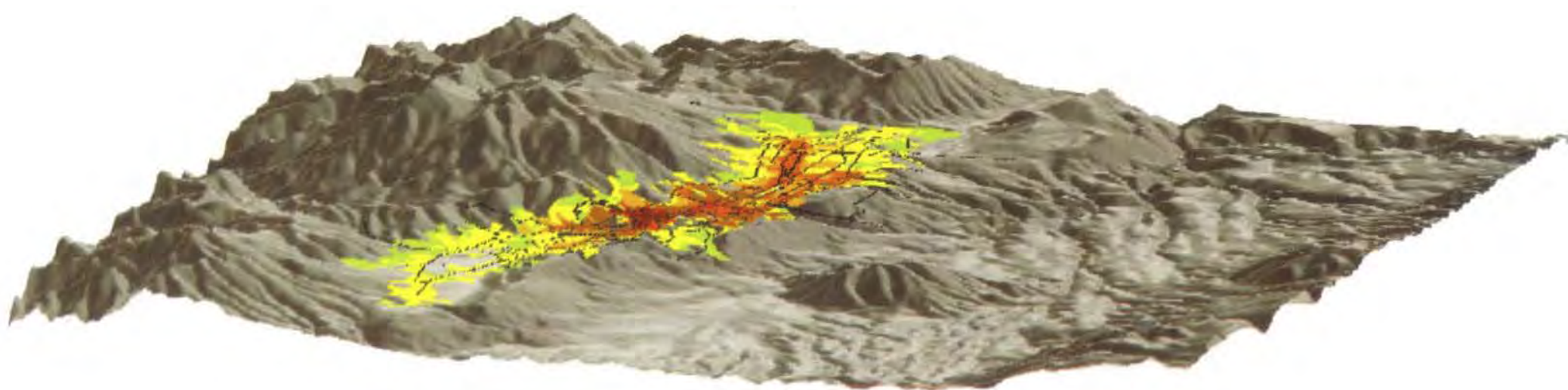


ATLAS INFOGRÁFICO DE QUITO

socio-dinámica del espacio y política urbana



ATLAS INFOGRAPHIQUE DE QUITO

socio-dynamique de l'espace et politique urbaine



*Instituto Geográfico Militar (IGM)
Ecuador*



*Instituto Panamericano de Geografía e
Historia Sección Nacional del Ecuador
(IPGH)*



*L'Institut français de recherche
scientifique pour le développement en
coopération*

Módulo numérico de terreno de la portada

La ciudad de Quito y su crecimiento, software *Savane*, © ORSTOM, 1992

Modèle numérique de terrain de la couverture

La ville de Quito et sa croissance, logiciel Savane, © ORSTOM, 1992

Ficha de documentación

INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR (IGM); INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFÍA E HISTORIA SECCIÓN NACIONAL DEL ECUADOR (IPGH); INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION (ORSTOM). — **Atlas infográfico de Quito: socio-dinámica del espacio y política urbana / Atlas infographique de Quito : socio-dynamique de l'espace et politique urbaine.** — 41 láminas bilingües (español, francés), cuadr., gráf., biblio. ; 29,7 x 42
ISBN : 2-7099-1083-7 (para Europa, África, Asia y Oceanía)

Difusión exclusiva para las Américas

INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFIA E HISTORIA SECCIÓN NACIONAL DEL ECUADOR (IPGH)
Siniergues s/n y Paz y Miño (IGM tercer piso) - Quito - ECUADOR
Apartado 3898 - Quito - ECUADOR
Telf.: 522-495, Ext. 38; 541-627; 525-378

Fiche documentaire

INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR (IGM) ; INSTITUTO PANAMERICANO DE GEOGRAFIA E HISTORIA SECCIÓN NACIONAL DEL ECUADOR (IPGH) ; INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION (ORSTOM). — **Atlas infográfico de Quito: socio-dinámica del espacio y política urbana / Atlas infographique de Quito : socio-dynamique de l'espace et politique urbaine.** — 41 planches bilingues (espagnol, français), tabl., graph., bibliogr. ; 29,7 x 42
ISBN : 2-7099-1083-7 (pour l'Europe, l'Afrique, l'Asie et l'Océanie)

Diffusion exclusive pour l'Europe, l'Afrique, l'Asie et l'Océanie

INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION (ORSTOM)
213, rue La Fayette - 75480 Cédex 10 - FRANCE
Tél : (1) 48 03 77 77
Télex : ORSTOM 214 627 F
Télécopie : 48 03 08 29

Los mapas publicados en esta obra no pueden en ningún caso tener un valor jurídico de referencia

Les cartes publiées dans cet ouvrage ne peuvent en aucun cas avoir une valeur juridique de référence

COMITÉ DE DIRECCIÓN - COMITÉ DE DIRECTION

Germán RUIZ ZURITA (1982 - 1984)
Segundo CASTRO CASTILLO (1984 - 1986)
Marco MIÑO MONTALVO (1986 - 1986)
Marcelo ALEMÁN SALVADOR (1987 - 1988)
Bolívar ARÉVALO VILLAROEL (1988 - 1990)
Cesar DURÁN ABAD (1990 - 1991)
Eduardo SILVA MARIDUEÑA (1991 - 1992)
Aníbal SALAZAR ALBÁN (en funciones)

Directores del IGM y Presidentes del
IPGH

Medardo TERÁN RODRÍGUEZ

Secretario Técnico del IPGH Sección
Nacional del Ecuador

Pierre POURRUT (1987 - 1990)

René MAROCCO (en fonction)

Représentants de l'ORSTOM en
Équateur

COMITÉ CIENTÍFICO - COMITÉ SCIENTIFIQUE

Jeanett VEGA (1987 - 1991)

Investigadora del IGM

Aníbal SALAZAR (1991 - 1992)

