tráfico hacia las provincias del norte es el resultado del papel menos importante que éstas tienen en relación con la cuantía total de población y la actividad económica del país. El nivel más bajo de relaciones interprovinciales entre el AMQ. y las áreas norteñas, no va a tener un impacto significativo en el desarrollo del Area Metropolitana en dirección norte. Casi no existe tráfico interprovincial de buses hacia el oriente. Esta situación puede cambiar en el futuro con el progreso de la Vía Interoceánica y el desarrollo que tendrá lugar a lo largo del nuevo oleoducto.

C. TRAFICO INTERPARROQUIAL DE BUSES:

La dirección y el volumen del tráfico interparroquial de buses constituye importante fuente de información respecto a la integración económica del Area Metropolitana. El volumen total del tráfico de buses es una indicación de la intensidad de la integración económica que se está operando entre Quito y las diferentes parroquias (Cuadro Nº 7 ) en tanto que el horario de indicios acerca de los tipos de relaciones económicas dentro del Area Metropolitana (Cuadro Nº 8 ).

La cantidad total de tráfico de buses a cada una de las parroquias acumuladas a lo largo de los caminos, se muestran en el Plano 12 . El plano indica claramente las parroquias que tienen los más fuertes vínculos con Quito. Estos son los poblados ubicados a lo largo del corredor sureste en el valle de los Chillos, hasta Sangolquí y en el corredor oriental, hasta Tumbaco. El corredor sur oriental está servido por casi 200 viajes de buses al día. Este nivel de transporte público significa que los buses a lo largo del corredor de los Chillos

CUADRO Nº 5A

# PASAJEROS QUE ENTRAN A QUITO POR MOTIVOS DE VIAJE

| | EN VEHICULOS LIVIANOS | | | | | | EN VEHICULOS PESADOS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TOTAL | TRABAJO | NEGOCIO COMPRAS TRAMITES | SALUD EDUCACION OTROS | RECREACION | REGRESO A CASA | TOTAL | TRABAJO | NEGOCIO COMPRAS TRAMITES | SALUD EDUCACION OTROS | RECREACION | REGRESO A CASA |
| Quito | 8884 | 2051 | 1308 | 785 | 1253 | 3487 | 13257 | 3929 | 3075 | 1799 | 1225 | 3229 |
| | % | 23.1 | 14.7 | 8.8 | 14.1 | 39.3 | % | 29.6 | 23.2 | 13.6 | 9.2 | 24.4 |
| Cayambe | 253 | 77 | 35 | 39 | 70 | 32 | 268 | 30 | 82 | 85 | 25 | 46 |
| | % | 30.4 | 13.8 | 15.4 | 27.7 | 12.7 | % | 11.2 | 30.6 | 31.7 | 9.3 | 17.2 |
| Mejía | 818 | 155 | 119 | 72 | 100 | 372 | 1352 | 280 | 410 | 251 | 96 | 315 |
| | % | 18.9 | 14.6 | 8.8 | 12.2 | 45.5 | % | 20.7 | 20.3 | 18.6 | 7.1 | 23.3 |
| Pedro Moncayo | 11 | | | 7 | 4 | | 51 | 9 | 24 | 9 | | 9 |
| | % | | | 63.6 | 36.4 | | % | 17.6 | 47.2 | 17.6 | | 17.6 |
| Rumiñahui | 2279 | 436 | 511 | 268 | 283 | 781 | 2579 | 737 | 430 | 394 | 212 | 806 |
| | % | 19.1 | 22.4 | 11.8 | 12.4 | 34.3 | % | 28.6 | 16.7 | 15.3 | 8.2 | 31.2 |
| SUB TOTAL | 12245 | 2719 | 1973 | 1171 | 1710 | 4672 | 17507 | 4985 | 4021 | 2538 | 1558 | 4405 |
| | % | 22.2 | 16.1 | 9.6 | 14.0 | 38.1 | % | 28.5 | 23.0 | 14.5 | 8.9 | 25.1 |
| Santo Domingo | 242 | 29 | 25 | 21 | 47 | 120 | 734 | 99 | 204 | 185 | 89 | 157 |
| Otras Provincias | 3030 | 370 | 356 | 345 | 748 | 1211 | 8484 | 1201 | 1828 | 2350 | 1151 | 1954 |
| Exterior | 6 | 3 | | | 3 | | 56 | | | 4 | 52 | |
| TOTAL | 15523 | 3121 | 2354 | 1537 | 2508 | 6003 | 26781 | 6285 | 6053 | 5077 | 2850 | 6516 |
| | % | 20.1 | 15.2 | 9.9 | 16.1 | 38.7 | % | 23.5 | 22.6 | 19.0 | 10.6 | 24.3 |

CUADRO Nº 5B

# PASAJEROS QUE SALEN DE QUITO POR MOTIVOS DE VIAJE

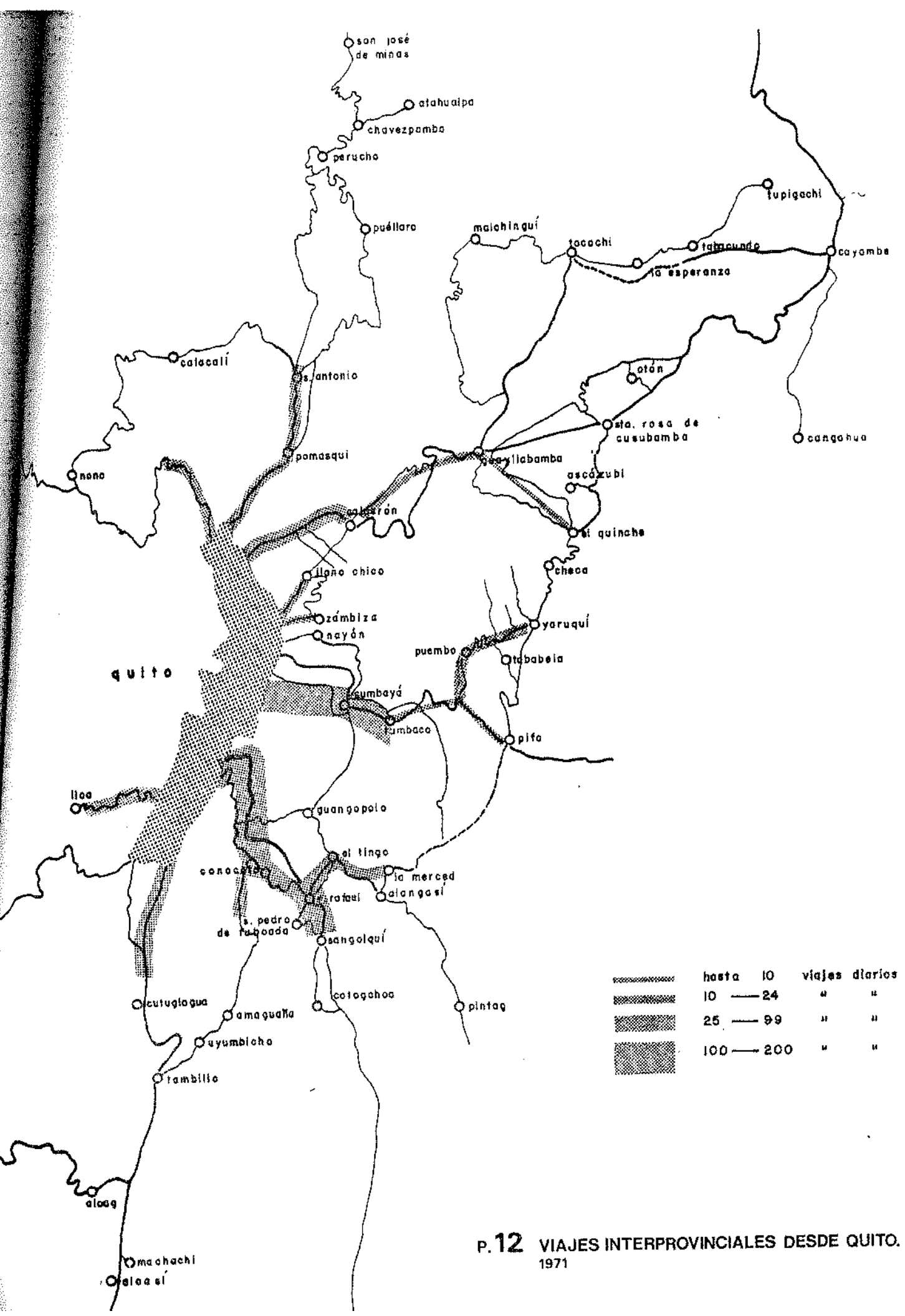
| | EN VEHICULOS LIVIANOS | | | | | | EN VEHICULOS PESADOS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TOTAL | TRABAJO | NEGOCIO COMPRAS TRAMITES | SALUD EDUCACION OTROS | RECREACION | REGRESO A CASA | TOTAL | TRABAJO | NEGOCIO COMPRAS TRAMITES | SALUD EDUCACION OTROS | RECREACION | REGRESO A CASA |
| Quito | 9744 | 1925 | 1042 | 793 | 3098 | 2886 | 14917 | 1771 | 886 | 841 | 2316 | 9103 |
| | % | 19.8 | 10.7 | 8.1 | 31.8 | 29.6 | % | 11.9 | 5.9 | 5.6 | 15.5 | 61.1 |
| Cayambe | 280 | 81 | 34 | 27 | 90 | 48 | 368 | 85 | 42 | 21 | 33 | 187 |
| | % | 29.8 | 12.2 | 9.7 | 32.1 | 17.1 | % | 23.1 | 11.4 | 5.7 | 9.0 | 50.8 |
| Mejía | 997 | 309 | 175 | 61 | 344 | 108 | 1049 | 133 | 78 | 51 | 69 | 718 |
| | % | 31.0 | 17.6 | 6.1 | 34.5 | 10.8 | % | 12.7 | 7.4 | 4.9 | 6.6 | 68.4 |
| Pedro Moncayo | 10 | | | | 7 | 3 | 64 | 10 | 3 | 3 | | 48 |
| | % | | | | 70.0 | 30.0 | % | 15.6 | 4.7 | 4.7 | | 75.0 |
| Rumiñahui | 2446 | 384 | 275 | 237 | 796 | 754 | 3184 | 368 | 313 | 188 | 377 | 1938 |
| | % | 15.7 | 11.3 | 9.7 | 32.5 | 30.8 | % | 11.6 | 9.8 | 5.9 | 11.8 | 60.9 |
| SUB TOTAL | 13477 | 2699 | 1526 | 1118 | 4335 | 3799 | 19582 | 2367 | 1322 | 1104 | 2795 | 11994 |
| | % | 20.0 | 11.3 | 8.3 | 32.2 | 28.2 | % | 12.1 | 6.8 | 5.6 | 14.3 | 61.2 |
| Santo Domingo | 280 | 75 | 25 | 17 | 137 | 26 | 706 | 118 | 64 | 76 | 110 | 338 |
| Otras Provincias | 3347 | 531 | 425 | 261 | 1611 | 519 | 10073 | 1032 | 1163 | 1185 | 2277 | 4416 |
| Exterior | | | | | | | 52 | | 8 | 11 | 15 | 18 |
| TOTAL | 17104 | 3305 | 1976 | 1396 | 6083 | 4344 | 30415 | 3517 | 2557 | 2376 | 5197 | 16766 |
| | % | 19.3 | 11.5 | 8.2 | 35.6 | 25.4 | % | 11.6 | 8.4 | 7.8 | 17.1 | 55.1 |

CUADRO N° 7

BUSES QUE SALEN DE QUITO DIARIAMENTE, POR LUGARES DE DESTINO, 1971.

| | VIAJES DE BUS | POBLACION DE LAS PARROQUIAS | POBLACION/VIAJE |
|---|---|---|---|
| Tambillo | 39 | 3.041 | 78.0 |
| Amaguaña | 7 | 11.679 | 1.668.4 |
| Aloag | 8 | 4.197 | 524.6 |
| Conocoto | 188 | 7.778 | 41.4 |
| Tingo | 48 | - - - | - - - |
| Sangolquí | 193 | 14.690 | 76.1 |
| La Merced | 34 | - - - | - - - |
| Alangasí | 34 | 5.866 | 172.5 |
| Tumbaco | 125 | 9.934 | 79.5 |
| Pifo | 14 | 3.408 | 243.4 |
| Puembo | 6 | 2.288 | 381.3 |
| Yaruquí | 10 | 3.983 | 398.3 |
| El Quinche | 4 | 4.493 | 1.123.2 |
| Zámbiza | 8 | 2.923 | 365.4 |
| Llano Chico | 21 | 2.130 | 101.4 |
| Calderón | 27 | 10.047 | 372.1 |
| San Antonio | 12 | 3.578 | 298.2 |
| Nono | 4 | 2.296 | 574.0 |
| Nanegal | 4 | 2.544 | 636.0 |
| Gualea | 4 | 1.213 | 303.3 |
| Mindo | 14 | 3.408 | 243.4 |

FUENTE: Volumen y Frecuencia de Vehículos que salen de Quito, según Compañías de Transporte y Horario de Salida, Municipalidad de Quito, 1971.




P. 12 VIAJES INTERPROVINCIALES DESDE QUITO.
1971

de alrededor de 4.400 pasajeros. No ha sido posible conseguir información acerca de la capacidad real de los buses, o de los objetivos de viaje de los pasajeros. En consecuencia, tan solo podemos señalar la capacidad máxima de los buses (sobre la base de 35 pasajeros por bus) en relación con el total de población activa de las parroquias servidas a lo largo de los corredores. La población de las parroquias de Cumbayá llegó a 13.211 habitantes en 1971. 1/. Suponiendo que el promedio provincial de población activa hubiese sido del 31.9%. 2/. el resultado sería una población activa de 4.200 habitantes. Relacionando la cifra de la población activa con la capacidad máxima de transporte del servicio de buses, se llegaría a la conclusión de que las parroquias de Cumbayá y Tumbaco son las que más completamente se han integrado a la economía de Quito. El mismo cálculo se ha efectuado para el corredor sureste, incluyendo a Conocoto, San Rafael, San Pedro de Taboada y Sangolquí. La población total en 1971 fue de 26.700 habitantes, correspondiendo a la población activa la cifra aproximada de 8.500 habitantes. La proporción de asientos con respecto a la población activa es de 0.82, la cual , aunque un tanto inferior que la del corredor oriental, es aún una relación bastante alta, lo cual demuestra una fuerte integración económica entre Quito y las parroquias del valle de Los Chillos.

El volumen de transporte de buses a otras parroquias es de nivel muy inferior. Por ejemplo: a San Antonio:12 buses diarios, a Pifo: 14 buses diarios, a Zámbiza: 8 buses diarios (Plano 12 ).

A fin de averiguar la intendiad de la integración económica de las diferentes parroquias, se ha calculado la relación de la población total con respecto al número de viajes diarios que efectúan los buses.(Cuadro adj.) Es posible resumir los resultados en la siguiente agrupación de parroquias de acuerdo a su nivel de conexiones con Quito:

Grupo 1: Parroquias con una proporción de población/viajes diarios de buses de menos de 100: Conocoto, Sangolquí y Tumbaco.

Grupo 2: Parroquias con una proporción de población /viajes diarios de buses entre 100-300: Alangasí, La Merced, Llano Chico, San Antonio y Pifo.

Grupo 3: Parroquias con una proporción de población/viajes diarios de buses entre 300-500: Calderón, Zámbiza, Gualea, Yaruquí, Puembo.

Grupo 4. Parroquias con una proporción de población/viajes diarios de buses de más de 500: Amaguaña, Aloag, El Quinche, Nono, Nanegal y Mindo.

Los cuatro grupos demuestran cuatro niveles de integración económica con Quito, según lo que se infiere de la capacidad total del transporte en buses. Es evidente que las áreas con el más alto nivel de integración son el Corredor Oriental hasta Tumbaco y el Corredor Sur oriental hasta Sangolquí. El Corredor norte hasta San Antonio y el Corredor Nororiental hasta Calderón, así como las parroquias al este de Quito-Zámbiza, Nayón, y las parroquias este de la garganta del Guayllabamba, Pifo y Yaruquí, muestran evidencias de integración económica con Quito, ya que todas cuentan, por lo menos,con 10 buses diarios a y desde Quito aunque la intensidad de la integración es de un nivel mucho menor.

1/ Junta Nacional de Planificación, División de Estadísticas y Censos: Proyección de la Población, 1960-1975, pag. 42-43.

2/ Merlo, P.M. Estructura y Crecimiento de la Población, División de Estadísticas y Censos, Quito 1967, pag. 34.

Los viajes en bus tienen diversos objetivos: para trasladarse al trabajo, para ir de compras, por razones de negocio, motivos de estudio, visitas sociales, diversión, etc. No disponiendo de una descomposición según los diferences objetivos, podríamos emplear un sustituto -el horario de salida de buses de Quito ( Cuadro 8 ). Definiríamos al tráfico de salida de la ciudad entre las 6:30 y las 9:00 a.m. con el que conduce a los trabajadores que salen- personas que habitan en Quito y van a trabajar en las parroquias; mientras que el tráfico que se opera entre las 17:00-20:00 horas como el que conduce a los trabajadores que entran -personas que habitan en las parroquias y vienen diariamente a trabajar en Quito.

Como Quito es el mayor centro de empleos en el Area Metropolitana, podemos deducir que el tráfico que conduce a las personas que entran al trabajo será el que predomina en el horario diario: El Cuadro 8 demuestra que el 27% del total de viajes en bus se producía entre las 17:00-20:00 horas. Suponiendo que la capacidad de un bus fuese de 35 personas, el total de personas trabajadoras que entran haciendo uso del transporte público sería de 8.100 personas, lo que equivale a alrededor del 3.7% del volumen de empleados de Quito, o sea casi el 9.5% del total de la población activa de la parroquia incluída dentro del estudio de transporte interparroquial público (los Cantones de Quito, Mejía y Rumiñahui).

En conclusión podríamos decir que el elemento trabajador que se traslada a Quito y luego regresa a sus hogares, no tiene un efecto considerable en la economía de Quito, pero si lo tiene con respecto a las parroquias, sobre todo para la cabecera parroquial. Es evidente que las parroquias que se encuentran dentro del área de transportación de Quito están fuertemente integradas a su mercado laboral.

Por el número de buses que salen de Quito en la mañana, es posible obtener una estimación del número de pasajeros que salen de Quito hacia las parroquias y que regresan a sus hogares después de cumplida su tarea. Del número total de buses que parten diariamente de Quito, 14% salen de la ciudad entre las 6:30 y las 9:00 de la mañana. Como no disponemos de una estimación sobre la capacidad real de los buses durante las horas que no hay congestión, no se puede calcular el número de los pasajeros que salen. Pero podríamos concluir que la integración económica del área metropolitana está reforzada por el movimiento conmutativo que sale de Quito hacia las parroquias. Hipotéticamente se establece que la principal actividad económica de este movimiento es de índole comercial, ya que está representado por vendedores de diferentes mercancías y servicios que salen de Quito a las parroquias del Area Metropolitana. Esta hipótesis debe ser verificada con los resultados de la investigación de "Acordonamiento" iniciada por el Departamento de Planificación de la Municipalidad.

El análisis del tráfico de buses según las horas y destinos proporciona una idea relativa de la intensidad del intercambio de pasajeros entre las diferentes partes del Area Metropolitana. El Cuadro 8 da a conocer el detalle de buses que salen de Quito, según las horas y el destino que llevan.

CUADRO 8 BUSES QUE SALEN DE QUITO, POR EJES Y HORAS DEL DIA, 1971

| | 6:30 | | 9:00 | | 17:00 | | 20:00 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº buses | % Diario Total | Nº buses | % Diario Total | Nº buses | % Diario Total | Nº buses | % Diario Total |
| Total | 120 | 14.0 | 232 | 27.0 | | | | |
| Eje Sangolquí | 23 | 11.9 | 73 | 37.8 | | | | |
| Eje Tumbaco | 15 | 12.0 | 35 | 28.0 | | | | |

El alto procentaje de buses -37.8% que sale por el eje de Sangolquí entre las 17:00 y las 20:00, tráfico que casi en su mayoría conduce de regreso a los pasajeros que laboran en Quito- nos lleva a la conclusión de que la integración económica del Corredor sur oriental se verifica, principalmente, a través del canal conmutativo (refiriéndose a los medios de transporte para ir y regresar del trabajo). Por comparación, el peso pico del movimiento por el eje oriental -28%- es mucho más bajo que el del eje sur oriental y el tráfico de buses está más uniformemente repartido durante el día. Ello significa que la integración económica del corredor de Tumbaco está más limitado al aspecto conmutativo, aunque si abarca otros tipos de actividades tales como la comercial, estudios, visitas sociales, etc. Podemos inferir que ambos corredores están bien integrados dentro del Area Metropolitana, correspondiendo al área de Tumbaco un tipo de integración más amplia que la del área de Sangolquí. 1/.