Director del IGM

María Augusta FERNÁNDEZ

Investigadora del IPGH

Henri GODARD

Chargé de recherche à l'ORSTOM

René de MAXIMY

Directeur de recherche à l'ORSTOM

DIRECCIÓN CIENTÍFICA - DIRECTION SCIENTIFIQUE

René de MAXIMY

SECRETARIO CIENTÍFICO - SECRÉTARIAT SCIENTIFIQUE

Henri GODARD

DIRECCIÓN INFORMÁTICA - DIRECTION INFORMATIQUE

Marc SOURIS

COLABORACIONES COLLABORATIONS

Rodrigo ACOSTA
Eduardo BALDEÓN
Olivier BARBARY
Orlando BAQUERO
Lucía BEDOYA
Alain CHOTIL
Galo COBO
Françoise DUREAU
Carlos ESPINEL
Soledad GALIANO
Jakeline JARAMILLO
Bolívar JIMÉNEZ
Bernard LORTIC
Nicole MARCEL
Tanya MEJÍA
Alain MICHEL
Claude de MIRAS
Darwin MONTALVO
Marío MORÁN
Laura PEREZ
Guido PINTADO
Rommel PROAÑO
Beatriz RIVERA
Jorge ROJAS
Juan SARRADE
José TUPIZA
Michael ZAPATA
René VALLEJO

BASE DE DATOS - BASE DE DONNÉES

CARTOGRAFÍA - CARTOGRAPHIE

TALLERES GRÁFICOS - ATELIERS GRAPHIQUES

SEPARACIÓN DE COLORES - SÉPARATION DE COULEURS

COMPOSICIÓN - COMPOSITION

FOTOGRAFADO - PHOTOGRAVURE

TRADUCCIÓN - TRADUCTION

IMPRESIÓN - IMPRESSION

PORTADA - COUVERTURE

ENCUADERNACIÓN - RELIURE

El banco de datos fue creado y manejado con el Sistema de Información Geográfica SAVANE (© ORSTOM, 1984-1992)
La base de données a été créée et gérée avec le Système d'Information Géographique SAVANE (© ORSTOM, 1984-1992)

Las láminas fueron compuestas en letras de molde TIMES - Les planches ont été composées en caractères TIMES

Marc SOURIS (responsable)
Jeanett VEGA (responsable)

Henri GODARD (responsable)
Marc SOURIS (responsable)

Graffiti
Macgeneración

Imprenta Mariscal
El Comercio

Henri GODARD (responsable)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

María Dolores VILLAMAR (Trébol)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

LISTA DE LOS AUTORES - LISTE DES AUTEURS

Jean-Guilhem BASTIDE

Mathématicien (MASS), Allocataire à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Marie S. BOCK

Géographe, Allocataire à l'Institut français d'études andines (IFEA) rattachée à l'Université de Toulouse-Le Mirail (IPEALT)

Bernard CASTELLI

Économiste, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Géographe, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Anne COLLIN DELAUAUD

Docteur d'État, Professeur à l'Université de Paris III, Centre de recherche et de documentation sur l'Amérique latine (CREDAL)

Dominique COURET

Docteur en Géographie, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

María Augusta CUSTODE

Arquitecta, Dirección de la Planificación Urbana del Ilustre Municipio de Quito (IMQ)

Robert D'ERCOLE

Docteur en Géographie, Pensionnaire à l'Institut français d'études andines (IFEA)

Álvaro DÁVILA

Ingeniero geógrafo, Investigador del Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH)

Anne-Claire DEFOSSEZ

Sociologue, Chercheur à l'Institut santé et développement de l'Université de Paris VI et associée au Centro de Estudios y Asesoría en Salud (CEAS)

Jean-Paul DELER

Docteur d'État, Directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS)

Didier FASSIN

Médecin, anthropologue, Pensionnaire à l'Institut français d'études andines (IFEA) et chercheur associé au Centro de Estudios y Asesoría en Salud (CEAS)

María Augusta FERNÁNDEZ

Ingeniera geógrafa, Investigadora del Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH)

Henri GODARD

Docteur en Géographie, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Juan LEÓN

Docteur en Sociologie, coordinador del Centro Ecuatoriano De Investigación en Geografía (CEDIG)

René de MAXIMY

Docteur d'État, Directeur de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Pierre PELTRE

Docteur en Géographie, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Marc SOURIS

Ingénieur en informatique, Chargé de recherche à l'Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Jeanett VEGA

Ingeniera geógrafa, Investigadora del IGM

Las opiniones vertidas comprometen únicamente a los autores y no a las instituciones a las que pertenecen

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs et non les institutions auxquelles ils appartiennent

MIEMBROS DEL COMITÉ DE EVALUACIÓN - MEMBRES DU COMITÉ D'ÉVALUATION

Patricia ASPIAZU

André BALLUT

Bernard COCHET

Olivier DOLLFUS

Jean-Paul DELER

Anne COLLIN DELAUAUD

Xavier FONSECA

Jean-Paul GILG

Nelson GÓMEZ

Jorge LEÓN

Juan LEÓN

Christian de MUIZON

Antonio NARVÁEZ

Lelia OQUENDO

Aníbal ROBALINO

Yves SAINT-GEOURS

Olga SANI

Carlos VELASCO

Con el apoyo de los siguientes organismos e instituciones:

Ambassade de France

Banco Central

Banco Ecuatoriano de la Vivienda (BEV)

Bancos ecuatorianos y extranjeros

Bureaux régionaux de coopération scientifique et technique (Chili, Costa Rica, Venezuela)

Centro de Levamientos Integrados de Recursos Naturales por Sensores Remotos (CLIRSEN)

Centro Ecuatoriano De Investigación Geográfica (CEDIG)

Centro Panamericano de Estudios e Investigaciones Geográficas (CEPEIGE)

Centre National de la Recherche Scientifique

Colegio de Geógrafos del Ecuador

Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE)

Corporación Ecuatoriana de Turismo (CETUR)

Dirección General de Aviación Civil

Dirección Nacional de Tránsito

Empresa Eléctrica Quito S.A.

Empresa Municipal de Agua Potable (EMAP-Q)

Empresa Municipal de Alcantarillado (EMA)

Empresa Municipal de Rastro

Escuela Politécnica del Ejército (ESPE)

Escuela Politécnica Nacional (EPN), Instituto Geofísico

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)

Institut français d'études andines

Ilustre Municipio de Quito (IMQ)

Instituto Ecuatoriano de Electrificación (INECEL)

Avec le concours des institutions et organismes suivants :

Instituto Ecuatoriano de Minería (INEMIN)

Instituto Ecuatoriano de Obras Sanitarias (IEOS)

Instituto Ecuatoriano de Recursos Hidráulicos (INERHI)

Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)

Instituto Ecuatoriano de Telecomunicaciones (IETEL)

Instituto Geográfico Militar (IGM)

Instituto Nacional de Energía (INE)

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC)

Instituto Nacional de Meteorología e Hidrología (INAMHI)

Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH)

Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération (ORSTOM)

Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)

Ministerio de Bienestar Social y Promoción Popular

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Educación, Cultura y Deportes

Ministerio de Energía y Minas

Ministerio de Industrias, Comercio e Integración

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Ministerio de Relaciones Exteriores

Ministerio de Salud Pública

Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Superintendencia de Bancos

Superintendencia de Compañías

Universidad Central del Ecuador

Avant-propos (Jorge SALVADOR LARA)

Prólogo (Jorge SALVADOR LARA)

De la base de données à l'Atlas Infographique de Quito : genèse et gestion d'un outil scientifique et de planification urbaine - Équipe Atlas

De la base de datos al Atlas Infográfico de Quito: génesis y manejo de un instrumento científico y de planificación urbana - Equipo Atlas

Plans de référence

Planos de referencia

CHAPITRE 1. PHÉNOMÈNE URBAIN ET CONTRAINTES GÉOGRAPHIQUES

CAPÍTULO 1. FENÓMENO URBANO Y LIMITACIONES GEOGRÁFICAS

Quito et l'Aire métropolitaine

Quito y su Área Metropolitana

01. La distribution de la population urbaine équatorienne et la croissance de la capitale

01. La distribución de la población urbana ecuatoriana y el crecimiento de la capital

Henri GODARD ; Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

02. Situation et site : modèles numériques de terrain

02. Situación y sitio: modelos numéricos de terreno

María Augusta FERNÁNDEZ ; Marc SOURIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

03. Les dynamiques de la croissance de l'agglomération de Quito

03. Las dinámicas del crecimiento de la aglomeración de Quito

Anne COLLIN DELAUAUD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

04. Stabilité géomorphologique de la région de Quito

04. Estabilidad geomorfológica de la región de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

Risques naturels et occupation de l'espace

Riesgos naturales y ocupación del espacio

05. Risques volcaniques de l'Aire Métropolitaine de Quito

05. Riesgos volcánicos del Área Metropolitana de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

06. La population de la province du Pichincha face au volcan Cotopaxi. Aléas, risque et vulnérabilité

06. La población de la provincia de Pichincha frente al volcán Cotopaxi. Peligros, riesgo y vulnerabilidad

Robert D'ERCOLE

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

07. Risque morphoclimatique historique

07. Riesgo morfoclimático histórico

Pierre PELTRE

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

08. Constructibilité de Quito

08. Constructibilidad de Quito

Álvaro DÁVILA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

09. Les risques naturels

09. Los riesgos naturales

Álvaro DÁVILA ; René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: María Augusta FERNÁNDEZ

CHAPITRE 2. ARTICULATION STRUCTURELLE : DÉMOGRAPHIE ET SOCIO-ÉCONOMIE

CAPÍTULO 2. ARTICULACIÓN ESTRUCTURAL: DEMOGRAFÍA Y SOCIO-ECONOMÍA

Caractéristiques démographiques

Características demográficas

10. Densités des populations

10. Densidades de la población

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

11. Âge et sexe

11. Edad y sexo

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

12. Catégories socio-professionnelles

12. Categorías socio-profesionales

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

13. Population et appropriation de l'espace

13. Población y apropiación del espacio

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

14. Cohabitation

14. Cohabitación

René de MAXIMY

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

Activités

Actividades

15. Activités : localisation et densité

15. Actividades: localización y densidad

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

16. Les tiendas

16. Las tiendas

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

17. Les activités de la construction

17. Las actividades de la construcción

Bernard CASTELLI ; Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

18. Caractérisation des principaux axes en fonction des activités dominantes

18. Caracterización de los principales ejes en función de las actividades dominantes

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

CHAPITRE 3. SYSTÈMES, HIÉRARCHIES FONCTIONNEMENT ET DYSFONCTIONNEMENTS

CAPITULO 3. SISTEMAS, JERARQUÍAS, FUNCIONAMIENTO Y DISFUNCIONAMIENTOS

Localisation des équipements et services collectifs

Ubicación de los equipamientos y servicios colectivos

19. Établissements et fréquentation scolaires

19. Establecimientos y frecuentación escolares

René de MAXIMY ; Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

20. Sociologie et histoire du système de soins

20. Sociología e historia del sistema de atención médica

Anne-Claire DEFOSSEZ ; Didier FASSIN ; Henri GODARD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

21. Bipolarité patrimoine « réel » et consommation culturelle

21. Bipolaridad patrimonio « real » y consumo cultural

Marie S. BOCK ; Henri GODARD

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

Réseaux et infrastructures

Redes e infraestructuras

22. La problématique de l'eau potable

22. La problemática del agua potable

Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

23. L'évacuation des eaux usées

Jean-Guilhem BASTIDE ; Jeanett VEGA
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

23. La evacuación de las aguas servidas

24. Transports et voirie

Henri GODARD ; René de MAXIMY ; Jeanett VEGA
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

24. Transportes y red vial

25. Autres réseaux : téléphone et électricité

René de MAXIMY ; Jeanett VEGA
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

25. Otras redes: teléfono y energía eléctrica

26. Zones desservies par les réseaux principaux

Henri GODARD ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

26. Zonas atendidas por las redes principales

27. Grilles des services et des équipements

Henri GODARD ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; Jeanett VEGA

27. Mallas de servicios y equipamientos

28. Les flux aériens et téléphoniques : deux indicateurs de l'intégration de Quito au sein du système Monde

Henri GODARD ; Jeanett VEGA
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Jeanett VEGA