Un aspecto final que se desprende del análisis del programa de tráfico ( Cuadro7 y Plano 12 ) es la posición dominante de Quito dentro de la red de transporte. Todo el transporte público se enfoca en Quito, conformando así un patrón radial de la red.Existen muy pocas conexiones periféricas entre los diversos corredores del Area Metropolitana. Esto quiere decir que la integración económica se está realizando entre el centro dominante de Quito y las parroquias, aunque la interrelación entre las demás parroquias es todavía de bajo nivel. Se puede esperar una más creciente integración a lo largo de los corredores principales que conducen a Quito y tan solo, en etapa posterior, la emergencia de interconexiones con los demás corredores.

La política de desarrollo que debe surgir de este análisis es: mejorar la red radial entre la ciudad central y las parroquias del Area Metropolitana. A medida que la población crezca, conjuntamente con el potencial de empleo, será necesario construír una vía de enlace que establezca conexiones directas con las parroquias, sin que sea necesario pasar por Quito, como en la actualidad. El camino de enlace debe conectar el eje sur Tambillo-Amaguaña, con el eje sur oriental de Sangolquí, a través de Guangopolo con el eje oriental Cumbayá-Tumbaco. En este punto, el camino de enlace conectará a la carretera Interoceánica con la Panamericana Sur, sin tener que pasar por Quito. Además, esta vía de enlace servirá tambien de paso al tráfico interprovincial entre las provincias norteñas y la Costa y vendrá a aliviar en parte la presión de las parroquias sobre el Area Metropolitana de Quito.

1/ Las cifras de las demás áreas son tan pequeñas que no tienen validez para fines comparativos.

5.2. QUITO COMO MERCADO CENTRAL:

Quito, con su crecida población y su sistema desarrollado de mercado, es el principal mercado para los productos agrícolas de una amplia región. El "hinterland" agrícola de Quito se está extendiendo mucho más allá del Area Metropolitana. Por el peso total de los productos agrícolas traídos a Quito, se deduce que el cantón Quito suministra un 20% del total (Cuadro23). Los demás cantones, dentro de la provincia de Pichincha, proporcionan el 34% del total de los productos agrícolas que vienen a Quito. Podemos definir a la provincia de Pichincha como el "Hinterland Agrícola Inmediato" de Quito, ya que proporciona más de la mitad de la demanda agrícola ( por peso) de Quito. De las otras provincias, aquellas de la Sierra abastecen a Quito con el 31% de los productos agrícolas, estableciéndo con ello todo el completo hinterland agrícola de Quito, que incluye a las provincias de Carchi, Imbabura, Cotopaxi y Tungurahua. De las provincias de la Costa tan solo Guayas abastece a Quito con alrededor del 9% de sus productos agrícolas (por peso). Se puede llegar a la conclusión de que el hinterland agrícola está extendiéndose hacia la parte norte de la Sierra, en tanto que el hinterland inmediato se encuentra en la provincia del Pichincha. Esta conclusión significa que el hinterland agrícola no puede ser empleado para la delimitación del Area Metropolitana, toda vez que el tamaño de Quito requiere de una extensa región agrícola, más allá del Area Metropolitana. Así mismo, esta conclusión viene a reforzarse con el Cuadro 24 que da a conocer las principales entradas de productos agrícolas a Quito. Por la principal arteria interprovincial, La Panamericana Norte y Sur, se transporta al 80% de los productos agrícolas que vienen a Quito (por peso). Por los otros caminos que son vías interparroquiales que conducen del Area Metropolitana a Quito se transporta tan solo un 20% del total de productos agrícolas. Es importante poner de manifiesto la contribución relativamente pequeña de las áreas cercanas a Quito con relación al abastecimiento total de productos agrícolas a la capital: las áreas de Chillogallo y Pomasqui, dentro del valle de Quito, suministran un 5% de la demanda total (por peso) y la de Los Chillos y Tumbaco un 7% de la misma demanda (por peso). Es cencebible que los valores de estos productos son más altos que sus pesos relativos, en razón de que el cultivo es más intensivo cerca de la ciudad, pero aún si se toma esto en consideración es preciso hacer hincapié en que el Area Metropolitana es un consumidor de productos agrícolas de una gran región agrícola o hinterland y no tanto un productor de estos mismos productos para Quito.

Reviste todavía especial importancia el señalamiento de determinadas áreas para la futura expansión urbana hacia las parroquias, como también la limitación del desarrollo urbano dentro de las áreas señaladas. Pero la disminución de la producción agrícola, con el señalamiento de áreas específicas para el desarrollo urbano dentro de las parroquias del Area Metropolitana, no va a ser de mucha consideración en relación con la demanda total de productos agrícolas y el tamaño del hinterland agrícola de Quito.

## 6. LA ESTRUCTURA INTERNA DEL AMQ.

La estructura interna del AMQ será analizada a través de dos características urbanas principales: 1) Patrón de uso del suelo por categorías principales. 2) Distribución poblacional, según varias características. El análisis de la estructura interna del AMQ proporciona una comprensión respecto de su estado actual de desarrollo y ayudará a sacar conclusiones acerca de su crecimiento futuro y las medidas que será preciso adoptar para dirigir el futuro desarrollo del Area Metropolitana.

6.1. AREAS EDIFICADAS EN GENERAL

El patrón de uso del suelo en el AMQ, ha sido estudiado mediante la interpretación de fotografías áreas: dichas fotografías corresponden al año de 1962 para toda el Area Metropolitana y al año de 1971 para las de la ciudad de Quito y sus alrededores vecinos. Haciendo uso de las aerofotografías de 1962, se ha podido compilar un plano de uso del suelo regional (Plano 37) con la distinción de las siguientes categorías: áreas urbanas edificadas, uso agrícola de la tierra, áreas boscosas y áreas abiertas. Este plano revela importantes características sobre la norma regional del uso del suelo regional.

A. AREAS EDIFICADAS EN LAS CABECERAS PARROQUIALES:

Las áreas edificadas,de forma nucleada, en las cabeceras parroquiales ocupan una pequeña parte del total de tierras del Area Metropolitana fuera de Quito. En total de tierras de uso urbano y semiurbano en las cabeceras parroquiales suma alrededor de 890Ha. lo cual equivale al 1.1% del área total del AMQ, sin Quito. Entre ciertas cabeceras parroquiales existen áreas construídas de manera dispersa y con muy bajas densidades. Este fenómeno es notorio en las áreas que se extienden entre Conocoto, San Rafael y Sangolquí, así como también en las áreas entre Cumbaya y Tumbaco. Esta modalidad de construcción dispersa en las áreas edificadas está apuntando hacia el período inicial del proceso de urbanización que eventualmente podría conectar físicamente estas cabeceras parroquiales formando un área de edificación continuada. Hoy en día, las cabeceras parroquiales se encuentran todavía físicamente separadas y tales viviendas diseminadas no son aún considerables dentro de las áreas edificadas del Area Metropolitana.

La proyección poblacional estimada de las cabeceras parroquiales del AMQ. para 1972 fue de 34.715 habitantes (Cuadro9 ). Esta cifra se ha obtenido usando el pronóstico del total de población para cada parroquia y tomando la misma proporción de habitantes que viven en las cabeceras parroquiales que en el censo de 1962 ( Cuadro10). La totalidad de las tierras de uso urbano en las cabeceras parroquiales suma 890 hectáreas, lo cual da una densidad de alrededor de 39.0 personas por hectárea. Esta es una densidad baja proveniente del hecho de que las áreas edificadas en las cabeceras parroquiales consisten de casas de 1-2 pisos en vastas extensiones de terreno.

Una importante política se puede sacar en limpio de lo descubierto: Las áreas edificadas existentes en las parroquias,en razón de su baja densidad, están en capacidad de absorber un número bastante considerable de habitantes, sin que tengan que ampliar en mayor grado la extensión de tales áreas. La actual densidad neta por cabecera parroquial es de alrededor de 1/5 del promedio de densidad neta de Quito. Es posible asumir que las densidades de la cabecera parroquial permanecerán siempre menores que la densidad de Quito. Pero aún suponiendo que las densidades de las cabeceras parroquiales llegarán únicamente al 75% del promedio neto de densidad de Quito, todavía sería posible absorber adicionalmente 88.000 personas dentro de los límites actuales de las áreas urbanas en las parroquias, sin que tenga que invadir tierras agrícolas fértiles. En la suposición de que las densidades en las cabeceras parroquiales fueran tan solo del 60% del promedio de densidad neta de Quito, sería factible la absorción adicional de 64.000 personas en las áreas edificadas de las parroquias que actualmente existen.

Una manera de evitar la perdida de tierras agrícolas y poder todavía absorber una apreciable cantidad de población en las parroquias del AMQ, sería dirigir el futuro crecimiento de la población hacia las áreas desarrolladas existentes de las cabeceras parroquiales y no permitir que se desparrame en las tierras agrícolas situadas alrededor de las áreas edificadas. La tasa promedio de crecimiento en las

CUADRO Nº 9

# POBLACION DEL A. M. Q. POR EJES Y PARROQUIAS. 1962 Y 1972

| | 1962 | | 1972 | |
|---|---|---|---|---|
| CIUDAD CENTRAL: | CABECERA PARROQUIAL | OTRAS LOCALIDADES | CABECERA PARROQUIAL | OTRAS LOCALIDADES |
| Quito | 368.353 | 7.716 | 575.116 | 9.630 |
| EJE SUR: | | | | |
| Tambillo | 796 | 1.744 | 963 | 2.115 |
| Uyumbicho | 1.103 | 1.257 | 1.356 | 1.547 |
| Amaguaña | 1.377 | 8.601 | 1.628 | 10.168 |
| Cutuglahua | 159 | 612 | 231 | 888 |
| Chillogallo | 1.958 | 7.600 | 2.613 | 10.132 |
| SUB TOTAL | 5.393 | 19.844 | 6.791 | 24.850 |
| EJE SUR ORIENTAL: | | | | |
| Conocoto | 2.396 | 4.034 | 2.931 | 4.928 |
| San Rafael | 901 | - - - | 1.112 | - - - |
| S.P. de Taboada | 790 | 1.298 | 1.233 | 2.029 |
| Sangolquí | 5.501 | 5.140 | 9.249 | 5.919 |
| Guangopolo | 547 | 393 | 720 | 517 |
| Alangasí | 713 | 3.957 | 912 | 5.050 |
| SUB TOTAL | 10.848 | 14.822 | 16.157 | 18.443 |
| EJE ORIENTAL: | | | | |
| Guápulo | 1.020 | 338 | 1.508 | 500 |
| Cumbayá | 653 | 2.071 | 795 | 2.482 |
| Tumbaco | 1.096 | 6.022 | 1.570 | 8.620 |
| Nayón | 1.135 | 944 | 1.584 | 1.318 |
| Zámbiza | 724 | 1.228 | 1.119 | 1.898 |
| Llano Chico | 534 | 893 | 824 | 1.378 |
| Calderón | 803 | 8.051 | 1.019 | 10.175 |
| SUB TOTAL | 5.965 | 19.547 | 8.419 | 26.371 |
| EJE NORTE: | | | | |
| Pomasqui | 1.264 | 1.821 | 1.537 | 2.211 |
| San Antonio | 1.507 | 1.496 | 1.811 | 1.797 |
| SUB TOTAL | 2.771 | 3.317 | 3.348 | 4.008 |
| TOTAL: | 393.330 | 65.316 | | |

tando esta tasa de crecimiento hacia el futuro se tendría como resultado que las cabeceras parroquiales están en capacidad de absorber su propio crecimiento dentro de los límites actuales de las áreas edificadas con solamente moderados aumentos en sus densidades. Un incremento del 50% sobre la densidad actual permitiría una absorción de 17.350 personas, que vienen a resultar la proyección de crecimiento de las cabeceras parroquiales para los 13 a 15 próximos años, (suponiendo que continúe igual la tasa de crecimiento entre 1950-1962). La conclusión final es la siguiente: las cabeceras parroquiales ofrecen un potencial de espacio para el futuro crecimiento urbano del AMQ. y mediante el establecimiento de una política de distribución para el desarrollo urbano, sería posible mantener la intromisión en tierras agrícolas dentro de un nivel mínimo.

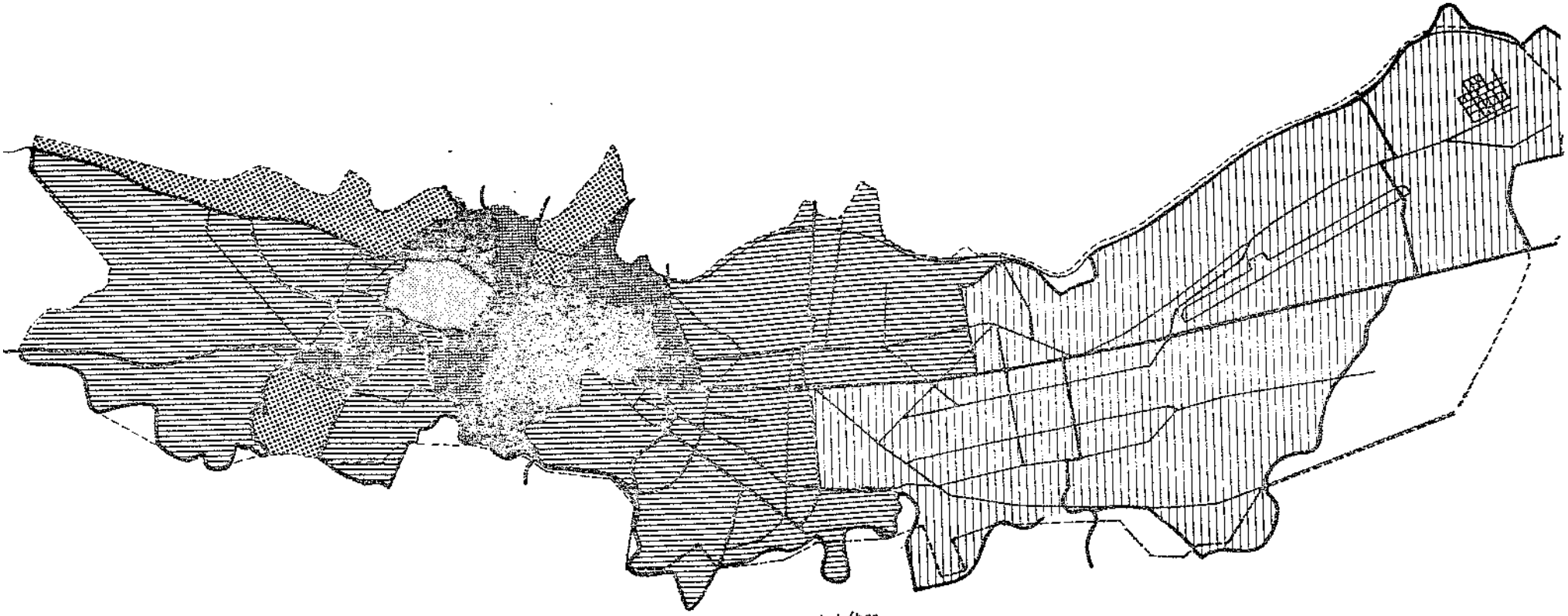
B. AREA EDIFICADA Y PATRON DE DENSIDAD DE QUITO:

El análisis del uso del suelo urbano dentro de la ciudad central del Area Metropolitana tiene por finalidad encontrar la "Relación de Uso" para el área de la Municipalidad de Quito y su patrón de densidad. El Plano 1C demuestra el alcance del área edificada de Quito en 1971. En total de área edificada de Quito en 1971 ( sin incluir los grandes parques y las áreas destinadas a pistas de aterrizaje) suma 3.113.20 hectáreas que comprenden al 47.7% del área municipal dentro de la "cota de agua". El promedio de densidad para el área desarrollada de Quito, (incluyendo calles, uso del suelo no residencial, servicios,públicos pequeños lotes de terrenos vacantes dentro del límite de área edificada) fue de 184.7 personas por hectárea en 1971, que no es una densidad demasíado alta para una ciudad del tamaño de Quito y puede ser considerablemente incrementada

No todos los terrenos vacantes son apropiados para el desarrollo urbano principalmente en razón de las fuertes pendientes. Conviene se haga un análisis detallado a fin de determinar los terrenos aptos para el desarrollo urbano en toda la ciudad y en cada una de sus zonas. Pero acogiéndose a una estimación moderada de que el 50% de los terrenos vacantes sean aptos para el desarrollo urbano, se obtendría que el potencial para un crecimiento adicional dentro de los límites de la ciudad sería de aproximadamente 315.000 personas (en base del actual promedio de densidad neto fue de 184.7 personas por hectárea edificada en 1971). Esta cifra tiene por objeto dar un orden de magnitud únicamente del crecimiento potencial dentro de la ciudad del AMQ., que debe modificarse en concordancia con los resultados del análisis detallado de los terrenos vacantes y su adaptabilidad al desarrollo urbano en cada parte de la ciudad.

El patrón de densidad de la ciudad central se analiza calculando las densidades brutas de cada una de las 29 zonas del precenso , hechopor el Departamento de Planificación de la Municipalidad en 1971 (Cuadro 11 ). Parece que elprecenso subestimó considerablemente la población de Quito, pero suponiendo una distribución equitativa de subestimación para toda la ciudad, el patrón general de densidades podría deducirse de los resultados delprecenso . El análisis del patrón de densidad se basa en densidades brutas, calculadas por el número de habitantes en una zona dividido por el área de la zona. Los resultados de este cómputo están descritos en el Plano 14 . Varias conclusiones importantes pueden sacarse en limpio de este plano.

Existe una enorme brecha entre las densidades brutas de la parte antigua de la ciudad y las partes norte y sur de la misma: mientras en el centro de la ciudad las densidades brutas llegan a casi 300 personas por hectárea, las densidades brutas en la zona norte son tan solo de alrededor de 25 personas por hectárea, y en la zona sur de cerca de 100 personas por hectárea. La muy alta densidad en el antiguo centro de la ciu




**P.14** DENSIDADES DE QUITO. 1971

Fuente: Resúmen del precenso a nivel de zonas

se convierte en una área exclusivamente comercial y de oficinas y que sus habitantes se ven empujados por usos no-residenciales. Gran número de consecuencias perjudiciales siguen a este proceso de expulsión de la población residente del núcleo de la ciudad. algunas de las cuales pueden evitarse mediante una adecuada política de planificación, aprovechando de que Quito se encuentra en franca etapa de desarrollo. Al mismo tiempo, las altas densidades del área central , constituída principalmente de viejos edificios, significa que una población considerable está viviendo en condiciones subnormales en lo que respecta a densidad residencial, servicios higiénicos, espacios abiertos, etc. Debe establecerse una política enérgica a fin de impedir que aumente la densidad en el centro y que ésta vaya rebajando paulatinamente hasta llegar a un nivel más bajo y aceptable.

El patrón de densidades en la ciudad no es simétrico; la gradiente hacia el norte es más baja que la del sur. Esta asimetría se demuestra en el cuadro siguiente:

| | |
|---|---|
| Promedio de densidad bruta en el Centro: ( Zonas 6-11, 21-25) | 225.2 personas por hectárea. |
| Promedio de densidad bruta en el Sur: ( Zonas 1-5, 26-29) | 136.2 personas por hectárea. |
| Promedio de densidad bruta en el Norte: (Zonas 12-20) | 53.1 personas por hectárea. |

Tomando 100 como índice del promedio de densidad bruta en el centro, el promedio de densidad bruta en el sur sería de 60.5 y la del norte de 23.8. La densidad bruta más baja del norte es el resultado de densidades y residenciales más bajas en esa área y la gran extensión de terrenos vacantes en las zonas norteñas.