28. Los flujos aéreos y telefónicos: dos indicadores de la integración de Quito en el seno del sistema Mundo

CHAPITRE 4. DYNAMIQUES ET INÉGALITÉS
INTRA-URBAINES

CAPITULO 4. DINÁMICAS Y DESIGUALDADES
INTRA-URBANAS

29. Dynamiques du foncier quiténien

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

29. Dinámicas del suelo en Quito

30. Typologie de l'habitat

María Augusta CUSTODE ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

30. Tipología del hábitat

Dynamiques du marché du sol et des propriétés

Dinámicas del mercado del suelo y de las propiedades

31. Formes spatiales de la propriété urbaine

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

31. Formas espaciales de la propiedad urbana

32. L'espace des valeurs immobilières

Bernard CASTELLI
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Bernard CASTELLI

32. El espacio de los valores inmobiliarios

Quartiers

Barrios

33. Classification et analyse de quartiers

Henri GODARD ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; René de MAXIMY

33. Clasificación y análisis de barrios

34. Tentative de définition de zones urbaines homogènes

René de MAXIMY ; Marc SOURIS
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; René de MAXIMY

34. Tentativa de definición de zonas urbanas homogéneas

35. Le comportement électoral dans les paroisses urbaines de Quito

Juan LEÓN
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; René de MAXIMY

35. El comportamiento electoral en las parroquias urbanas de Quito

CHAPITRE 5. ORGANISATION SPATIALE ET SÉGRÉGATION FONCTIONNELLE

CAPITULO 5. ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y SEGREGACIÓN FUNCIONAL

Centralité urbaine et organisation de l'espace

Centralidad urbana y organización del espacio

36. Une approche des aires de centralité à partir de l'analyse de quelques indicateurs urbains

36. Un enfoque de las áreas de centralidad a partir del análisis de algunos indicadores urbanos

Henri GODARD ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD

37. Typologie des marchés, centres commerciaux et ossature de l'espace

37. Tipología de los mercados, centros comerciales y articulación del espacio

Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

38. Hiérarchisation socio-économique de l'espace quiténien

38. Jerarquización socio-económica del espacio quiteño

René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: René de MAXIMY

39. Le plan régulateur G. Jones Odriozola et la structuration actuelle de l'espace urbain

39. El plan regulador G. Jones Odriozola y la estructuración actual del espacio urbano

Henri GODARD
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD

40. Les modes de composition urbaine

40. Los modos de composición urbana

Marie S. BOCK ; Henri GODARD ; René de MAXIMY
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD ; René de MAXIMY

41. Structures de l'espace quiténien : des chorèmes au modèle spécifique

41. Estructuras del espacio quiteño: de los coremas al modelo específico

Jean-Paul DELER ; Henri GODARD
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD

Annexe - Lecture discursive de l'atlas : quelques exemples

Anexo - Lectura discursiva del atlas: algunos ejemplos

Henri GODARD ; René de MAXIMY

CARACTÉRISATION DES PRINCIPAUX AXES EN FONCTION DES ACTIVITÉS DOMINANTES

Philippe CAZAMAZOR d'ARTOIS
Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Philippe CAZAMAJOR d'ARTOIS

SOURCES ET LIMITES

- Recensement INEC, 1982 ;
- enquête sur les activités réalisée d'octobre 1986 à janvier 1987 par une équipe de dix enquêteurs supervisée par P. Cazamajor d'Artois et J. Rojas ;
- traitements statistiques de l'information effectués par J.-G. Bastide.

Six sous-branches du comptage des activités ont été sélectionnées (voir tableau 1, planche n° 15) pour illustrer les axes : n° 507 (commerces spécialisés de moins de 11 m de façade : librairies, papeteries, vente de meubles, d'appareils électroménagers, etc.), n° 511 (restaurants, bars, hôtels, magasins de vente de plats préparés, etc.), n° 512 (lieux de vente de matériaux de construction, quincailleries), n° 517 (autres établissements de la même branche d'activités : commerces de détail non différenciés), n° 809 (services de réparation de voitures : vulcanisation, peinture, ateliers, garages, etc.) et n° 810 (magasins de vente de pièces détachées et d'accessoires de voitures).

Depuis 1987, la physionomie de la ville a un peu changé : des voies comme les avenues 6 de Diciembre, Eloy Alfaro au nord, Oriental, Vencedores de Pichincha au sud, etc., qui, pour certains de leurs tronçons, étaient encore en travaux à l'époque, sont aujourd'hui presque achevées. Ce réseau forme un ensemble beaucoup plus cohérent qui favorise l'installation des activités, mais ce processus, à mettre à l'actif de l'actuelle administration, en est encore à son début car il ne sera définitivement mené à son terme qu'au cours de cette année 1992. Il est probable, mais ce sera à vérifier, qu'une fois le dispositif complété, les lignes de force favorisant le regroupement des établissements en seront consolidées et augmentées.

PROBLÉMATIQUE ET CONCEPTION

Un des buts de cet ouvrage est de montrer comment s'organise l'ossature de la ville et de trouver pour cela des révélateurs de son fonctionnement. En parlant avec des Quiténiens et au cours du travail de terrain, on s'est aperçu que certains établissements s'installent de manière préférentielle le long des voies de communication. On a donc choisi les activités dont la distribution met en valeur ces dernières. On ne discutera pas ici de leur taille, mais de l'importance de leur localisation le long des axes. Les portions de voirie repérées changent selon le type d'établissement considéré ; ce sont ces différences qui ont décidé de leur choix. Le tableau 1 donne le pourcentage de chaque sous-branche sur les axes.

Ces pourcentages sont inégaux selon les types d'activité considérés ; ils vont des magasins vendant des pièces détachées et des accessoires automobiles (n° 810) — près de 70 % — aux locaux abritant les restaurants, hôtels, bars, vente de plats préparés (n° 511) — 45 %. Toutefois, leur concentration sur certaines portions de la voirie permet aussi de mieux caractériser les quartiers qu'elle traverse et fréquemment structure. Il s'agit donc d'un pas de plus pour trouver des indicateurs d'urbanisation.