La conclusión principal de este resultado es: cualquier futuro incremento de densidades debe ser dirigido principalmente hacia la parte norte de la ciudad. Debido a las bajas densidades actuales, aún un aumento considerable en el promedio de densidades en el norte no tendría un impacto nocivo en la calidad de vida de esta área y podría ser aún más eficiente en lo que respecta a la provisión de varios servicios públicos.

El patrón de densidad total de una ciudad se determina según varios factores tales como precios de los terrenos, facilidades de transporte, normas de accesibilidad, regulaciones zonales, preferencias socio-culturales, etc. Muchos de estos factores se reflejan por una variable, que permite levantar un modelo cuantitativo del patrón general de densidad: esta variable es la distancia hasta el centro desde cada zona de la ciudad. Varios trabajos teóricos y empíricos han demostrado que el patrón de densidad de una ciudad puede ser descrito por la densidad central de la ciudad y por la distancia de cada zona al centro. El modelo de densidad se expresa por la siguiente formula:

$$d_x = d_o \times e^{-bx}$$

en la cual

$d_x$ = distancia del centro de cada zona al centro de la ciudad.
$d_o$ = densidad central extrapolarizada.

b = la gradiente de densidad.

e = base de logaritmos naturales.

El modelo implica una función exponencial negativa de la densidad, con relación a la distancia desde el centro. A fin de calcular los parámetros de la función, resulta más fácil efectuar en función longitudinal. Después de una transformación, la función exponencial se torna longitudinal en forma de:

$$l_n d_x = l_n d_o - bx$$

Esta fórmula concuerda con la ecuación longitudinal básica de:

$$y = a + bx$$

En esta ecuación, hemos estimado, los valores de a y b empleando el material empírico de las densidades brutas en las diferentes zonas de Quito, según el cómputo de los resultados del precenso de 1971. Las observaciones están detalladas en el Cuadro 11. Las distancias han sido medidas desde el centro de gravedad de cada zona hasta la Plaza Grande y la densidad bruta ha sido calculada dividiendo el total de población de la zona (de acuerdo con el precenso de 1971) por el área total de la zona. La distribución de las densidades brutas por zonas se indica en el Plano 14 .

Calculando los parámetros de la línea de regresión de la densidad bruta y la distancia desde el centro de la ciudad, obtenemos los siguientes resultados:

$$a = 0.285 \; ; \; b = 5.427$$

Poniendo estos resultados en la ecuación lineal obtenemos lo siguiente:

$$y = 5.427 - 0.285x$$

Retornando a la ecuación exponencial original obtenemos lo siguiente

$$dx = 225.0 \times e^{-0.285x}$$

Esta ecuación describe el patrón general de las densidades brutas en la ciudad, como función de la densidad central extrapolizada y las distancias desde el centro de la ciudad. El coeficiente de correlación entre la densidad bruta y la distancia desde el centro de la ciudad es -0,805 que es bastante alto y el error normal del cálculo para la línea de regresión en la ecuación lineal es:

$$Sy \div x = 0,52$$

Por no disponer de ningún análisis comparativo de otros períodos, es imposible investigar los cambios del patrón de densidades brutas de Quito. Por hipótesis podría concluirse que Quito está siguiendo la misma tendencia de cambios que muchas otras ciudades de países que se encuentran en proceso de desarrollo, en las que la densidad central se mantiene igual por largo tiempo, lo cual significa que la superficie general de densidad está moviéndose en forma paralela. (Gráfico Nº 5)

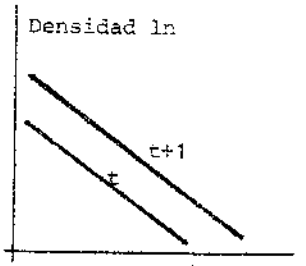



GRAFICO 5:

Debido a la existencia de altas densidades en el centro de la ciudad y el empeño de preservar el casco colonial de la ciudad, sería aconsejable establecer una política que podría desarrollarse en dos etapas:

a) Mantener constante las densidades del centro de la ciudad, impidiendo el incremento adicional de población.

b) En una etapa posterior, disminuir la densidad del centro, proporcionando vivienda opcional fuera del centro a cierta parte de la población que actualmente habita en el centro.

Poniendo en práctica estas dos medidas, el futuro patrón general de densidad se presentaría en la forma siguiente:

GRAFICO 6:

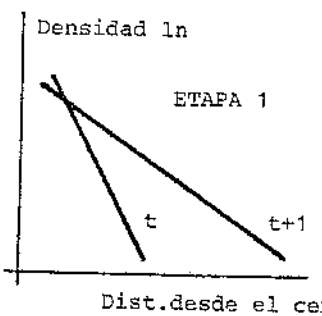
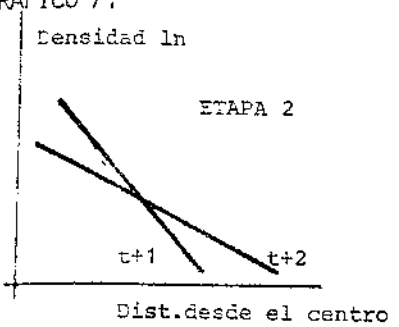



GRAFICO 7:




Los índices precisos de cambio en el patrón de densidad determinarse analizando las condiciones de vivienda, la disponibilidad de terrenos para el desarrollo futuro y la factibilidad para proveer de servicios públicos a cada zona. El cambio en el patrón general puede proporcionar una norma para el análisis detallado y para estable

cer la política de planificación relativa al futuro patrón de densidades dentro de Quito.

6.2. USOS NO RESIDENCIALES:

A. Usos Industriales:

El plano de uso del suelo regional no indica en las cabeceras parroquiales otros usos que el residencial. La razón de este es el hecho de que no existen zonas industriales, o centros comerciales de alguna significación en las cabeceras parroquiales. Existen algunas pequeñas industrias y artesanías en varias cabeceras parroquiales, tales como la de cigarrillos y cigarros, textiles de algodón y la de tornillos y pernos, todas en Sangolquí; la manufactura de parabrisas y espejos, textiles y ropa en San Rafael y artesanías en Calderón. Pero toda esta actividad manufacturera se mantiene todavía en pequeña escala y se halla desparramada dentro del área edificada de las cabeceras parroquiales.

La escasez fabril en las parroquias es una de las principales razones para la considerable corriente de trabajadores que se trasladan a Quito. A medida que van mejorando las técnicas en la agricultura, más gente se ve desplazada de los campos. No contando con medios de empleo opcionales, como el fabril en las parroquias, cierta parte de la población se ve obligada a buscar empleo en Quito. Algunos de estos habitantes están ya inmigrando a Quito y otra parte se queda en las parroquias trasladándose diariamente a su trabajo en la capital. Los dos procesos no traen resultados positivos para Quito. El proceso migratorio está aumentando la población en algunas de las áreas ya atestadas en Quito, y el diario proceso de ir y venir al trabajo ocasiona pérdida de tiempo y esfuerzos. En consecuencia, parece que es menester establecer una política tendiente a alentar el desarrollo de industrias y artesanías en las parroquias del Area Metropolitana. Esta medida puede disminuír el índice de migración a Quito desde las parroquias, limitando el flujo de trabajadores hacia la ciudad central desde las parroquias del Area Metropolitana

B. Usos Comerciales:

Mientras casi todas las actividades industriales del AMQ. están concentradas dentro de la ciudad central, las actividades comerciales se encuentran en casi todas las parroquias del Area Metropolitana. Las actividades comerciales estan ubicadas en las cabeceras parroquiales. Las actividades comerciales se caracterizan por el uso intensivo de la tierra, sin ocupar una cantidad considerable del terreno. Tan solo en Quito es posible delimitar un Distrito Central de Negocios que se halle predominantemente ocupado por usos comerciales y oficinas. En las parroquias, los usos comerciales están entremezclados con usos residenciales y artesanías. Sin embargo, las actividades comerciales desempeñan un papel importante en la economía de las cabeceras parroquiales y en los servicios comerciales que prestan a la población rural de las parroquias.

El análisis de la estructura comercial del Area Metropolitana se basa en varios conceptos básicos que se derivan de la "Teoría del Sitio Central", la teoría que tiene que ver con los aspectos de espacio de un sistema de distribución. La teoría del Sitio Central consiste en relacionar el tamaño de una población ( que esté funcionando como Sitio Central), el número de sus funciones comerciales y unidades, el tamaño de su área de servicio y la norma espacial de las zonas de servicio de las plazas centrales,

de acuerdo con el principio de organización principal (transporte, administración y comercio). La teoría del sitio central consiste, además, en definir niveles de jararquías urbanas según el "umbral de mercancías" (threshold of goods) y los servicios en los varios niveles y por el "surtido de mercancías" (range of goods) que se determina por el tiempo máximo/distancia prorrata que uno está listo a recorrer para obtener determinada mercancía. Tratando con el Area Metropolitana, no encontramos una estructura jerárquica completa en razón del predominio de la ciudad central sobre el Area Metropolitana, pero podemos aplicar los conceptos de la teoría del Sitio Central para establecer la importancia comercial relativa de los diferentes centros del Area Metropolitana.

Se utilizan dos medidas para definir la estructura comercial del Area Metropolitana:

a) El tamaño funcional del centro, en relación con el número de funciones comerciales (tipos de actividades comerciales) y el número de unidades comerciales. Las dos variables están íntimamente correlacionadas y ambas pueden ser usadas para determinar la importancia comercial de un centro.

b) El nivel de servicio de un centro, medido por la proporción de unidades comerciales en relación con la población servida.

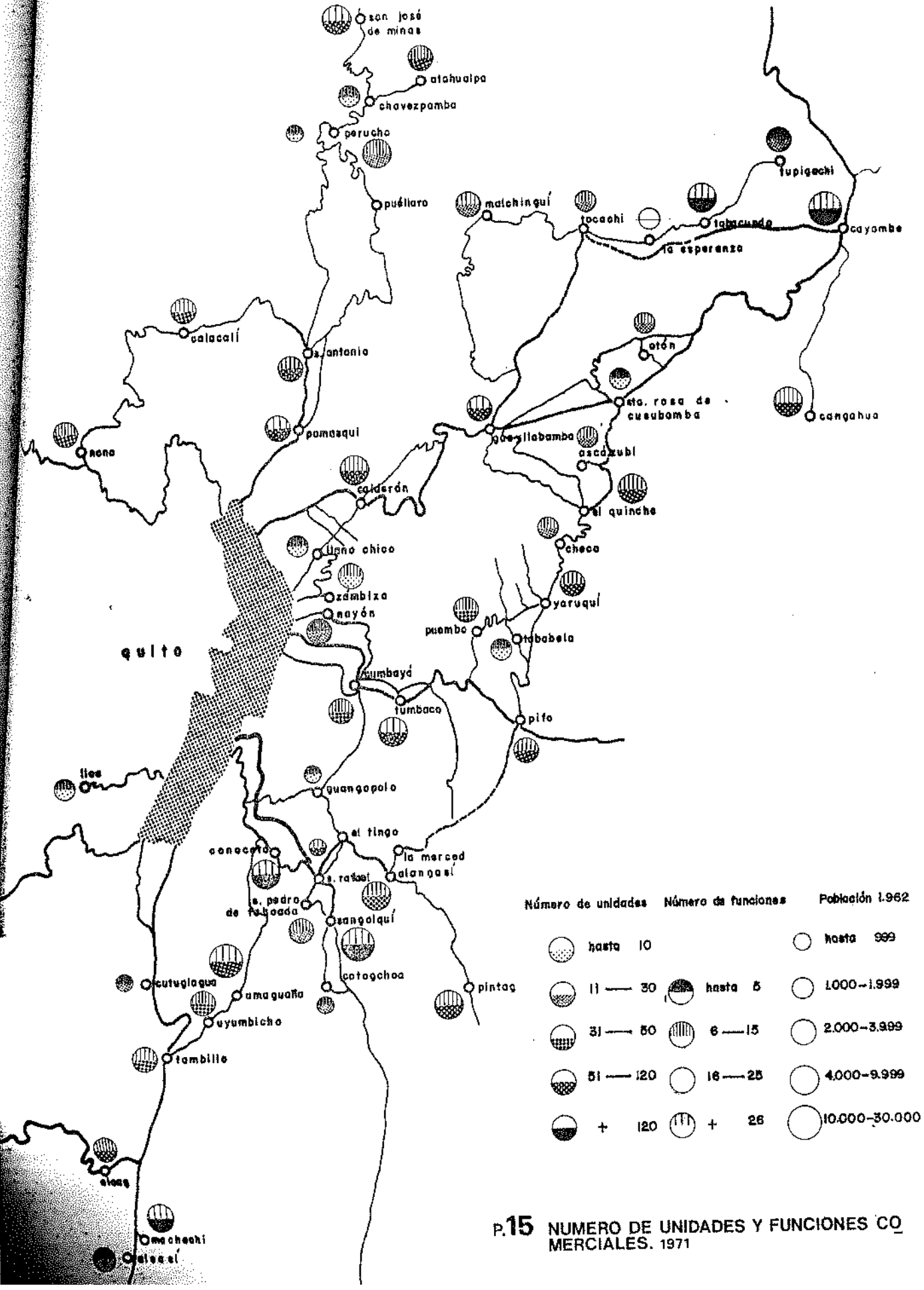
El Plano 15 y los Cuadros 12y13, presentan un resumen del tamaño funcional de cada centr de acuerdo al número de funciones comerciales y unidades. Es posible identificar cuatro niveles de centros de acuerdo con su tamaño funcional: en la cúspide de la estructura comercial se encuentra Quito -la ciudad central, con alrededor de 8.500 unidades comerciales. Quito suministra un surtido completo y una gran variedad de bienes y servicios. Como Quito predomina comercialmente por sobre toda el Area Metropolitana, no es sorprendente que el segundo nivel en la jerarquía comercial esté representado por Sangolquí con un total de alrededor de 400 unidades comerciales unicamente, lo cual tiene aún su importancia regional dentro del Area Metropolitana, aunque es casi insignificante en comparación con el predominio comercial de Quito. El tercer grupo de centros de acuerdo con su tamaño funcional consiste de las siguientes poblaciones dentro del Area Metropolitana: Chillogallo, Amaguaña, Conocoto, Tumbaco, Calderón, Pomasqui, San Antonio. En la circunscripción exterior, las siguientes poblaciones están incluídas en el mismo grupo: Pifo, Yaruquí, El Quinche, Guayllabamba. Los demás centros están agrupados dentro de los de más bajo nivel. Vale la pena destacar que algunas poblaciones que están muy próximas a Quito, tal como Llano Chico, Zámbiza y Nayon están situadas en el más bajo nivel por cuanto se hallan completamente dominadas por Quito.

La teoría del Sitio Central consiste en establecer las conexiones entre el tamaño de la población de un centro y su tamaño funcional, medido por el número de funciones comerciales o unidades comerciales. La distribución de las poblaciones de acuerdo al tamaño de su población y su tamaño funcional se indica en los gráficos 8 y 9 dibujados en papel logarítmico. La función lineal del número de unidades comerciales (y) en relación con el tamaño de la población (x) se plantea en la siguiente forma:

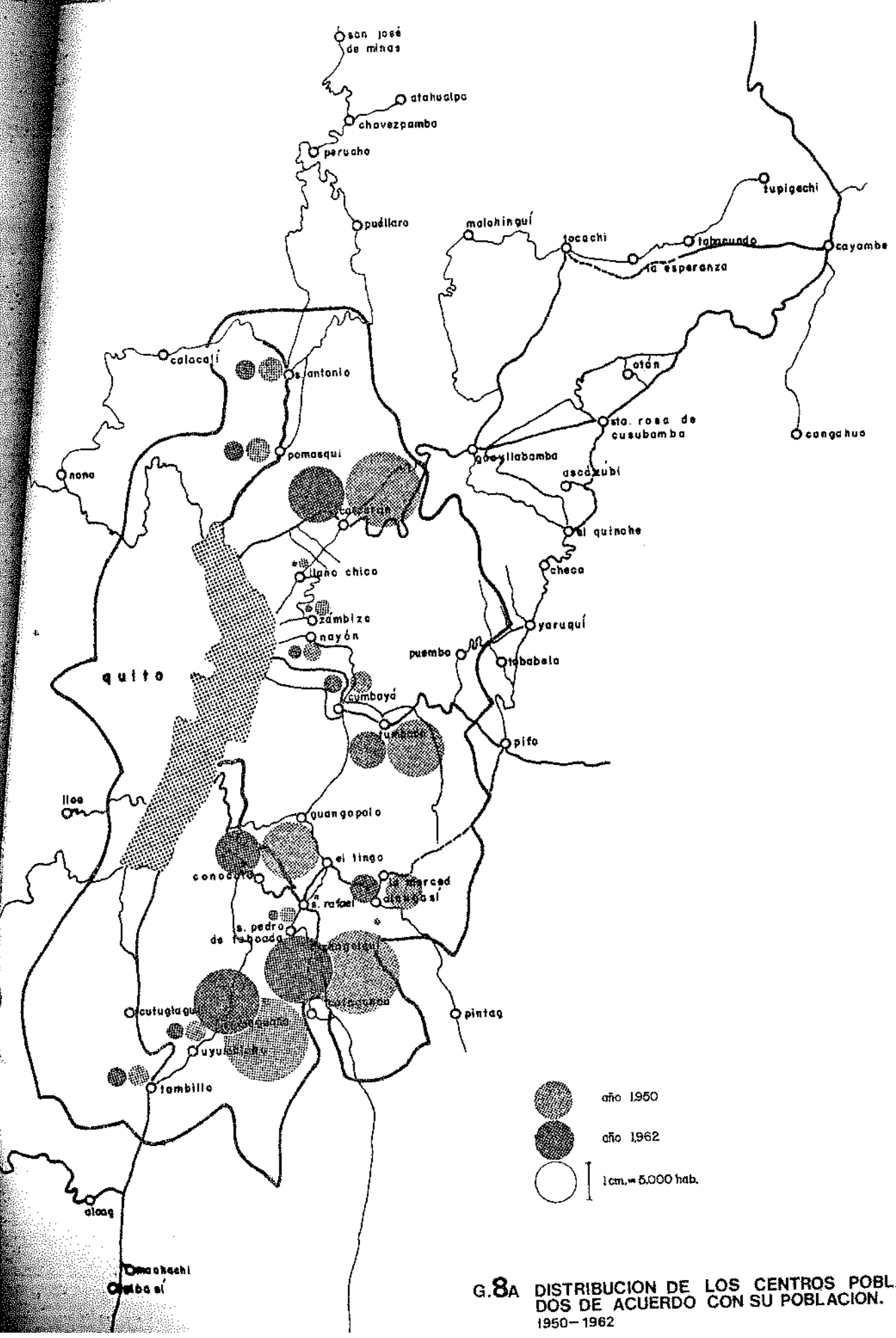
$$\text{Log } y = \text{Log } a + b \text{ log } x$$

Para los datos del AMQ. (Cuadro 12) los parámetros de las funciones son:

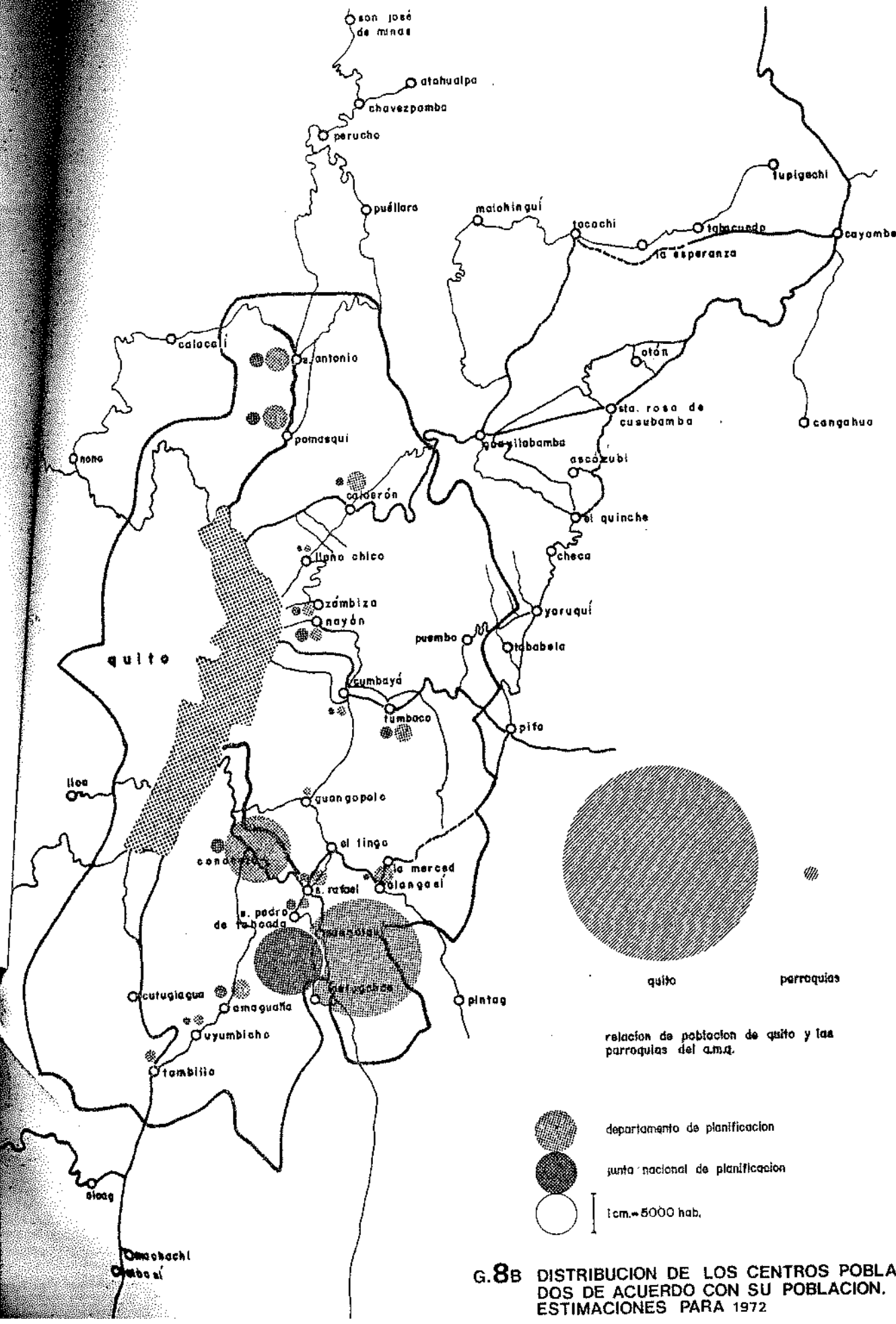
$$\text{Log } a = -16.4812 + b = 4.9355$$



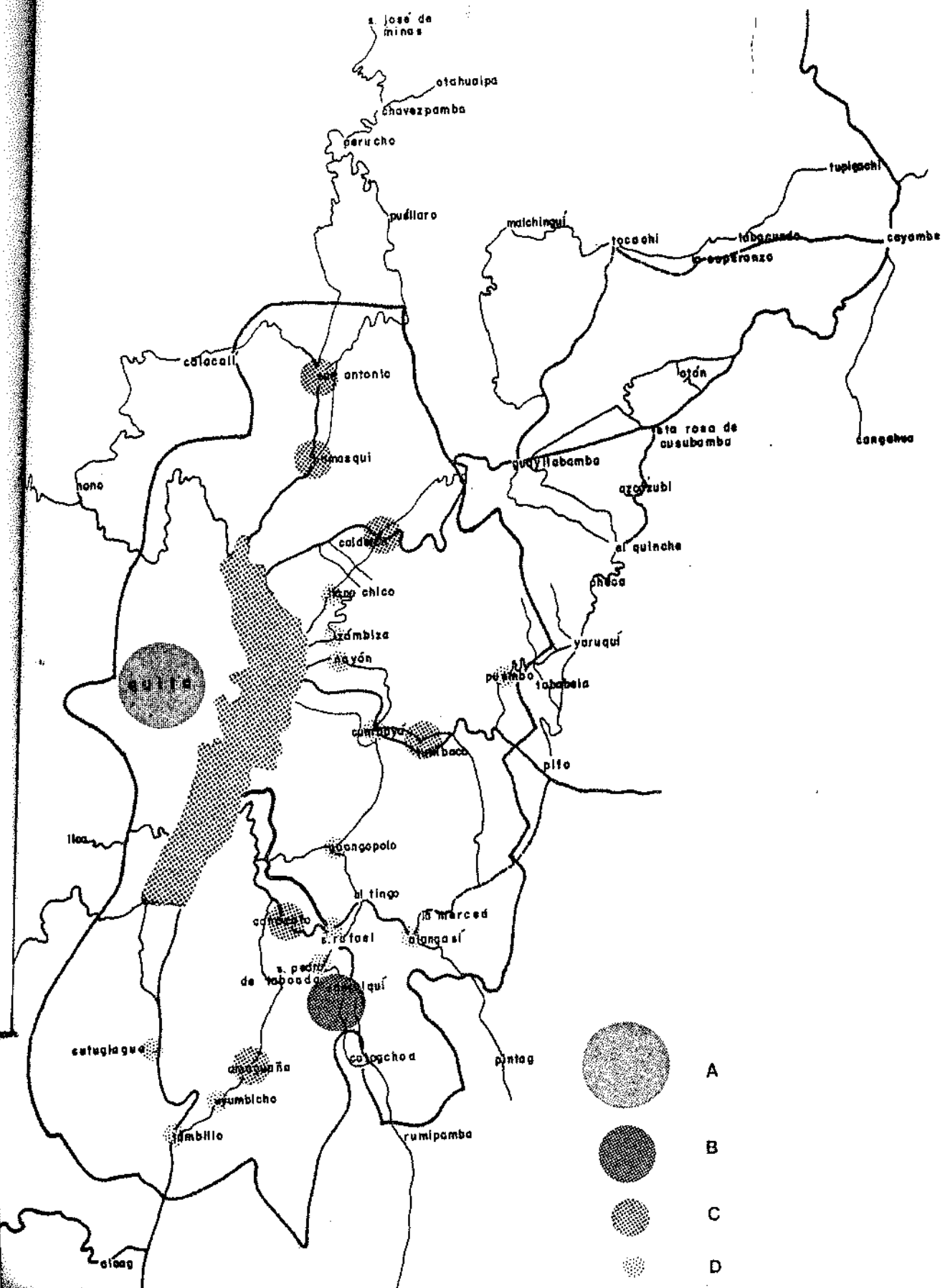

P.15 NUMERO DE UNIDADES Y FUNCIONES COMERCIALES. 1971




G.8A DISTRIBUCION DE LOS CENTROS POBLADOS DE ACUERDO CON SU POBLACION.
1950–1962




G.8B DISTRIBUCION DE LOS CENTROS POBLADOS DE ACUERDO CON SU POBLACION. ESTIMACIONES PARA 1972




G.9 DISTRIBUCION DE LA POBLACION DE ACUERDO A SU TAMAÑO FUNCIONAL.

CUADRO Nº 12

# FUNCIONES COMERCIALES Y UNIDADES COMERCIALES EN EL A.M.Q. POR PARROQUIAS, 1971

| Nº DE PARROQUIAS. | | POBLACION | UNIDADES COMERCIALES. | FUNCIONES COMERCIALES. | PROPORCION DE UNIDADES COMERCIALES p/1.000 PERSONAS. | NIVEL JERARQUICO. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | CIUDAD CENTRAL | | | | | |
| | Quito | 552.163 | 8.518 | - - - | 15.5 | A |
| | EJE SUR: | | | | | |
| 1 | Tambillo | 3.041 | 46 | 16 | 15.1 | D |
| 2 | Uyumbicho | 2.862 | 46 | 14 | 16.1 | D |
| 3 | Amaguaña | 11.679 | 113 | 31 | 9.7 | C |
| 4 | Cutuglahua | 1.086 | 9 | 5 | 8.3 | D |
| 5 | Chillogallo | 12.513 | 66 | 23 | 5.3 | C |
| | EJE SURESTE: | | | | | |
| 6 | Conocoto | 7.778 | 180 | 37 | 23.1 | C |
| 7 | S. Rafael | 1.098 | 48 | 19 | 43.7 | D |
| 8 | S.P.Taboada | 3.135 | 28 | 9 | 8.9 | D |
| 9 | Sangolquí | 14.690 | 406 | 59 | 27.6 | B |
| 10 | Guangopolo | 1.216 | 12 | 3 | 9.9 | D |
| 11 | Alangasí | 5.866 | 49 | 17 | 8.4 | D |
| | EJE ORIENTAL: | | | | | |
| 12 | Guápulo | 1.952 | 25 | 9 | 12.8 | D |
| 13 | Cumbayá | 3.277 | 34 | 14 | 10.4 | D |
| 14 | Tumbaco | 9.934 | 116 | 27 | 11.6 | C |
| 15 | Nayón | 2.836 | 13 | 6 | 4.6 | D |
| 16 | Zámbiza | 2.923 | 9 | 4 | 3.1 | D |
| 17 | Llano Chico | 2.130 | 10 | 3 | 4.7 | D |
| 18 | Calderón | 11.047 | 60 | 21 | 5.4 | C |
| | EJE NORTE: | | | | | |
| 19 | Pomasqui | 3.708 | 104 | 28 | 28.0 | C |
| 20 | S. Antonio | 3.578 | 79 | 21 | 22.1 | C |

FUENTE: Ratford, B. E.: Transporte y Desarrollo Comercial en la provincia de Pichincha. Universidad de McMaster, Hamilton, Ont., 1971, pág. 33-37.

CUADRO Nº 13

# FUNCIONES COMERCIALES Y UNIDADES COMERCIALES EN EL ANILLO EXTERNO, POR PARROQUIAS. 1971.

| | POBLACION | UNIDADES COMERCIALES. | FUNCIONES COMERCIALES. | PROPORCION DE UNIDADES COMERCIALES POR C/1000 PERSONAS. | NIVEL JERARQUICO |
|---|---|---|---|---|---|
| SECTOR SUR: | | | | | |
| Aloag | 4.197 | 76 | 24 | 18.1 | C |
| Aloasí | 3.758 | 11 | 3 | 2.9 | D |
| Machachí | 14.644 | 219 | 48 | 15.0 | B |
| Lloa | 1.200 | 7 | 2 | 5.8 | D |
| SECTOR SUDESTE | | | | | |
| Pintag | 7.456 | 52 | 16 | 7.0 | D |
| Cotogchoa | 911 | 12 | 5 | 13.2 | D |
| Rumipamba | 450 | 1 | 1 | 2.2 | D |
| SECTOR ORIENTAL | | | | | |
| Pifo | 3.408 | 51 | 21 | 15.0 | D |
| Puembo | 2.288 | 33 | 11 | 14.4 | D |
| Tababela | 1.433 | 4 | 1 | 2.8 | D |
| Yaruquí | 3.983 | 72 | 23 | 18.1 | C |
| Checa | 2.000 | 17 | 8 | 8.5 | D |
| El Quinche | 4.493 | 104 | 24 | 23.1 | C |
| Ascázubi | 1.970 | 25 | 12 | 12.7 | D |
| Guayllabamba | 4.313 | 100 | 26 | 23.2 | C |
| SECTOR NORTE | | | | | |
| Calacalí | 2.296 | 37 | 16 | 16.1 | D |
| Nono | 3.912 | 38 | 14 | 9.7 | D |

FUENTE: Ratford, B.E. : Transporte y Desarrollo Comercial en la Provincia de Pichincha. Universidad de McMaster, Hamilton, Ont., 1971, pág 33 - 37.

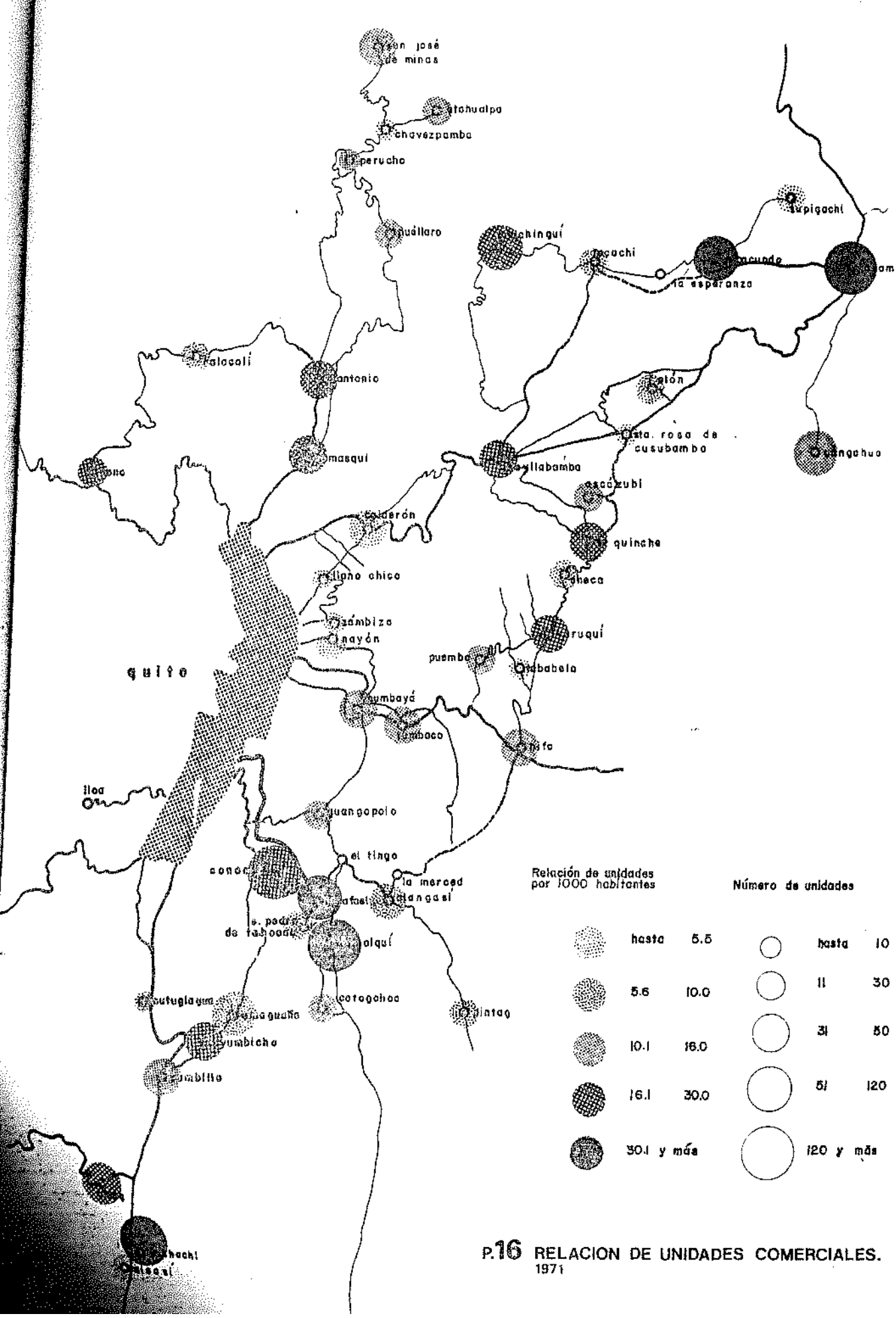
Esta función permite al planificador calcular el número de unidades comerciales en una parroquia, como una variable dependiente de la población la parroquia.

Una de las suposiciones básicas de la teoría del sitio central es la de que el tamaño funcional de las poblaciones no es una función monótona sino un "paso gradual" (stepwise), los quiebres en la función se realizan debido al surgimiento de bienes y servicios de umbral más alto. La suposición es provechosa para la determinación de los niveles jerárquicos de las poblaciones del AMQ.

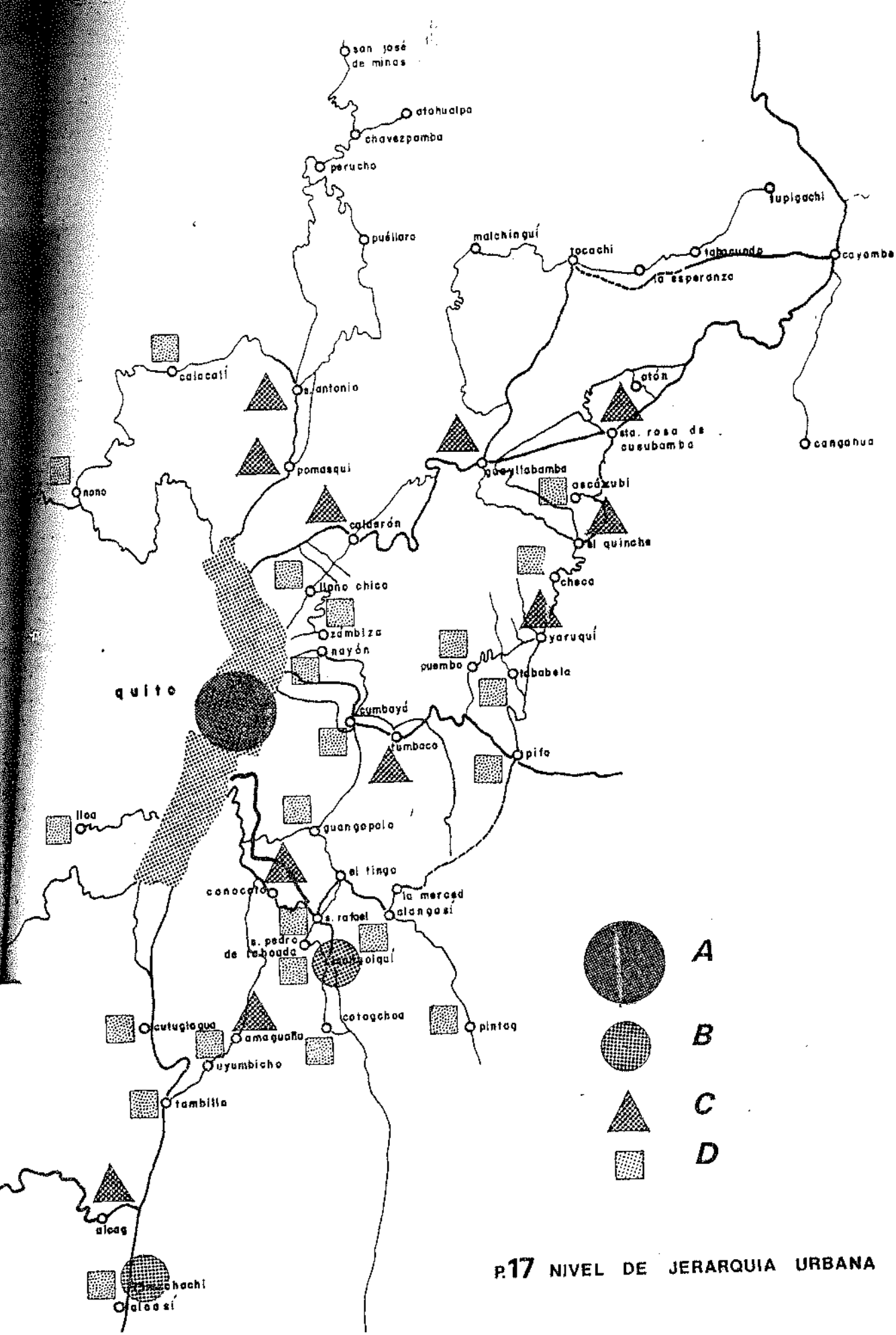
Los gráficos 10 y 11 demuestran los tres niveles de centros, los grupos B,C,D,definidos por los quiebres en la distribución. Este análisis fija a Sangolquí en el nivel B, Amaguaña, Conocoto, Chillogallo, Tumbaco y Calderón en el nivel C; y todos los otros agrupamientos en el nivel D.