ÉLABORATION

L'élaboration de ces documents a été conçue pour mettre en valeur l'attraction qu'exercent sur le mouvement quotidien des activités les différentes parties du réseau routier de Quito. Pour la carte principale, les six sous-branches retenues ont été cumulées et leurs valeurs affectées aux pâtés de maisons situés directement de part et d'autre des axes. Afin de n'avoir que la façade des îlots bordiers, une zone de 55 m de part et d'autre de la médiane de la voie a été retenue. Cette mesure est arbitraire, mais les groupes de maisons ayant le plus souvent 100 m de côté, on a constaté qu'avec ce procédé seul le front donnant sur l'avenue principale était pris en compte. Elle a ensuite été arbitrairement amplifiée à 180 m et les devants des pâtés de maisons situés à l'intérieur de la dite zone ont été « dilatés » pour faciliter la lecture du phénomène. Cette opération a eu pour conséquence d'effacer les sections de rues entre les axes et qui leur sont transversales.

Les six cartons qui accompagnent et illustrent la carte principale reprennent le même principe, mais, compte tenu de leur échelle, les îlots n'auraient guère été lisibles. On a donc choisi de figurer les quartiers. Chaque carton présente une sous-branche d'activité divisée en sextiles, alors que dans la carte principale, l'ensemble des six sous-branches n'est divisé qu'en quartiers. Tous ces documents offrent le rapport des activités, d'une ou de plusieurs sous-branches, sur le total de celles-ci. Les similitudes d'instruments d'analyse et de couleurs utilisés pour les planches consacrées aux activités facilitent les comparaisons, comme on l'a déjà exposé lors de l'élaboration de la planche n° 15.

COMMENTAIRE

Les documents présentés ici montrent ce que l'on peut obtenir à partir d'une information telle qu'un comptage exhaustif des activités, en tirant profit de la localisation précise des établissements.

1. Rôle des axes dans l'implantation des activités dominantes (carte principale)

L'élément qui apparaît en premier est la densité de la voirie à grande circulation dans le centre-nord. Cette impression est renforcée par la taille des îlots : plus on se rapproche des

CARACTERIZACIÓN DE LOS PRINCIPALES EJES EN FUNCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DOMINANTES

FUENTES Y LÍMITES

- Censo del INEC, 1982;
- encuesta sobre las actividades realizada, de octubre de 1986 a enero de 1987, por un equipo de diez encuestadores supervisados por P. Cazamajor d'Artois y J. Rojas;
- procesamiento estadístico de la información efectuados por J.-G. Bastide.

Para ilustrar los ejes, se seleccionaron seis subramas del conteo de actividades (ver cuadro 1, lámina n° 15): 507 (comercios especializados de menos de 11 m de fachada: librerías, papelerías, venta de muebles, de electrodomésticos, etc.), 511 (restaurantes, bares, hoteles, venta de platos preparados, etc.), 512 (venta de materiales de construcción, ferreterías), 517 (otros establecimientos de la misma rama de actividades: comercios minoristas no diferenciados), 809 (servicios de reparación de automóviles: vulcanización, pintura, talleres, etc.) y 810 (almacenes de repuestos y accesorios para vehículos).

La fisonomía de la ciudad ha cambiado un tanto desde 1987: vías como las avenidas 6 de Diciembre y Eloy Alfaro al Norte, Oriental y Vencedores de Pichincha al Sur, etc. que estaban aún en construcción en algunos de sus tramos en esa época, están ahora prácticamente acabadas. Esta red forma un conjunto mucho más coherente que favorece la instalación de las actividades. Sin embargo, este proceso, que debe ser atribuido a la iniciativa de la actual administración, está aún en sus inicios y no finalizará sino en el transcurso de este año 1992. Es probable, pero habrá que verificarlo, que una vez completado tal proceso, las líneas de fuerza que favorecen el agrupamiento de los establecimientos se verán consolidadas y aumentadas.

PROBLEMÁTICA Y CONCEPCIÓN

Uno de los objetivos de esta obra es mostrar cómo se organiza la armazón de la ciudad y encontrar para ello reveladores de su funcionamiento. Al hablar con algunos quiteños y a lo largo del trabajo de campo, se pudo observar que ciertos establecimientos se instalan preferentemente a lo largo de las vías de comunicación. Se escogieron entonces las actividades cuya distribución pone de relieve a estas últimas. No abordaremos aquí su tamaño, sino la importancia de su localización a lo largo de los ejes. Los tramos identificados cambian según el tipo de establecimiento considerado. Son esas diferencias las que determinaron su elección. El cuadro 1 presenta el porcentaje de cada rama en los diferentes ejes.

Estos porcentajes son desiguales según los tipos de actividad considerados. Van desde los almacenes de repuestos y accesorios para automóviles (810) — cerca del 70 % — a los locales en donde funcionan restaurantes, hoteles, bares, venta de platos preparados — 45 %. Sin embargo, su concentración en ciertas partes de la red vial permite también caracterizar mejor a los barrios atravesados y frecuentemente estructurados por dicha red. Se trata entonces de un paso más hacia la identificación de indicadores de urbanización.

ELABORACIÓN

La elaboración de estos documentos fue concebida de modo que se destacara la atracción que ejercen en el movimiento cotidiano de las actividades las diferentes partes de la red vial de Quito. En el mapa principal, se reunieron las seis subramas escogidas y sus valores fueron atribuidos a las manzanas situadas directamente de un lado y otro de los ejes. A fin de no considerar sino la fachada de las manzanas de los bordes, se escogió una distancia de 55 m de un lado y otro de la mediana de la vía. Esta medida es arbitraria, pero como los grupos de casas tienen casi siempre 100 m de lado, pudimos constatar que mediante este procedimiento se tomaba en cuenta sólo el frente que da a la avenida principal. Posteriormente, para facilitar la lectura del fenómeno, se amplificó arbitrariamente la medida a 180 m y se « dilataron » las partes anteriores de las manzanas situadas al interior de la zona definida. Esta operación tuvo como consecuencia borrar las porciones de calles entre los ejes y transversales a ellos.