Los gráficos 10,11demuestran que aun existe una alta correlación positiva entre el número de habitantes de una población y el número de sus unidades comerciales, aunque las desviaciones de la línea de regresión son considerables. Estas desviaciones representan el hecho de que el nivel del desarrollo comercial no es igual en toda el Area Metropolitana. El nivel de desarrollo comercial puede ser medido por la relación de unidades comerciales por cada 100 personas en las poblaciones. Esta relación es de 15.5 para Quito, pero de tan solo 13.7 para el Area Metropolitana, fuera de Quito (Cuadro12). La proporción para el Anillo Exterior es de 13.7, similar al del Area Metropolitana. Las relaciones de las unidades comerciales se indica en el Plano 16 . El mapa pone claramente de relieve las altas proporciones de las poblaciones en el eje sudeste -Sangolquí, San Rafael y Conocoto. Las proporciones altas se encuentran también en el eje norte de Pomasqui y San Antonio. Una explicación parcial para estas proporciones es la función turística y de recreación en lugares tales como San Rafael, Conocoto y San Antonio. Las altas proporciones para Pomasqui y San Antonio les ubica en el nivel C de la jerarquía comercial. Estas mismas consideraciones pueden aplicarse a Aloag, Yaruquí y El Quinche en el Anillo Exterior que están determinados como centros de nivel C en razón de su alto nivel de desarrollo comercial (Cuadro13,Plano 17). Los Planos 16 y 18 : relación de funciones comerciales y relación de las unidades comerciales, demuestran con claridad que los ejes sudeste y norte tienen un nivel comercial y de servicios más alto, en tanto que las poblaciones cercanas a Quito y el eje oriental indican un nivel comercial y de servicios más bajo, toda vez que dependen más íntimamente de Quito, para la provisión de sus necesidades comerciales y de servicios.

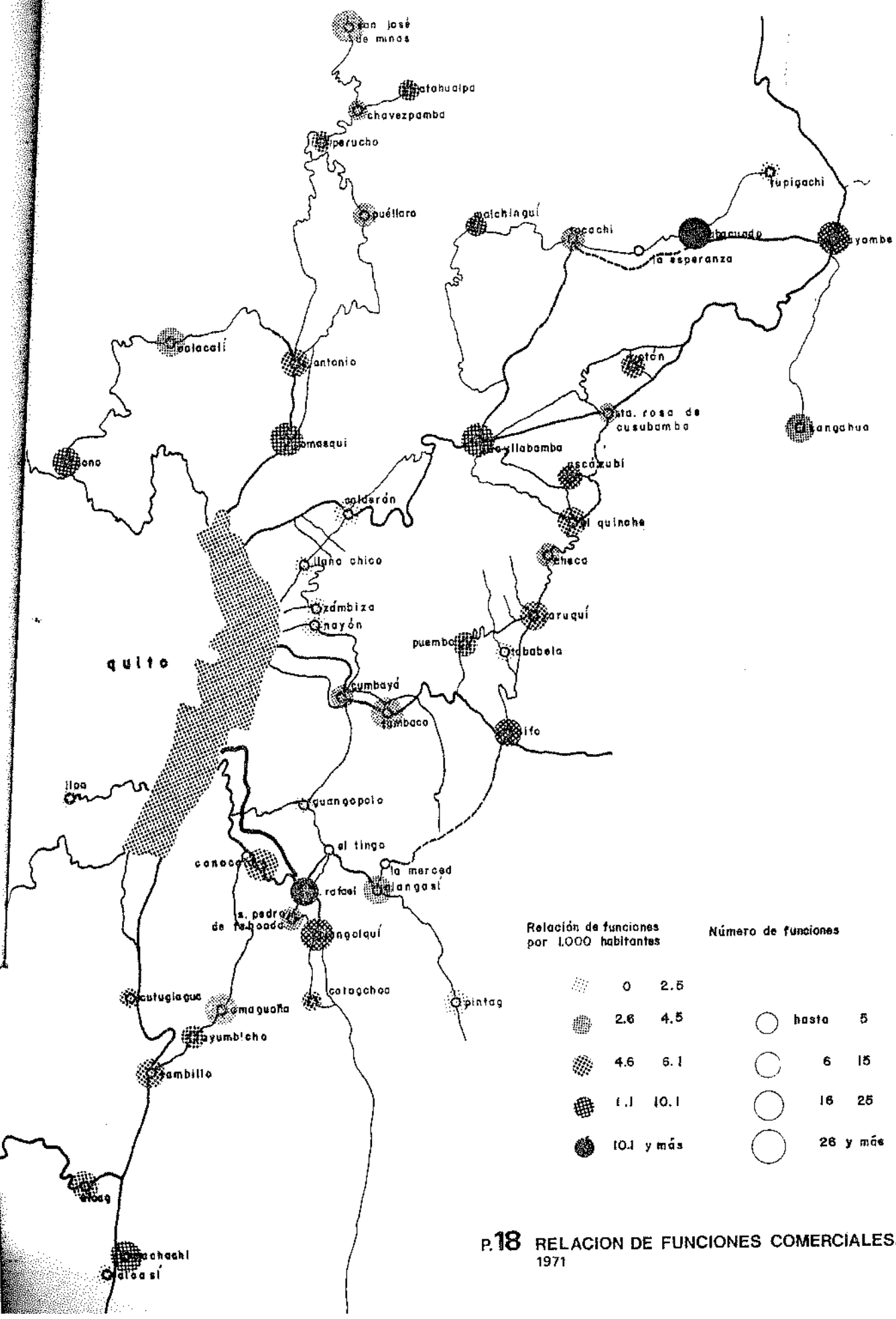
Toda la estructura de la jerarquía comercial del Area Metropolitana de Quito y del Anillo Exterior se indican en el Plano 17 . Allí se demuestra el nivel de cada población de acuerdo a su tamaño funcional y el nivel de desarrollo comercial. El plano así mismo indica que dentro del Area Metropolitana existe un centro del nivel B -Sangolquí-; otro centro de nivel B es Machachi en el Anillo Exterior. Ambos centros "B" se encuentran situados al sur de Quito. Hacia el norte y este de Quito no existen centros de nivel B, ni dentro del Area Metropolitana, ni fuera del Anillo Externo. El centro B más cercano en esa dirección es Cayambe, que se encuentra bastante lejos, aún el Anillo Externo. Este fenómeno puede atribuirse al potencial de crecimiento más amplio hacia el sur de Quito, como resultado del sistema de enlace más desarrollado con la Costa y la parte central de la Sierra. La inexistencia de centros B al norte y este de Quito está causando la emergencia de un mayor número de centros C que en el sur.




P.16 RELACION DE UNIDADES COMERCIALES.
1971




P.17 NIVEL DE JERARQUIA URBANA



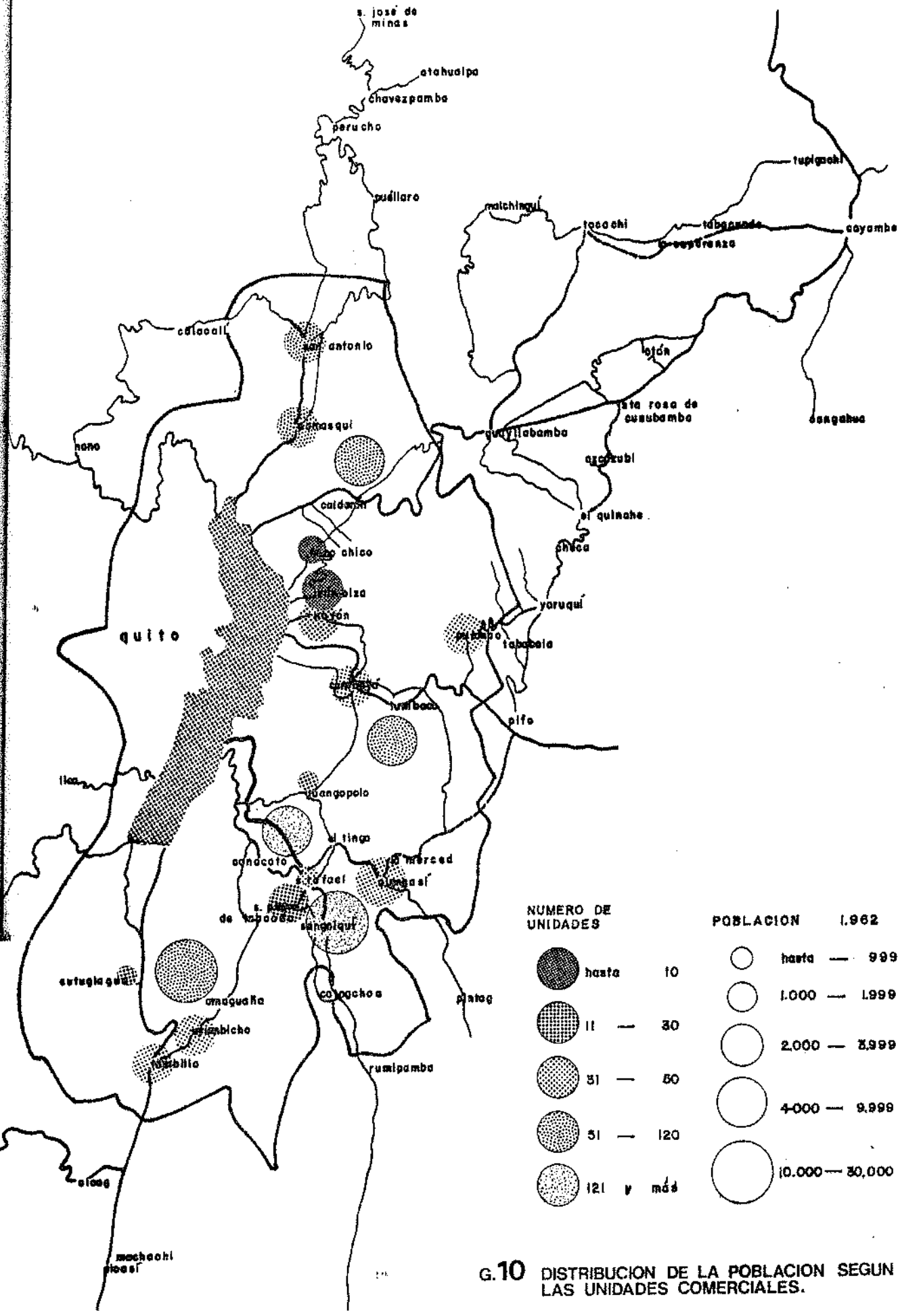

Relación de funciones por 1.000 habitantes

| | |
|---|---|
| 0 | 2.5 |
| 2.6 | 4.5 |
| 4.6 | 6.1 |
| 6.1 | 10.1 |
| 10.1 y más | |

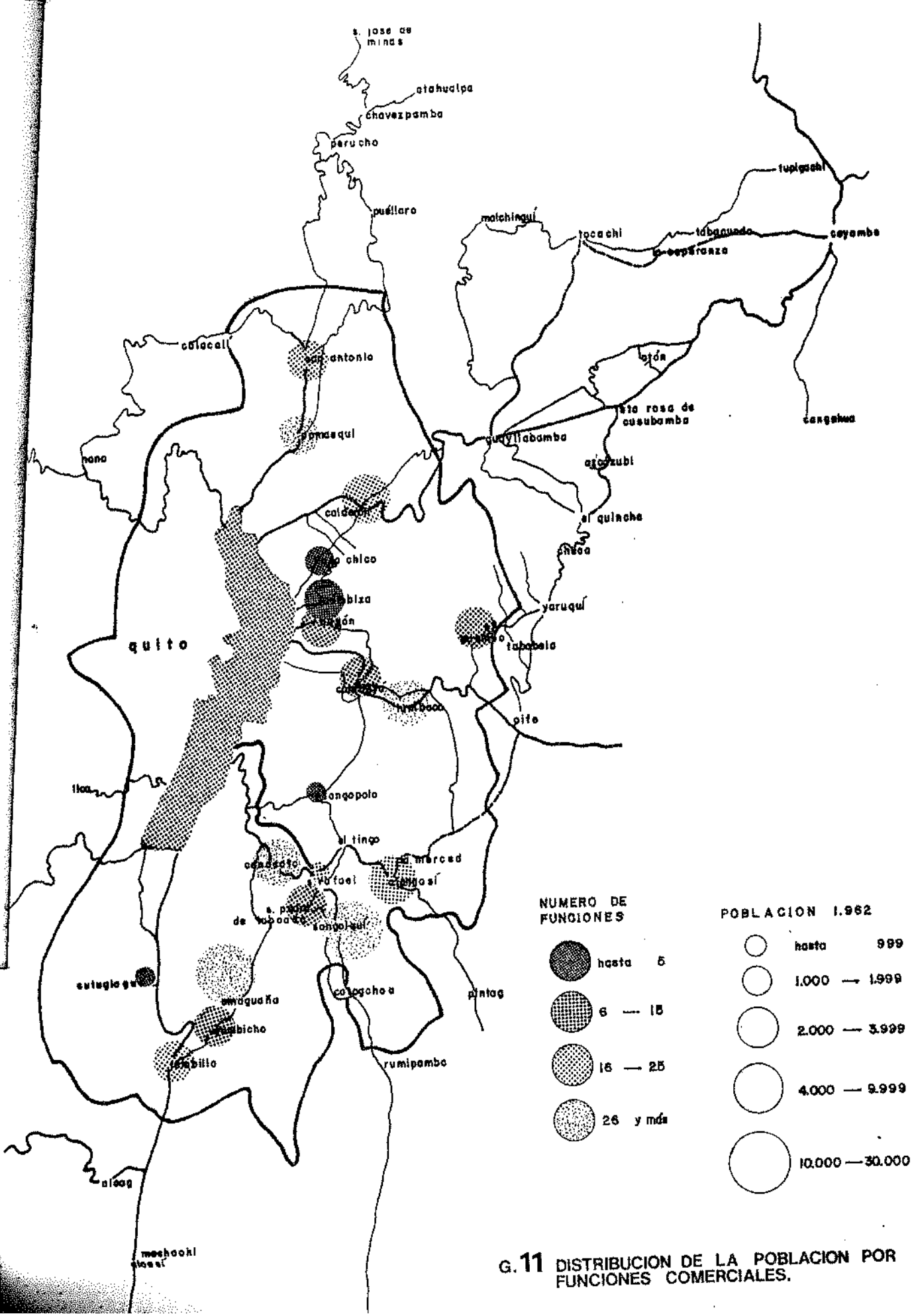
Número de funciones

| | |
|---|---|
| hasta | 5 |
| 6 | 15 |
| 16 | 25 |
| 26 y más | |

P.18 RELACION DE FUNCIONES COMERCIALES.
1971




G.10 DISTRIBUCION DE LA POBLACION SEGUN LAS UNIDADES COMERCIALES.




G.11 DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR FUNCIONES COMERCIALES.

El análisis de la jerarquía comercial del AMQ. proporciona una base sólida para establecer una política de planificación tendiente a fomentar "Centros de Crecimiento" dentro del Area Metropolitana. Los centros B y C cuentan desde ya con su sistema comercial desarrollado; fomentando el desarrollo industrial en estos centros, éstos pueden tornarse menos dependientes de Quito y convertirse en ciudades de apreciable tamaño y sólida base económica. Este curso de desarrollo puede aliviar a Quito de parte de las presiones migratorias y traer un mejor equilibrio entre la ciudad central y las parroquias del Area Metropolitana.

6.3. DISTRIBUCION POBLACIONAL EN EL AMQ.

El exámen de la estructura interna del AMQ se completa con un análisis de la distribución poblacional y sus características en varias partes del Area Metropolitana. Este análisis se basa en los resultados de los censos de población de 1950 y 1962. 1/ y en el de proyección poblacional hasta 1975. 2/ preparados por la Junta de Planificación. La proyección se basa en el supuesto de que el crecimiento poblacional se desarrolle en progresión geométrica, suponiendo que se mantenga la misma tasa de crecimiento del período comprendido entre 1950-1962.

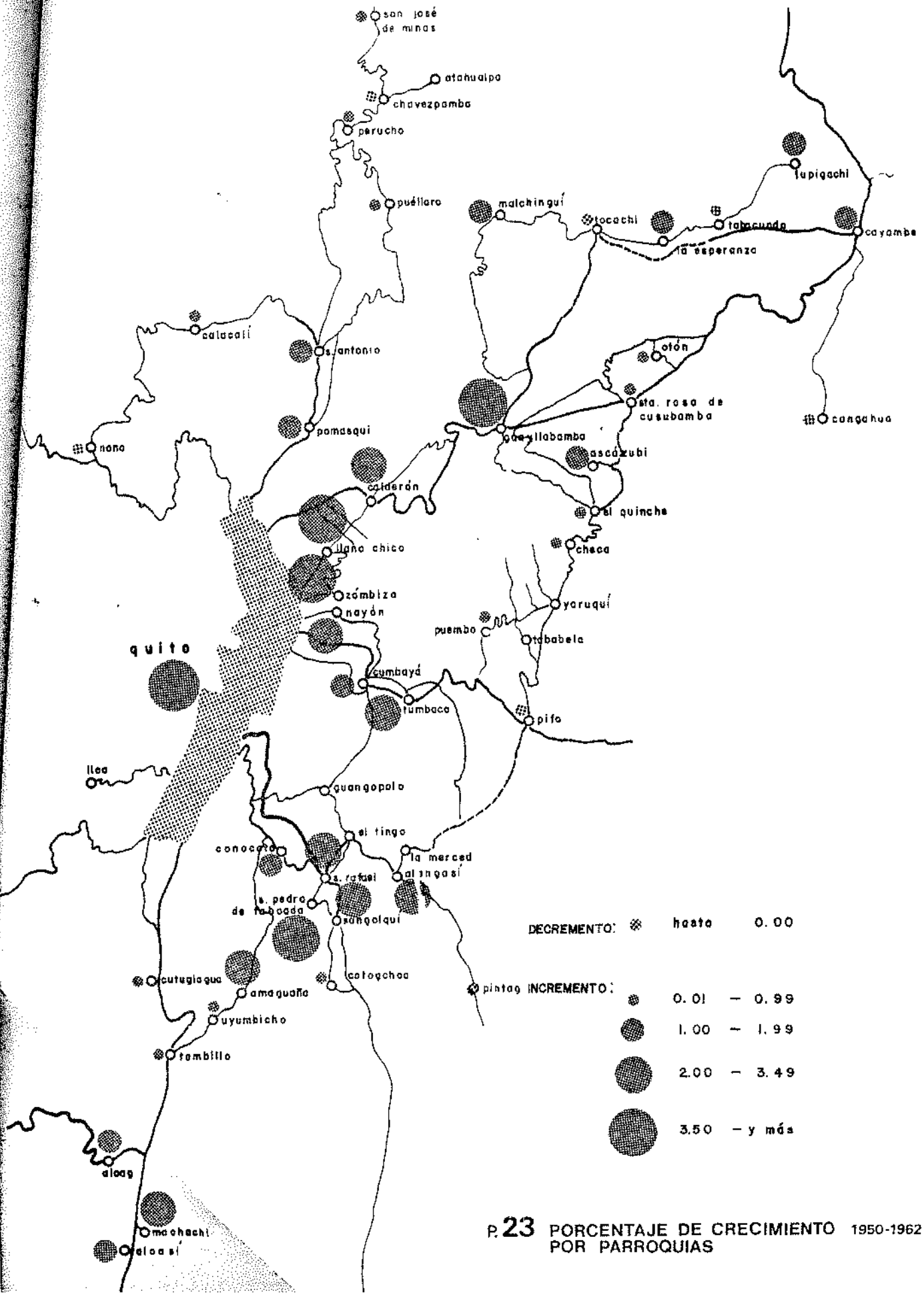
La distribución de la población en el Area Metropolitana se muestra en los Planos 19 al 22 para los años de 1950, 1962, 1971 y 1975. Estos mapas permiten el exámen del crecimiento poblacional en cada parroquia a partir del primer censo. En el censo de 1950 ninguna parroquia del Area Metropolitana contaba con más de 10.000 habitantes. En 1962, habían ya tres parroquias con más de 10.000 habitantes -Sangolquí, Amaguaña y Chillogallo-. En 1971, Calderón superó la marca de los 10.000, así como también Machachi que se encuentra fuera del Anillo Exterior. Para 1975, Tumbaco estará también incluído en este grupo de parroquias más grandes dentro del Area Metropolitana. Se debe investigar si es que las parroquias están creciendo como resultado del "derrame" ( over spill) proveniente de Quito, o por la absorción de inmigrantes de otras partes del país.

Uno de los aspectos críticos del desarrollo metropolitano es la relación poblacional de la ciudad central, comparada con el número total de habitantes del Area Metropolitana. Mientras más desarrollada es el Area Metropolitana, la proporción es más baja. El análisis del AMQ, demuestra los siguientes resultados: en 1962 la población total del AMQ. fue de alrededor de 460.000 habitantes, de los cuales cerca de 376.000 estaban en Quito, lo cual equivale al 82.1% de la población total. Este alto pocentaje de población, que vive en la ciudad central, es la característica de un Area Metropolitana en sus primeras etapas de desarrollo. La tasa de crecimiento de Quito entre los censos de 1950 y 1962 fue mayor que la tasa de crecimiento de las parroquias durante ese mismo período. Con las mismas tasas de crecimiento en toda el AMQ, el porcentaje entre 1962-1972 fue del 51%. Quito, la ciudad central, creció en un 55%, mientras el resto del Area Metropolitana creció tan solo en un 32% durante el mismo período. En consecuencia, en 1972, la proporción relativa de la población que vive en Quito, en comparación con la población del AMQ

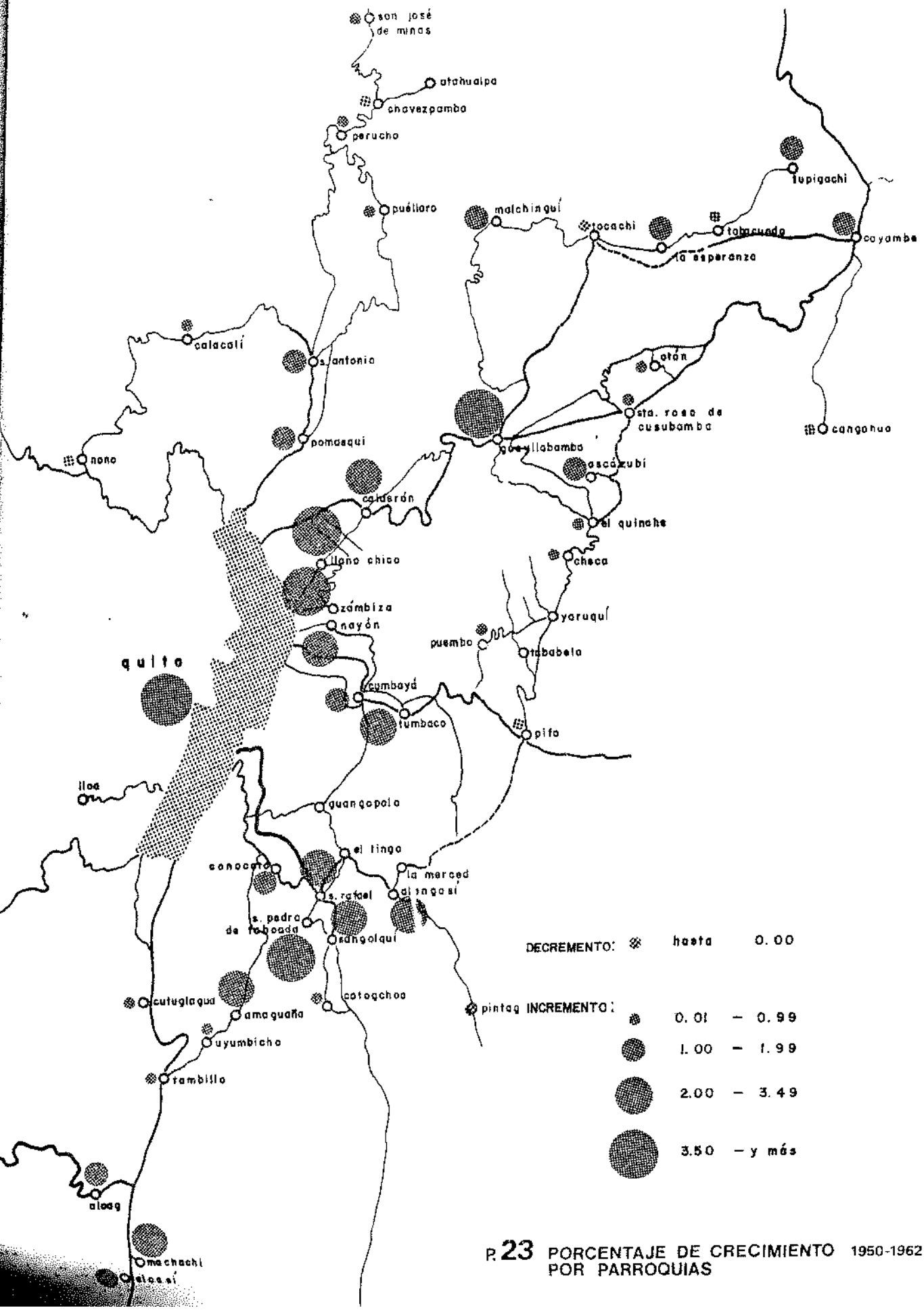
---

1/ Junta Nacional de Planificación y Coordinación Económica, División de Estadística y Censos: Segundo Censo de Población y Primer Censo de Vivienda, 1962, Tomo de Pichincha.

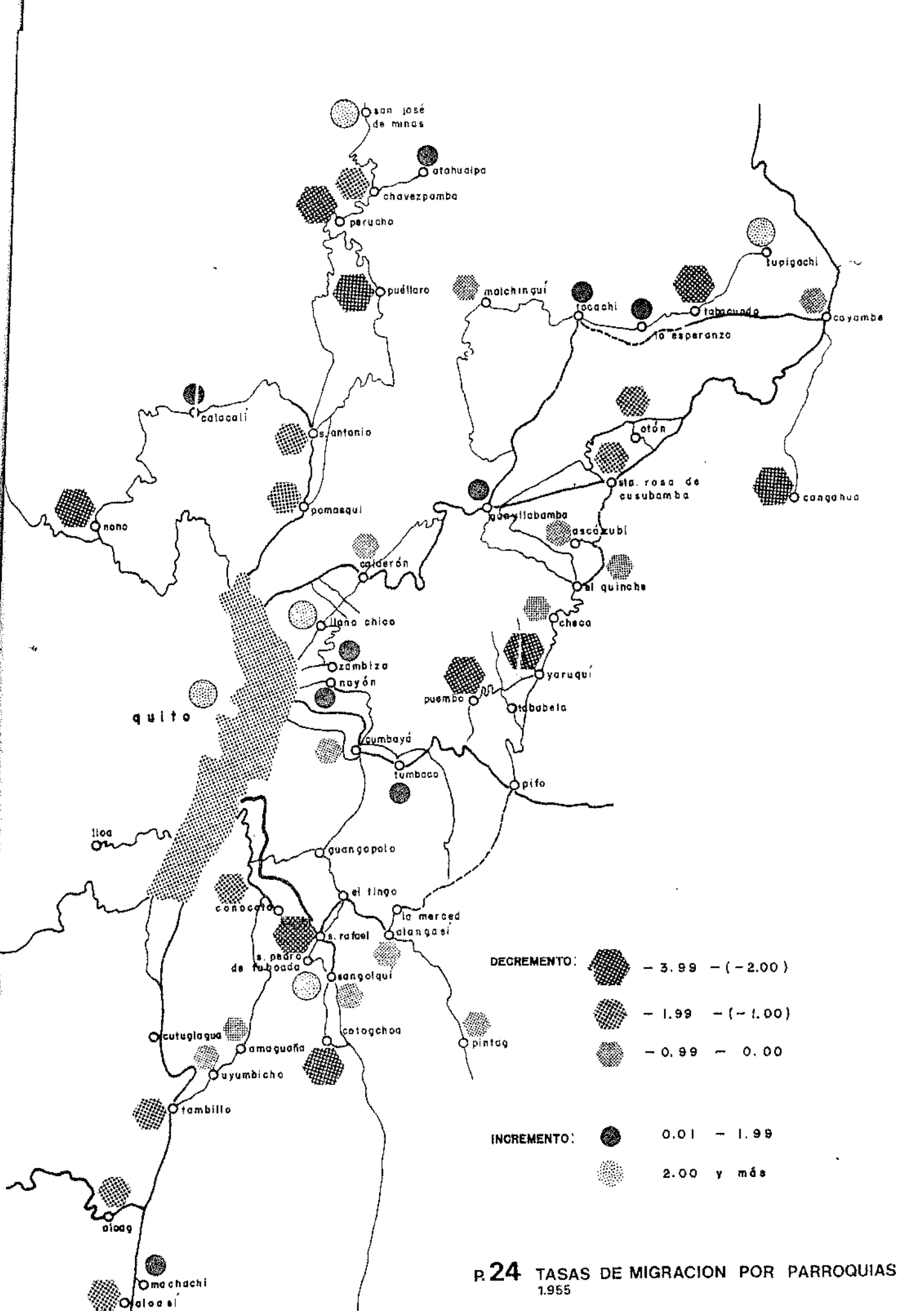
2/ Proyección de la Población Total Urbana Y Rural por Porvincias, Cantones y Parroquias, 1960-1975



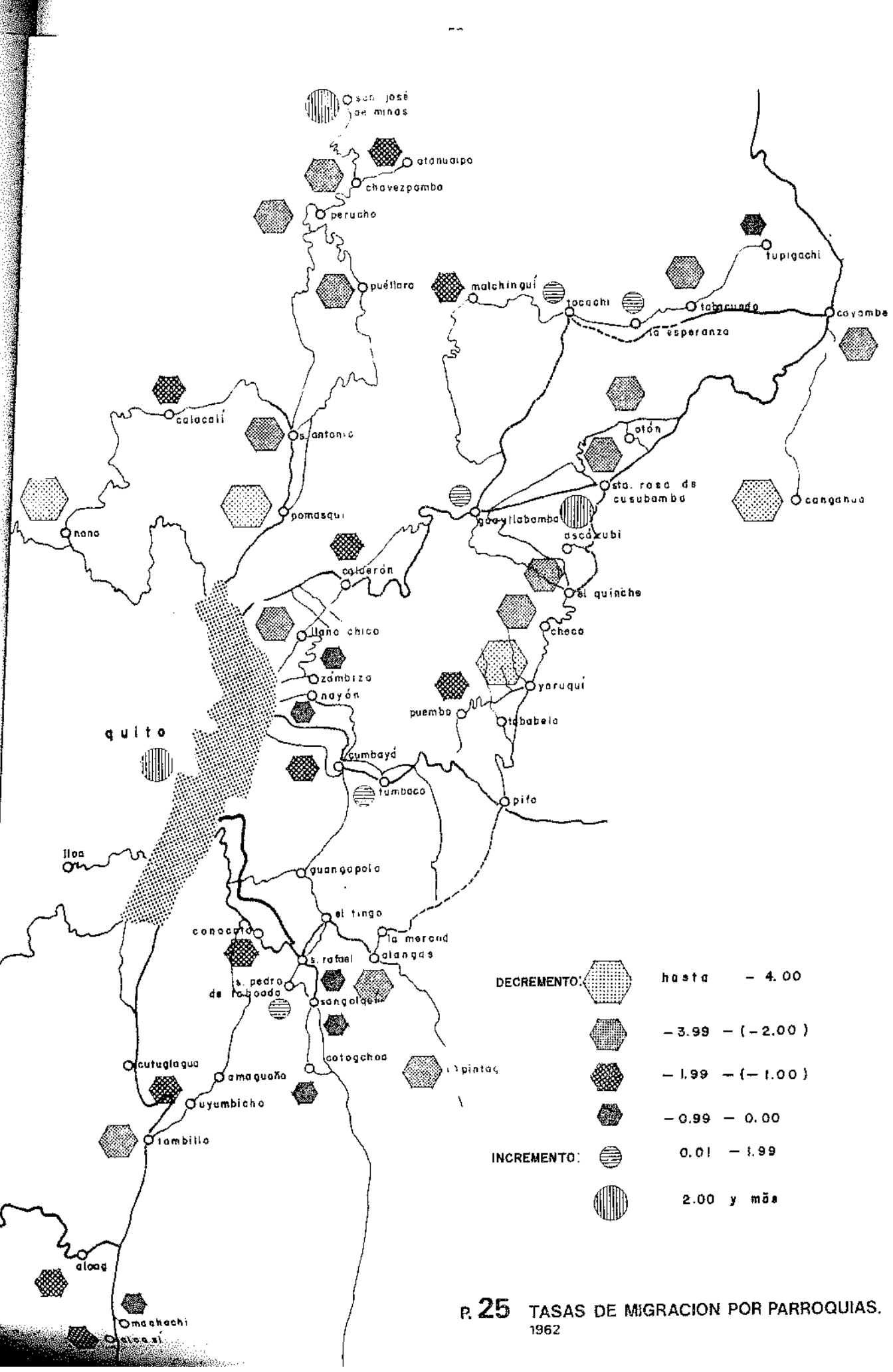

P. 23 PORCENTAJE DE CRECIMIENTO 1950-1962
POR PARROQUIAS



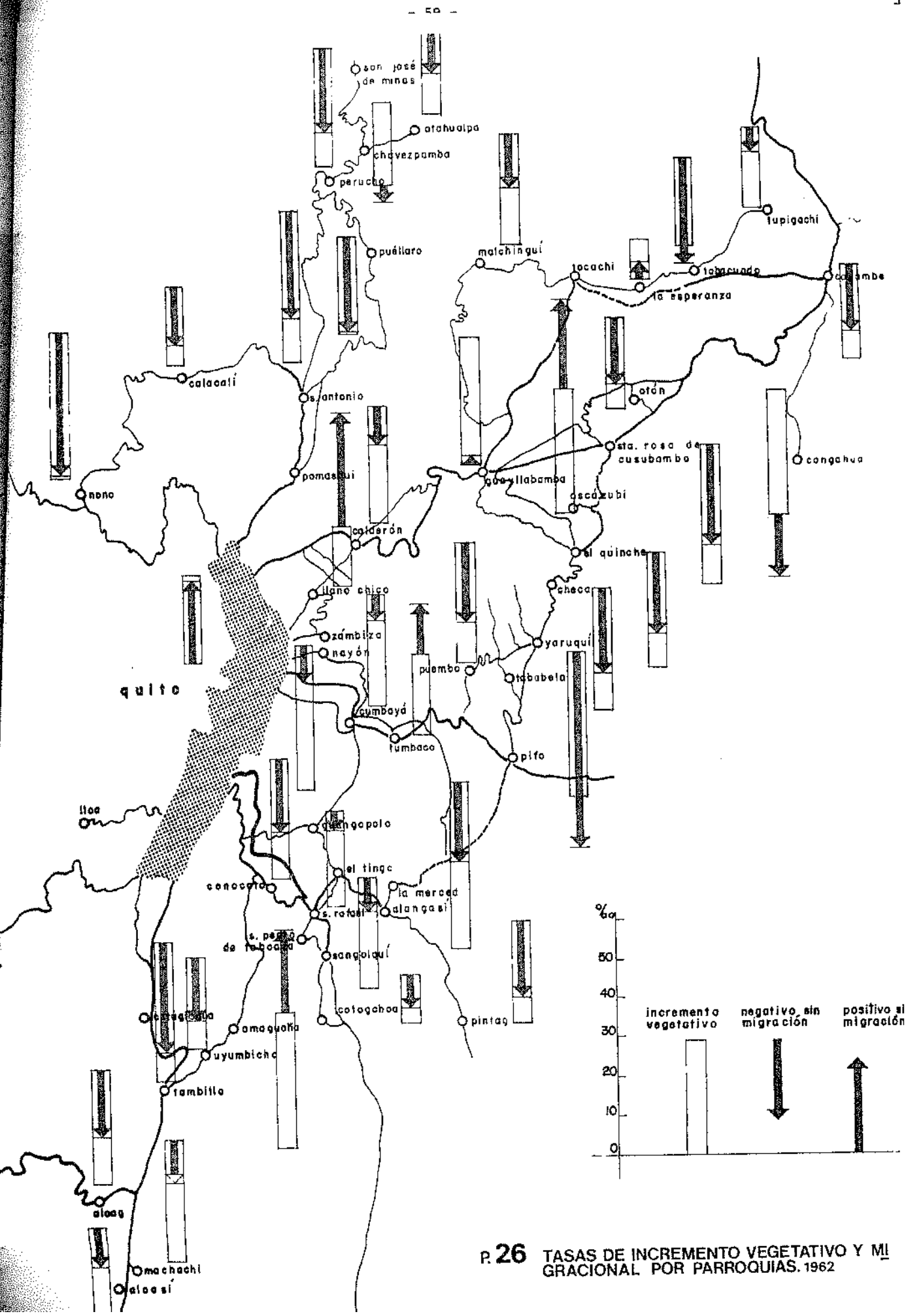

P. 23 PORCENTAJE DE CRECIMIENTO 1950-1962 POR PARROQUIAS




P. 24 TASAS DE MIGRACION POR PARROQUIAS
1.955




P. 25 TASAS DE MIGRACION POR PARROQUIAS.
1962



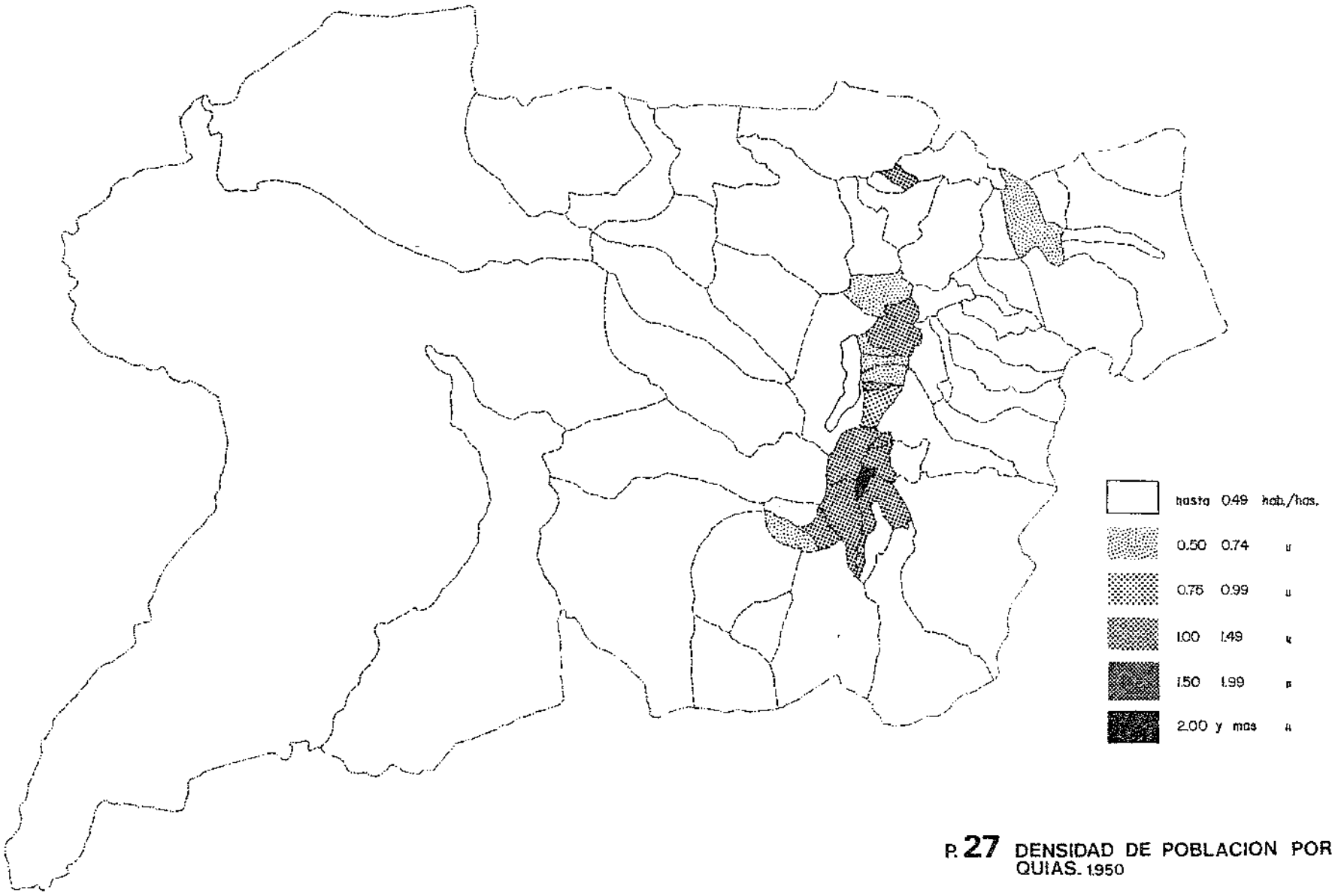

P. 26 TASAS DE INCREMENTO VEGETATIVO Y MIGRACIONAL POR PARROQUIAS. 1962

ceso de urbanización. Los otros dos corredores se hallan menos urbanizados, debido a que la población que vive en sus respectivas cabeceras parroquiales es tan solo del 20%. (Cuadro 10 ). Como este fue el patrón de urbanización en 1962, podemos deducir que debe haber avanzado en el curso de los últimos años, si se tiene en cuenta que las diferentes parroquias, principalmente las de los corredores Oriental y Sur Oriental, se han tornado más urbanizadas. Las cifras definitivas se obtendrán únicamente después del próximo censo de población.