Las seis figuras que acompañan al mapa principal y lo ilustran retoman el mismo principio, pero dada su escala, las manzanas no habrían sido legibles, por lo que se optó por representar los barrios. Cada figura muestra una subrama dividida en sextiles, mientras que en el mapa principal el conjunto de las seis subramas está dividido sólo en cuartiles. Todos estos documentos ofrecen la proporción de las actividades, de una o de varias subramas, con relación al total de ellas. La utilización de instrumentos de análisis y de colores similares en las diferentes láminas dedicadas a las actividades tiene como objetivo facilitar las comparaciones, como lo expusimos en la elaboración de la lámina n° 15.

COMENTARIO

Los documentos presentados muestran lo que se puede obtener en base a una información como el conteo exhaustivo de las actividades, sacando provecho de la localización exacta de los establecimientos.

1. Papel de los ejes en la implantación de las actividades dominantes (mapa principal)

El elemento que aparece en primer plano es la densidad de la red vial de gran circulación en el centro-Norte. Esta impresión se ve reforzada por el tamaño de las manzanas, las cuales, a

secteurs anciennement urbanisés plus ils sont petits. En effet, le maillage des rues est plus serré dans les zones centrales du fait de la plus grande division du sol destiné à l'habitat (cf. planche n° 40). Il en résulte une impression de broderie qui reflète bien la densité des activités dans cette partie de la ville. Les avenues qui sillonnent et bordent le quartier Mariscal Sucre sont à cet égard exemplaires.

Les six sous-branches d'activités que l'on a choisi de représenter sont particulièrement denses dans ce secteur. Ce dernier, plus que tous les autres, a des dominantes vertes (plus de 25 % des activités choisies). Cela provient tant de la densité de la voirie que de la sélection des établissements retenue.

En s'éloignant de cette partie de la ville, les voies à grande circulation se font plus rares pour deux raisons : vers le Centre Historique, les rues deviennent étroites, ce qui ralentit le trafic (cf. planche n° 26), et en approchant des limites nord et sud, le tissu urbain a tendance à être moins dense. Dans ce dernier cas, la taille plus grande des îlots vient confirmer cette observation ; la physiologie des représentations et l'importance visuelle des secteurs respectifs en sont changés. Par exemple, le long de l'avenue 10 de Agosto, suivant que l'on se trouve à la hauteur de l'aéroport ou plus au nord, l'impression est différente. Dans le premier cas, la voie borde des secteurs densément peuplés (voir planche n° 10), dans le second, elle traverse une zone industrielle.

L'image du sud de la capitale paraît en comparaison plus linéaire : le gris signalant l'absence d'établissements sélectionnés y est beaucoup plus présent. Mis à part la Panaméricaine qui est soulignée de vert sur la presque totalité de son parcours, les autres axes apparaissent de manière plus discontinue. Néanmoins, certains secteurs se détachent nettement : Chillogallo, ancien village rattrapé par Quito ; la zone industrielle du sud ; La Magdalena et Quito Sur, quartiers densément peuplés ; Villa Flora, son rond-point et les avenues qui en partent en étoile. Ce dernier carrefour se trouve confirmé, ici, dans son rôle de pôle secondaire. Cet aspect a déjà été mis en évidence par la planche n° 37 (entre autres).

Les voies à grande circulation, sauf aux deux extrémités de la capitale, forment un réseau relativement dense. Celui-ci a pour nœud le centre-nord de la capitale, d'où partent quatre axes principaux qui structurent les autres à leur tour. Ces avenues — 10 de Agosto et La Prensa au nord, Panaméricaine et Vencedores de Pichincha au sud — s'éloignent du centre en formant à partir de lui et de part et d'autre un V, dont les branches enserrent les terrains les plus plats et par conséquent les plus facilement urbanisables. Ce sont elles qui en quelque sorte portent la croissance de la ville (voir planche n° 39). Ces commentaires doivent être complétés et nuancés par l'analyse des cartons qui accompagnent la carte principale.

2. Poids relatif des commerces spécialisés de moins de 11 m de façade localisés sur les axes (figure 1)

Cette sous-branche présente des magasins ayant pignon sur rue ou installés à l'intérieur des centres commerciaux. Ils ont comme principales caractéristiques de ne pas être très grands et de vendre des produits d'une même gamme. Leur devanture n'excède pas 11 m, ce qui signifie que leur emprise sur la voirie publique demeure relativement modeste.

Les zones principalement mises en valeur sont :

- le quartier Mariscal Sucre et le pourtour du parc de La Carolina, où les magasins se localisent de préférence ; ici se cumulent tout à la fois les administrations, les affaires, les principaux lieux d'emploi pour classes moyennes et aisées ;

- le vieux cœur de la capitale où, traditionnellement un grand nombre de Quiténiens vont faire leurs achats, qu'il s'agisse de biens périssables ou non.

Ces trois quartiers participent d'une même dynamique, attirant une forte animation diurne et favorisant des échanges commerciaux particulièrement denses. Les axes qui parcourent ces quartiers sont ici représentatifs et leur rôle structurant se confirme.

3. Poids relatif des restaurants, bars, hôtels, magasins de vente de plats préparés, etc. localisés sur les axes (figure 2)

Les établissements pris en compte par cette sous-branche sont extrêmement disparates ; ils vont du plus luxueux, par exemple l'hôtel Colón avec ses restaurants et ses bars, aux petits vendeurs de plats préparés situés dans les quartiers périphériques.

C'est justement cette diversité qui fait l'intérêt du document présenté :

- d'une part, comme pour la figure 1 et pour les mêmes raisons, le quartier Mariscal Sucre et le Centre Historique se détachent clairement ; il faut toutefois noter la faible présence du secteur de La Carolina ; il est probable que la clientèle potentielle qui le fréquente se dirige de préférence vers le quartier Mariscal Sucre où se situent les restaurants de haut standing ;

- d'autre part, les quartiers populaires, périphériques ou non, sont également bien représentés, même si le nombre de ces commerces, en chiffres absolus, y est moins important ; il s'agit d'un phénomène qui apparaît ici très clairement ; ces établissements approvisionnent en nourriture d'importants secteurs de la population ; sont concernés aussi bien les villages désormais insérés dans la ville — Chillogallo et Cotacollao — que des urbanisations plus récentes comme Argelia, Ferroviaria, La Libertad, San Juan, le Comité del Pueblo..., mais aussi les zones industrielles du nord et du sud (cette dernière dans une moindre mesure) ; il faut noter, comme précédemment (carte principale), que l'étoile formée par le rond-point de Villa Flora apparaît aussi très nettement.