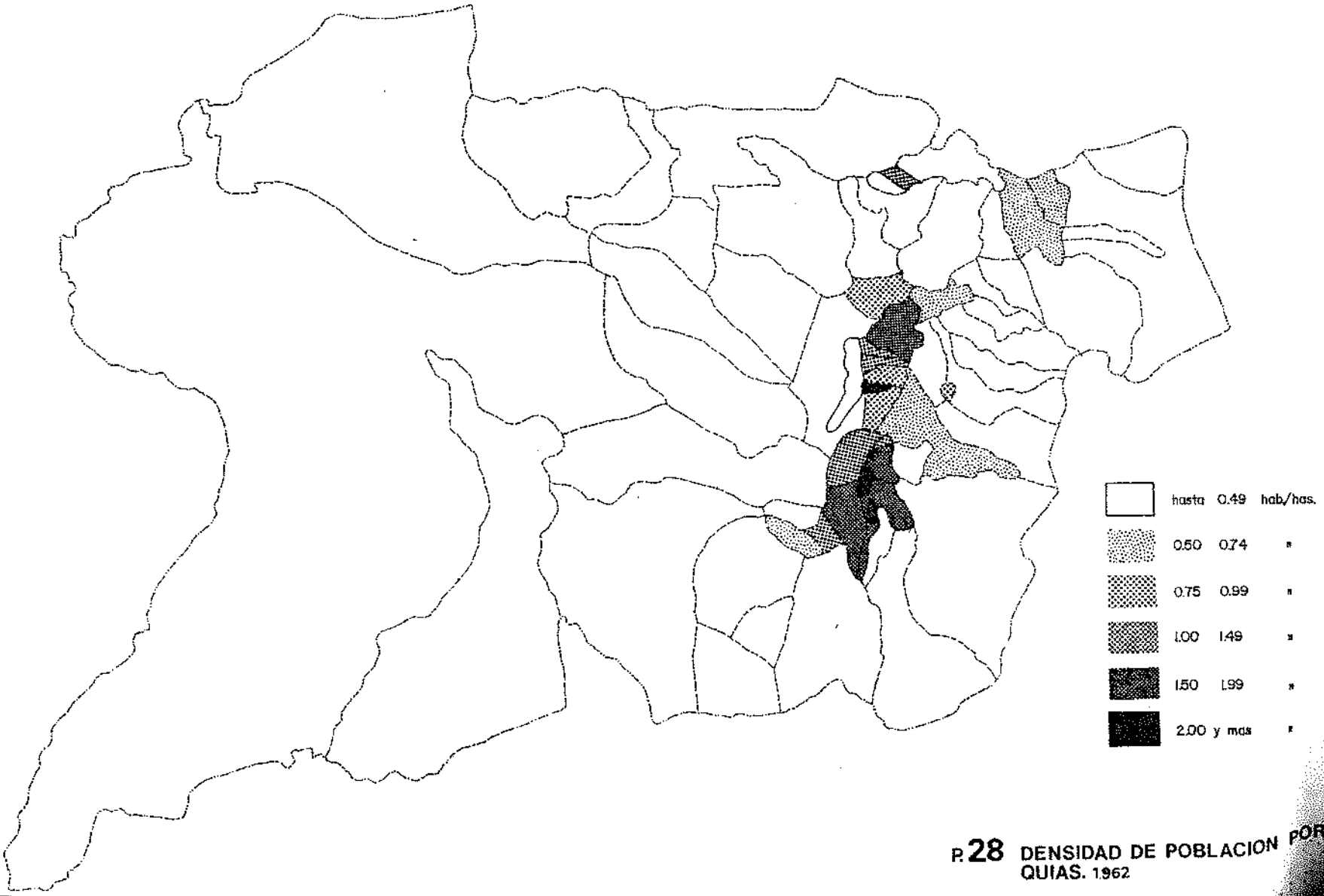
La última medida para analizar la estructura interna del AMQ. es el patrón de densidad en los diferentes sectores (Cuadro 15 ).

Generalmente, la densidad de la población de las parroquias es bastante baja comparada con la de Quito. Mientras la densidad bruta en Quito es de 88.14 personas por hectárea, el promedio de densidad bruta para todas las parroquias es de 1.36 personas pro hectárea, con una razón de densidades de 65:1 entre Quito y el resto del Area Metropolitana. Al comparar el patrón de densidad en 1950, 1962 y 1972 (Planos 27,28 y29 ) se puede constatar el contínuo aumento en la densidad de la población de las parroquias dentro del Area Metropolitana. En 1950 la mayor parte de las parroquias del Area Metropolitana se encontraban en el grupo de densidad de 0.50-0.74 habitantes por hectárea. En 1962 todas ellas ascendieron al grupo de 0.75-0.99 habitantes por hectárea, mientras varias habían alcanzado el nivel de 1.00 personas por hectárea. En 1972, casi todas las parroquias del Area Metropolitana superaron la densidad crítica de 1.00 personas por hectárea, que es el límite más bajo para poder tener un carácter urbano. En el corredor Sur Oriental, varias parroquias han sobrepasado las densidades de 2.0 personas por hectárea, lo cual significa un grado avanzado en el proceso de urbanización. Las parroquias del Anillo Externo se encontraban en 1972 por debajo de la densidad crítica de 1.00 personas por hectárea, o sea que no tenían una característica urbana. Parece que la garganta del Guayllabamba limita al Area Metropolitana hacia el este, dentro de linderos bien claros y definidos.

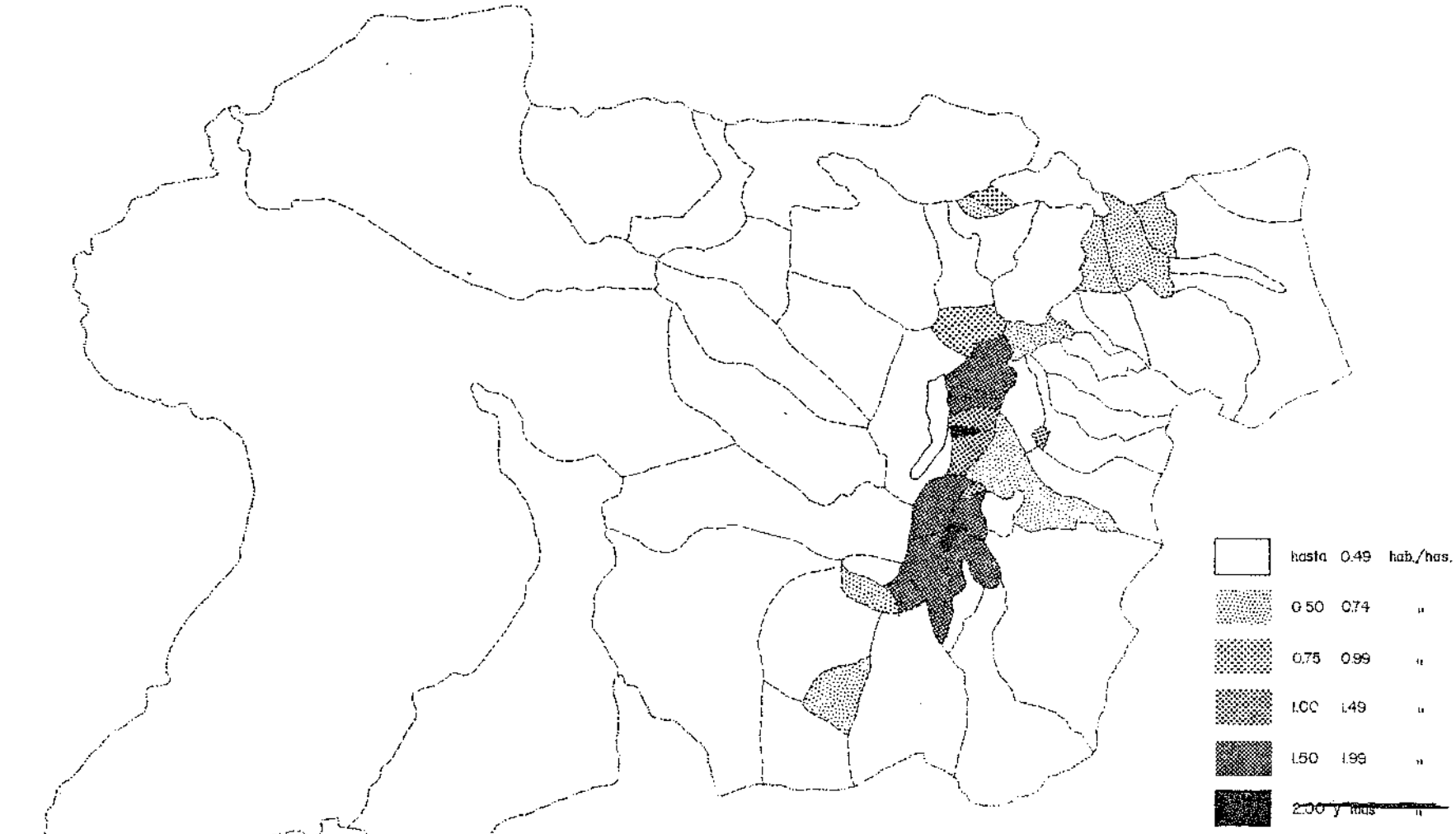
El texto precedente está basado como se indicó anteriormente, en observaciones in situ, supuestos no confirmados e información estadística actualmente obsoleta. Por consiguiente, se utilizan los criterios arriba expresados como guía metodológica para la formulación de la siguiente etapa de trabajo, que consiste en la aplicación de los anteriores criterios de delimitación, contando con información más adecuada y sobre todo, introduciendo un factor preponderante para la delimitación que consiste en el ajuste de los criterios de la primera etapa a la actual división político-administrativa de la Provincia de Pichincha.




P. 27 DENSIDAD DE POBLACION POR PARRO_
QUIAS. 1.950




P.28 DENSIDAD DE POBLACION POR PARROQUIAS. 1962




P. 29 DENSIDAD DE POBLACION POR PARROQUIAS. 1971

## 7. APLICACION DE LA METODOLOGIA AL CASO DE QUITO, 1/

Para fines de delimitación y planificación del AMQ., es necesario determinar lo más precisamente posible el área de influencia inmediata de Quito, en cuanto a sus relaciones funcionales de transporte, trabajo, comercio, servicios, etc., conformando una unidad espacial, que propiamente se constituirá en el área metropolitana objeto de este análisis, determinando paralelamente el anillo externo o área de influencia secundaria envolvente al AMQ.

El área de influencia inmediata o AMQ comprende todos los asentamientos que se hallan economicamente integrados a Quito, creando de esta manera una economía metropolitana, puesto que, no es posible definir al momento un área metropolitana físicamente integrada, sino más bien un área en transición y proceso de formación. Existen diversas facetas respecto al concepto de una economía metropolitana, sin que tengan el mismo alcance espacial, sin embargo, la fuerte interrelación entre los diferentes aspectos de la integración permite llegar a una delimitación que incluya a casi todas las áreas solidamente conectadas con Quito, dentro de este anillo interno o área de influencia inmediata.

A medida que la intensidad de las relaciones económicas decrece gradualmente con el aumento de distancia desde la ciudad central, es posible determinar el anillo exterior o área de influencia secundaria que circunscribe a la anterior zona o AMQ. Los asentamientos incluídos dentro de este cerco externo están conectados con la ciudad central y participan en una variedad de sus actividades económicas así como de otro tipo, por cierto, en menor grado que en los asentamientos localizados dentro del AMQ. El anillo exterior no está incluído dentro de la planificación detallada del área metropolitana, pero en el futuro a medida que la actual área metropolitana alcance su total desarrollo físico y económico, el cerco externo podrá involucrarse paulatinamente a la actual Area Metropolitana de Quito.

A este altura del estudio del AMQ, su delimitación tiene por objeto establecer los límites físicos del área a fin de disponer del supuesto de una unidad espacial que permita la aplicación de métodos y sistemas de planificación urbano-regional, que redunden finalmente en la elaboración de un plan integral de desarrollo para el área, para lo que será preciso en esa oportunidad, contar con los instrumentos legales que determinen oficialmente la delimitación del AMQ como una unidad espacial de desarrollo físico, social y económico.

En los países desarrollados se ha puesto en práctica desde hace algún tiempo, una serie de teorías aplicables a la determinación de áreas metropolitanas. Posteriormente, se han aplicado estas teorías al caso de algunos países en vías de desarrollo, con resultados a menudo discímiles en cuanto a una positiva acción planificadora. La experiencia adquirida por todos estos ensayos anteriores debe ser aprovechada en el caso de Quito, considerando los aspectos generales que presenta el fenómeno del desarrollo metropolitano y sobre todo las peculiaridades y características intrínsecas del país, que conforman nuestra propia realidad.

La imposibilidad de adoptar criterios internacionales de metropolización al caso de Quito y su región de influencia, debido a la falta de información estadística confiable y suficientemente extensa a nivel cantonal y parroquial, ha obligado a adoptar criterios de selección que puedan aplicarse al medio y construir sin embargo parámetros suficientemente indicativos de las relaciones e intervenciones existentes entre el centro metropolitano y las aglomeraciones de sus áreas de influencia inmediata y secundaria.

---

1/ Fernando Guardia, Diagnosis de Aspectos Físicos-Evaluación de las Condiciones Existentes, Factores a Escala Metropolitana, USAID/E, Quito, 1973.

Como se expresó anteriormente, si se considera las características y normas de metropolización, el AMQ no correesponde actualmente a un área metropolitana en pleno desarrollo, sino más bien, a una estructura metropolitana en sus fases iniciales de desarrollo. Esto es evidente si se analizan las siguientes características de las parroquias localizadas dentro de las áreas de influencia inmediata y secundaria de Quito, que en su análisis definitivo, conforman el criterio con el que delimitará el AMQ y su anillo externo. 1/.

a) Integración Física: que se expresa por el continuo construído entre la ciudad central y los núcleos urbanos a su alrededor. En el caso de Quito, se encuentra que las únicas parroquias urbanas físicamente integradas con Quito son: Guápulo, Chillogallo y Cotocollao; mientras que las demás parroquias urbanas y rurales se encuentran en diversas isócronas de tiempo que van desde los 30 hasta los 120 minutos ( Planos Nºs.1 y 11).

b) Dimensión poblacional de la cabecera parroquial: Se considera a 1.000 habitantes como la población mínima a asentarse en una cabecera parroquial. Todas las parroquias dentro del área de influencia inmediata responden a este criterio con solo 2 parroquias del anillo externo que no cumplen este requisito. (Cuadro Nº16).

c) Proporción de la población que habita en la cabecera parroquial en relación a la población total de la parroquia: Esta es una medida del grado de urbanización de cada parroquia. Se considera un 20% como el porcentaje mínimo de asentamiento en la cabecera. De las parroquias consideradas en el área de influencia inmediata, se aplica este criterio a 16 de ellas con Amaguaña, Alangasí, Tumbaco y Calderón fuera de este índice. (Cuadro Nº 16 ).

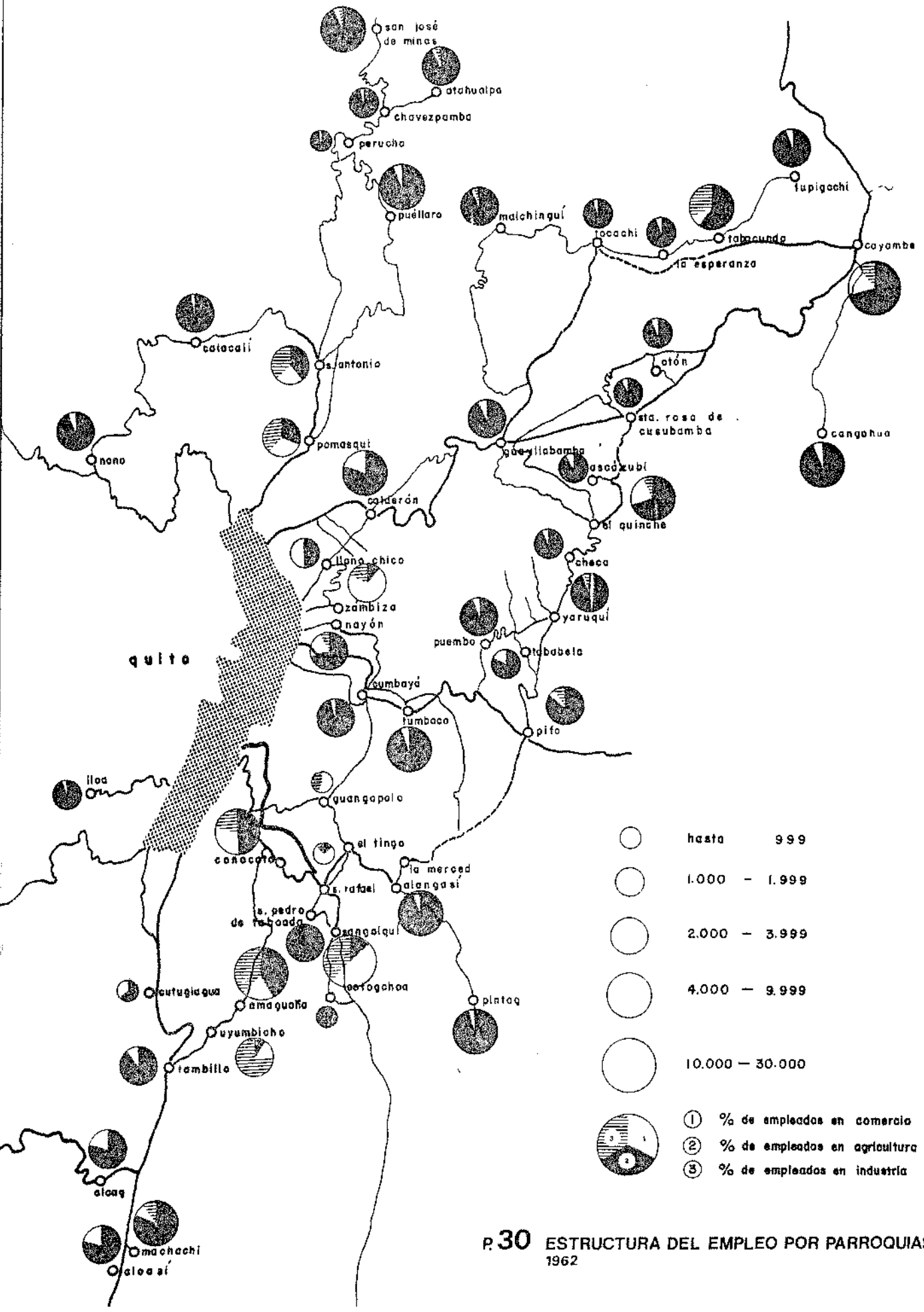
d) Densidad de población en las parroquias: Se considera un valor crítico de una persona por hectárea. Este índice se cumple por el 56% de todas las parroquias de las áreas de influencia inmediata y secundaria de Quito,de las cuales 24% tienen un índice de más de 2 personas por hectárea; 8% con un índice de 1.50 a 1.99; y 24% con el índice mínimo de 1.00 a 1.49. Todas las parroquias del anillo interior cumplen con este criterio ( Plano Nº 29 ).

e) Tasa de crecimiento: Se considera que las parroquias a incluírse en el AMQ deben ser las que demuestren una mayor tasa relativa de crecimiento, tomándose para el efecto el requerimiento mínimo de 2% por año. Este índice se cumple para 60% de las parroquias del anillo interno, con sólo las parroquias localizadas en los extremos del área fuera de este índice. En el anillo exterior, solo 2 parroquias cumplen con este requisito (Cuadro Nº 17 y Plano Nº 23 ).

f) Estructura del empleo: Toda la población a incluírse dentro del AMQ debe demostrar una base económica de fuerte carácter urbano, es decir, que el valor crítico a considerarse, debe representar a más de 50% de la población empleada en actividades no agrícolas. Se cumple este índice en 45% de las parroquias del área de influencia inmediata, discriminadas en 25% de predominancia comercial, 20% de predominancia industrial, y 55% de predominancia agrícola (Cuadro Nº18, Plano Nº 30).

g) Integración Económica, Campo de Conmutación: El "campo conmutativo" se refiere al diario viajar al trabajo, está determinado por el patrón de isócronas para el transporte público,basado en la distancia promedio de un viaje durante los días laborables de la semana. La configuración radial de las isócronas describe la norma también radial de la red de transportes que emerge de Quito. Como las pendientes y la cantidad de curvas en las vías que salen de Quito son distintas en las diferentes direcciones, el patrón radial de las isócronas no es simétrico en estas mismas direcciones. Por tanto, el campo conmutativo según lo determinado por

1/ Arieh Schachar, El Area Metropolitana de Quito, USAID/E. Quito, 1972




P. 30 ESTRUCTURA DEL EMPLEO POR PARROQUIAS
1962

los 60 minutos isócronos, incluye a todos los asentamientos que constituyen el mercado laboral unificado del AMQ La isócrona de los 120 minutos puede considerarse como la que encierra el anillo externo o área de influencia secundaria del AMQ.