Cette figure permet donc de caractériser un certain nombre de quartiers, surtout ceux situés sur les axes traversant les secteurs périphériques que ces activités ont tendance à les utiliser de manière privilégiée.

medida que nos acercamos a los sectores más antiguamente urbanizados son más pequeñas. En efecto, la malla de las calles es más estrecha en las zonas centrales debido a la mayor división del suelo destinado al hábitat (ver lámina n° 40). De ello resulta una impresión de bordado que refleja bien la densidad de las actividades en esa parte de la ciudad. A este respecto, las avenidas que atraviesan el barrio Mariscal Sucre y lo bordean son ejemplares.

Las seis subramas de actividades que escogimos representar son particularmente densas en ese sector. Este último, más que todos los demás, presenta dominantes de color verde (más del 25 % de las actividades escogidas). Ello proviene tanto de la densidad de la red vial como de la selección de establecimientos realizada.

Alejándonos de esta parte de la ciudad, las vías de gran circulación disminuyen por dos razones: hacia el Centro Histórico, las calles se hacen más angostas, lo cual disminuye la velocidad del tráfico (ver lámina n° 26) y al acercarnos a los límites norte y sur, el tejido urbano tiende a ser menos denso. En este último caso, el mayor tamaño de las manzanas viene a confirmar esta observación; la fisonomía de las representaciones y la importancia visual de los respectivos sectores cambian por ello. Por ejemplo, a lo largo de la avenida 10 de Agosto, según nos encontremos a la altura del aeropuerto o más al Norte, la impresión es diferente. En el primer caso, la vía bordea sectores densamente poblados (ver lámina n° 10), en el segundo atraviesa una zona industrial.

En comparación, la imagen del Sur de la capital parece más lineal: el gris, que indica la ausencia de establecimientos seleccionados, está mucho más presente. A parte de la Panamericana, marcada por el color verde en la casi totalidad de su recorrido, los demás ejes aparecen de manera más discontinua. Sin embargo, ciertos sectores se destacan claramente: Chillogallo, antiguo pueblo atrapado por Quito; la zona industrial del Sur; la Magdalena y Quito Sur, barrios densamente poblados; Villa Flora, su redondeo y las avenidas que parten de él en forma de estrella. Aquí se confirma el papel de polo secundario de dicho cruce. Este aspecto ya fue evidenciado, entre otras, en la lámina n° 37.

Las vías de gran circulación, salvo en los dos extremos de la capital, forman una red relativamente densa, de cuyo centro de gravedad (centro-Norte de la capital) parten cuatro ejes principales que a su vez estructuran a los demás. Esas avenidas (10 de Agosto y La Prensa al Norte, Panamericana y Vencedores de Pichincha al Sur) se alejan del centro formando, a partir de él y de uno y otro lado, una V cuyas ramificaciones encierran a los terrenos más planos y consecuentemente más fácilmente urbanizables. Es en ellas en donde en cierta forma se apoya el crecimiento de la ciudad (ver lámina n° 39). Estos comentarios deben ser completados y matizados mediante el análisis de las figuras que acompañan al mapa principal.

2. Peso relativo de los comercios especializados de menos de 11 m de fachada localizados en los ejes (figura 1)

Esta subrama presenta almacenes que tienen local o están instalados al interior de los centros comerciales. Las principales características de tales establecimientos son su tamaño relativamente pequeño y la venta de productos de una misma gama. Su parte delantera no excede los 11 m, lo que significa que el espacio ocupado en la vía pública sigue siendo relativamente modesto.

Las zonas que se destacan principalmente son:

- el barrio Mariscal Sucre y el entorno del parque La Carolina, lugares de localización preferencial de los almacenes; allí se concentran a la vez las administraciones, los negocios y los principales lugares de empleo para clases medias y acomodadas;

- el viejo corazón de la capital al que, por tradición, gran número de quiteños acuden para hacer sus compras, se trate de bienes perecibles o no.

Estos tres barrios participan de una misma dinámica, caracterizada por una fuerte animación diurna que favorece intercambios comerciales particularmente densos. Los ejes que recorren estos barrios son representativos confirmándose su papel estructurador.

3. Peso relativo de los restaurantes, bares, hoteles, locales de venta de platos preparados, etc. localizados en los ejes (figura 2)

Los establecimientos considerados dentro de esta subrama son extremadamente disímiles; van de los más lujosos, por ejemplo el hotel Colón con sus restaurantes y bares, a los pequeños vendedores de platos preparados situados en los barrios periféricos.