Se ha definido una isócrona crítica de 60 minutos por transporte público de y hacia Quito a objeto de delimitar el campo conmutativo de la ciudad central; de este modo se tendrá un máximo de una hora de tiempo de viaje al trabajo en cada dirección. Este criterio es aplicable el 69% de las parroquias dentro de los anillos interno y externo del AMQ, distribuidas en la siguiente forma: a) isócrona de 30 minutos: Cumbayá, Calderón, Pomasqui,Lloa (15% de las parroquias), b) isócrona de 45 minutos: San Rafael, Guangopolo, Nayón, Zámbiza, San Antonio, Tambillo, San Pedro de Taboada (27%); isócrona de 60 minutos Alangasí,Tumbaco,Aloag, Machachi, Uyumbicho, Cotogchoa (27%). De las parroquias que quedan fuera del límite crítico de 60 minutos, restan: isócrona de 90 minutos: Pintag, La Merced, Pifo, Calacalí, Nono y Guayllabamba; isócrona de 120 minutos: Checa y Puéllaro. Fuera de la isócrona de 120 minutos se halla Rumipamba, Puembo, El Quinche y Ascázubi. (Plano Nº11 ).

h) Relación de dependencia: Esta relación se define como el porcentaje de pasajeros que van a la ciudad central sobre el total de la población activa del núcleo. Se ha considerado el valor crítico de 15% como relación de dependencia para su inclusión en el AMQ. Los índices obtenidos demuestran que dentro del AMQ, las parroquias de San Antonio con 29.62%; Pomasqui con 33,57%; Conocoto con 29.48%; San Rafael con 24.59%;Cumbayá con 20.87% y Llano Chico con 15.17% sobrepasan dicho valor crítico, presentando en consecuencia un alto grado de dependencia funcional con la capital. Las demás parroquias presentan los siguientes índices: Zámbiza 7.39%, Calderón 12.23%, San Pedro de Taboada 0.09%, Nayón 11.61% Amaguaña 1.60% Sangolquí 14.54%, Tumbaco 10.54%, Alangasí 6.52%. No se tienen datos para las parroquias de Guangopolo y Uyumbicho y para Chillogallo no se cuenta con información precisa respecto al dimensionamiento de la población activa y el volumen de pasajeros que conmutan diariamente a Quito; cualitativamente se considera que el nivel de dependencia de esta parroquia con la capital es de lo más alto que hay dentro del AMQ.

CUADRO NO. 16

PARROQUIAS DEL AMQ CON POBLACION URBANA Y RURAL

( 1962 )

| PARROQUIA | CABECERA | | OTRAS LOCALIDADES | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Tambillo | 796 | (31.3%) | 1.744 | 2.540 |
| Uyumbicho | 1.103 | (46.7%) | 1.257 | 2.360 |
| Cutuglahua | 159 | (20.6%) | 612 | 771 |
| Amaguaña | 1.377 | (13.8%) | 8.601 | 9.978 |
| Sangolquí | 5.501 | (51.7%) | 5.140 | 10.641 |
| San Pedro de Taboada | 790 | (37.8%) | 1.298 | 2.088 |
| San Rafael | 901 | | ----- | ------ |
| Conocoto | 2.396 | (37.2%) | 4.034 | 6.430 |
| Alangasí | 713 | (15.2%) | 3.957 | 4.670 |
| La Merced | | | | |
| Guangopolo | 547 | (58.1%) | 393 | 940 |
| Cumbayá | 653 | (23.9%) | 2.071 | 2.724 |
| Tumbaco | 1.096 | (15.3%) | 6.022 | 7.188 |
| Guápulo | 1.020 | (75.1%) | 338 | 1.358 |
| Nayón | 1.135 | (54.5%) | 944 | 2.079 |
| Puembo | 683 | (33.4%) | 1.356 | 2.039 |
| Zámbiza | 724 | (37.0%) | 1.228 | 1.952 |
| Llano Chico | 534 | (37.4%) | 893 | 1.427 |
| Calderón | 813 | ( 9.1%) | 8.051 | 8.854 |
| Pomasqui | 1.264 | (40.9%) | 1.821 | 3.085 |
| San Antonio | 1.507 | (50.1%) | 1.496 | 3.003 |
| Chillogallo | 1.958 | (20.4%) | 7.600 | 9.558 |

Fuente : Censo Nacional de 1962.

CUADRO NO. 17

PORCENTAJE DE CRECIMIENTO 1950-1962 POR PARROQUIAS

AREAS DE INFLUENCIA INMEDIATA Y SECUNDARIA

DEL AMQ.

| TASA DE CRECIMIENTO | INCREMENTO | | | | DECREMENTO |
|---|---|---|---|---|---|
| | 3.50 y más | 2.00 a 3.49 | 1.00 a 1.99 | 0.01 a 0.99 | Hasta 0.00 |
| | CARACTER URBANO | | PREDOMINANCIA CARACTERISTICA RURAL | | |
| AMQ. AREA DE INFLUENCIA INMEDIATA | Llano Chico<br>Zámbiza<br>Guápulo<br>S.P.Taboada | Calderón<br>Tumbaco<br>Chillogallo<br>Alangasí<br>Sangolquí<br>Amaguaña<br>San Rafael | San Antonio<br>Pomasqui<br>Cumbayá<br>Conocoto | Cotogchoa<br>Cutuglahua<br>Uyumbicho<br>Tambillo | ------ |
| % DEL NUMERO DE PARROQUIAS | 21.0% | 36.8% | 21.0% | 21.0% | ------ |
| ANILLO EXTERNO. AREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA | Guaylla-bamba | Machachi | Aloag<br>Aloasí<br>Ascázubi | Calacalí<br>Puéllaro<br>Quinche<br>Checa<br>Puembo<br>Cotogchoa<br>Lloa | Nono<br>Yaruquí<br>Tababela<br>Pifo<br>Pintag<br>Rumipamba |
| % DEL NUMERO DE PARROQUIAS | 5.5% | 5.5% | 16.6% | 38.8% | 33.3% |

Fuente: Arieh Schachar, El Area Metropolitana de Quito, USAID/E, 1972.

CUADRO NO. 18

ESTRUCTURA DEL EMPLEO POR PARROQUIAS DE LAS AREAS DE INFLUENCIA INMEDIATA Y SECUNDARIA DE QUITO

| EMPLEADOS EN AGRICULTURA | | EMPLEADOS EN COMERCIO | | EMPLEADOS EN INDUSTRIA | |
|---|---|---|---|---|---|
| Area de influencia inmediata | Area de influencia secundaria | Area de influencia inmediata | Area de influencia secundaria | Area de influencia inmediata | Area de influencia secundaria |
| Chillogallo<br>Cutuglahua<br>Tambillo<br>S.P.Taboada<br>Alangasí<br>Tumbaco<br>Cumbayá<br>Nayón<br>Llano Chico<br>Calderón | Calacalí<br>Lloa<br>Nono<br>Aloag<br>Aloasí<br>Machachi<br>Rumipamba<br>Cotogchoa<br>Pintag<br>Pifo<br>Puembo<br>Tababela<br>Yaruquí<br>Checa<br>Quinche<br>Ascázubi<br>Guayllabamba<br>Puéllaro | Sangolquí<br>San Rafael<br>Zámbiza<br>Guápulo<br>Pomasqui | ----- | Amaguaña<br>Uyumbicho<br>Guangopolo<br>San Antonio | ----- |
| 52.6% | 100% | 26.3% | ----- | 21.0% | ----- |

Fuente: Censo Nacional de 1962

La representación gráfica de las parroquias que responden a los criterios de selección establecidos para la delimitación del AMQ, refleja la conformación de un área discontinua (Plano Nº 31 ). Tomando en cuenta que la necesidad de disponer de un área compacta de planificación es una premisa a la que debemos sujetarnos, se considera al principio de contigüidad para incorporar al área determinadas parroquias que actualmente no demuestran todavía índices precisos de metropolización en relación con Quito. En esta forma, se limitará un área suficientemente amplia, sobre la cual es factible realizar las investigaciones del caso y posteriormente concretar la acción de planificación.

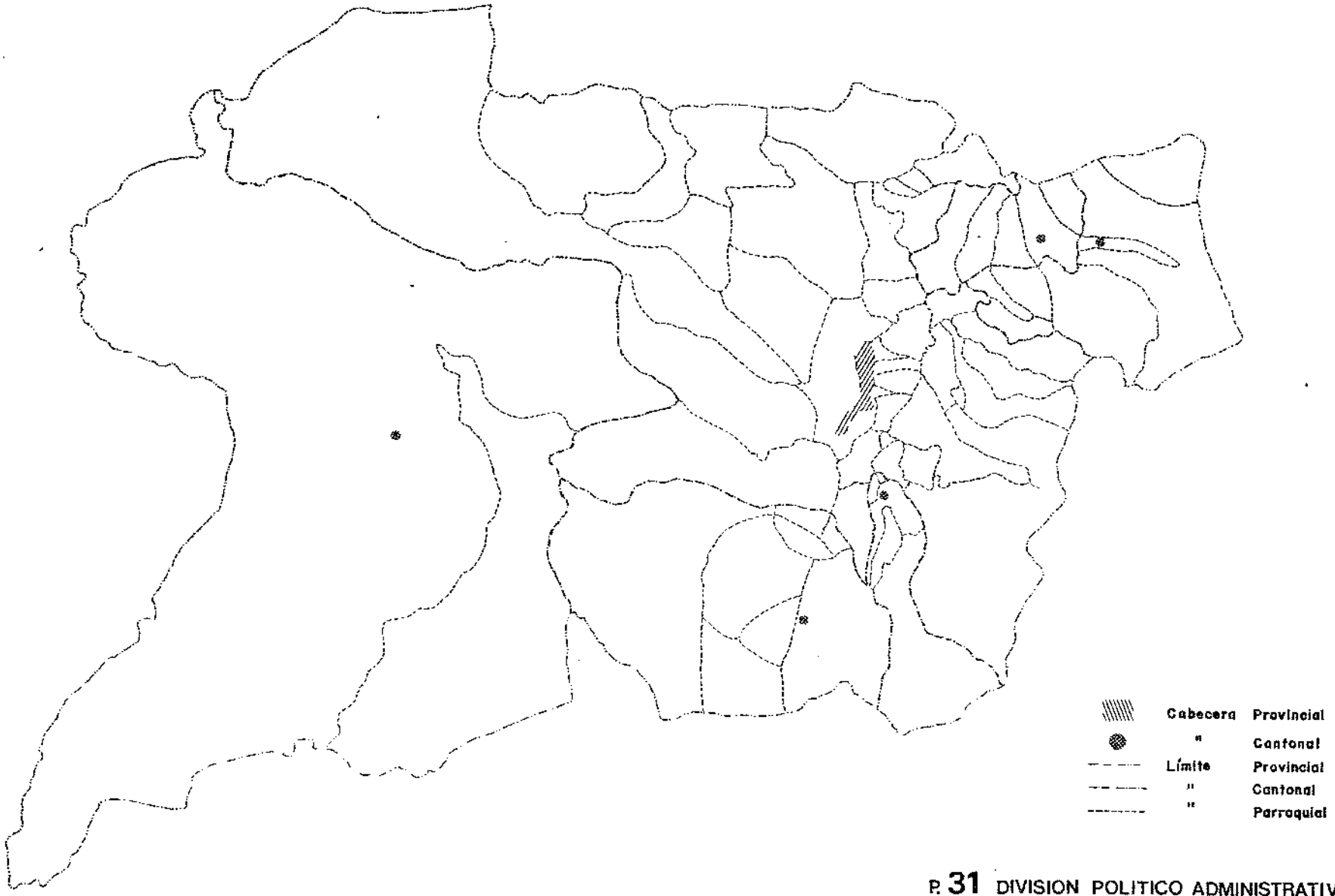
Con este proceso de delimitación del AMQ se logrará identificar las unidades parroquiales cuyo comportamiento individual y las interrelaciones que mantienen con la ciudad central son tan evidentes, que permitan a su vez especificar los subcentros, áreas periféricas, actividades motrices, tendencias y otros elementos de desarrollo, que conformarán un conjunto de células de diversa categoría, jerárquicamente ordenados, dentro de lo que se denomina Area Metropolitana de Quito.

En consecuencia, utilizando los índices resultantes anteriores, se considera que los centros urbanos que responden al 75% del total de los criterios de metropolización establecidos arriba, se incluirán dentro del AMQ en su radio de influencia inmediata, estos son: San Antonio, Pomasqui, Zámbiza, Llano Chico, Guápulo, Conocoto, San Rafael, Sangolquí y Chillogallo. A las anteriores parroquias se añadirán aquellas que no cumplan con el criterio del 75% requerido, pero que se encuentren rodeadas en tres lados por lo menos por otras parroquias que sí cumplan este requisito; el objeto de esta acción es mantener la forma compacta del área y su mejor utilización como área de planificación. Dichas parroquias son: Calderón, Nayón, Cumbayá, Tumbaco, Guangopolo, Alangasí, San Pedro de Taboada, Amaguaña, Cutuglahua, Uyumbicho y Tambillo, mientras que las parroquias que alcanzan solo al 50% del total de los criterios arriba establecidos, se localizarán en el anillo externo del AMQ, es decir en el área de influencia secundaria, en razón de que no alcanzan todavía el requerido nivel de integración para incluirse dentro del AMQ. Las siguientes parroquias se encuentran localizadas en este anillo exterior: Lloa, Nono, Calacalí, Puéllaro, Guayllabamba, Checa, Yaruquí, Tababela, Puembo, Pifo, La Merced, Cotogchoa, Pintag, Rumipamba, Machachi, Aloag y Aloasí (cuadro Nº 19 ,Plano Nº 31 ).

El área de influencia inmediata o AMQ consta de aproximadamente 102777 hectáreas. El anillo externo o área de influencia secundaria de 261114 hectáreas; en atención a que no todas las parroquias consideradas estan incluidas en su integridad territorial, sino que se las ha seccionado, conservando únicamente las partes en las que se encuentra la cabecera parroquial, a fin de mantener en lo posible la conformación compacta del conjunto ( Plano Nº32 ).

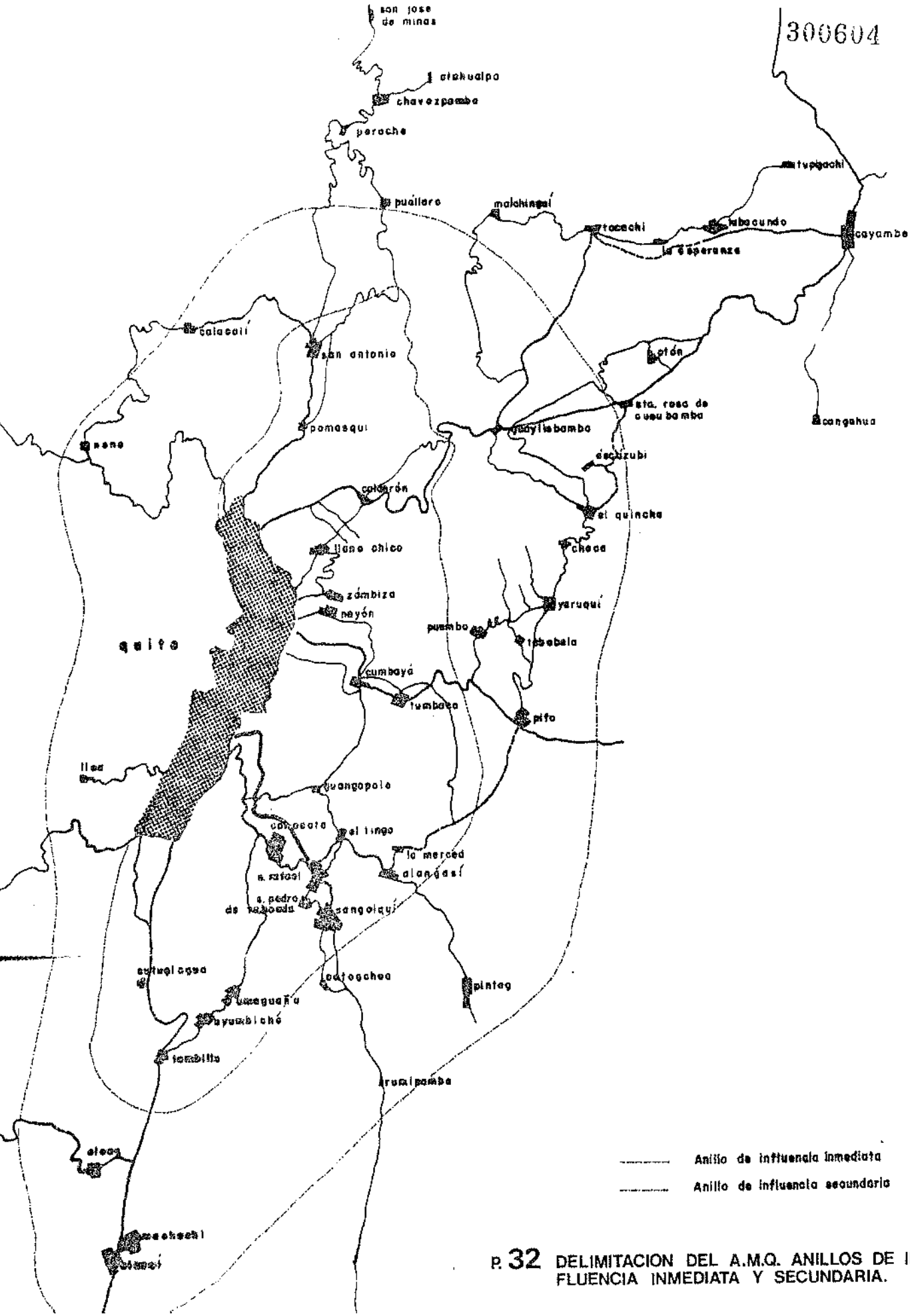
Por lo anterior, es posible concluir que el AMQ está conformada por un conjunto de centros urbanos contiguos semi-integrados económica y socialmente y un gran núcleo central o foco de atracción que es Quito. No existe una continuidad constructiva, pero si es posible determinar tendencias en este sentido en los corredores hacia Pomasqui, Calderón, Tumbaco, Los Chillos y la Panamericana Sur. El área metropolitana comprende diversas unidades administrativas que corresponden a tres cantones; por tanto, tampoco existe una integración en este sentido ya que la limitación trasciende los límites municipales concurrentes.

Los límites del AMQ tal como se entienden en razón de la aplicación de los diferentes criterios anteriormente analizados son imprecisos, en cuanto a las interrelaciones socio-económicas de los diversos centros con Quito y entre sí; por otra parte, las tendencias físicas de




P. 31 DIVISION POLITICO ADMINISTRATIVA DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA.

306604




P. 32 DELIMITACION DEL A.M.Q. ANILLOS DE INFLUENCIA INMEDIATA Y SECUNDARIA.

metropolización si bien en estado incipiente, son evidentes, razón por la que es posible constatar la emergencia de un área metropolitana en estado de transición.

Las dos etapas de trabajo detalladas anteriormente (Puntos 3 al 7 ), fueron objeto de revisión, actualización de datos y refinamiento de la metodología adoptada consecuentemente, la tercera fase del estudio que se presenta a continuación consiste en la delimitación definitiva del AMQ. como área de planificación metropolitana, a nivel de la ciudad central, Quito su área de influencia inmediata o de interrelación metropolitana.