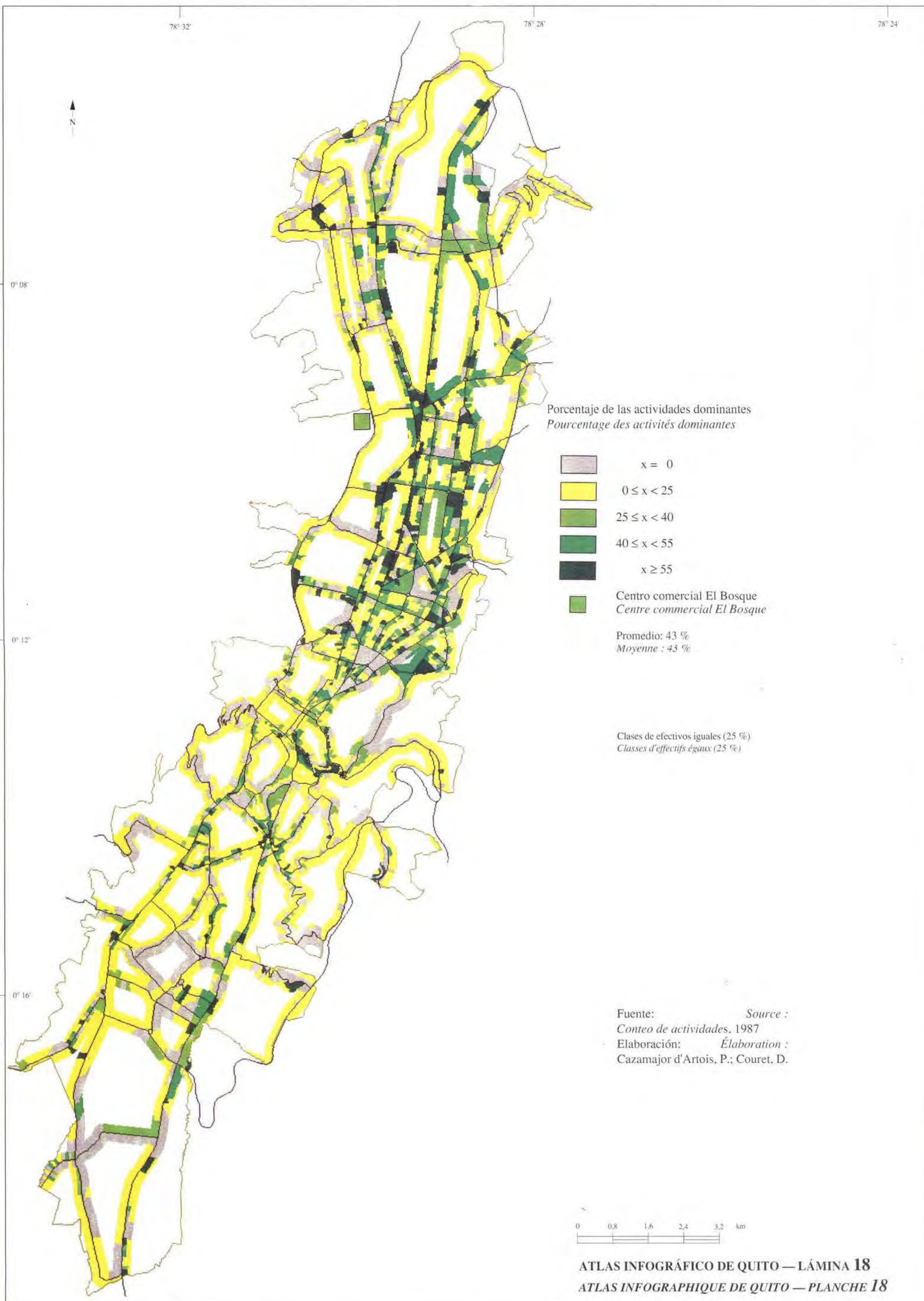
Es justamente en esa diversidad en donde radica el interés del documento presentado:

- por una parte, como en el caso de la figura 1 y por las mismas razones, el barrio Mariscal Sucre y el Centro Histórico se destacan claramente; es necesario sin embargo señalar la reducida presencia de estos establecimientos en el sector de La Carolina; es probable que la clientela potencial que lo frecuenta se dirija preferentemente al barrio Mariscal Sucre en donde se sitúan los restaurantes de alta categoría;

- por otra parte, los barrios populares, periféricos o no, están igualmente bien representados, incluso si el número de esos comercios, en cifras absolutas, es menos importante; constituye un fenómeno que aparece aquí claramente: estos establecimientos abastecen de comida a importantes sectores de la población; se trata tanto de pueblos ahora insertos en la ciudad (Chillogallo y Cotacollao) como de urbanizaciones más recientes (Argelia, Ferroviaria, La Libertad, San Juan, el Comité del Pueblo...), pero también de las zonas industriales del Norte y del Sur (esta última en menor medida); se debe anotar, como anteriormente (mapa principal), que la estrella formada por el redondeo de Villa Flora se destaca también claramente.

Esta figura permite entonces caracterizar a un cierto número de barrios, sobre todo aquellos situados en los ejes que atraviesan los sectores periféricos, en los cuales las actividades tienden a localizarse preferentemente.

PAPEL DE LOS EJES EN LA IMPLANTACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DOMINANTES
RÔLE DES AXES DANS L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS DOMINANTES



4. Poids relatif des lieux de vente de matériaux de construction et quincailleries localisés sur les axes (figure 3)

Cette sous-branche a déjà été abordée dans la planche précédente (n° 17, figure 4), mais avec une perspective différente. Les magasins commercialisant des matériaux destinés au bâtiment se trouvent, par nécessité, principalement situés sur les voies à grande circulation car ils écoulent entre autres des articles pondéreux (ciment, briques, parpaings...). En revanche, les quincailleries, bien que se situant aussi sur les avenues, se rencontrent plus fréquemment à l'intérieur des quartiers, car il s'agit d'un commerce de proximité. Les différences entre les deux documents s'expliquent par ce fait.

Les magasins vendant des matériaux de construction et les quincailleries mettent en valeur la voirie principale périphérique. Cette localisation, privilégiant le nord et le sud, correspond :

- à la proximité des quartiers les plus récemment urbanisés et qui connaissent une fièvre de construction ; sont principalement représentés, au nord, les secteurs de El Condado, Carcelén, le Comité del Pueblo, à l'est, la sortie de la ville en direction de la vallée de Los Chillos et, au sud, Chillogallo, La Concordia, Guamaní, etc. ;

- à la nécessité de disposer de terrains relativement vastes pour entreposer des marchandises pondéreuses.

5. Poids relatif des autres établissements de la même branche d'activités — commerces de détail non différenciés — localisés sur les axes (figure 4)

Contrairement à la sous-branche n° 507, les magasins pris en compte ici ne vendent pas une gamme unique de produits. Des marchandises bien différentes sont présentées à la clientèle, sans qu'aucune ne prédomine.

Ces commerces de détail offrent souvent des produits de luxe ; il n'est donc pas étonnant de les trouver dans les quartiers récents situés autour du parc de La Carolina, secteurs habités par les catégories aisées de la population. De plus, les avenues de cette partie de la ville sont larges, les parkings nombreux ; par conséquent, la circulation et le stationnement y sont facilités. Cette configuration favorise le transit d'une clientèle motorisée.

Les différences et similitudes avec la figure 1 sont nettes : si dans les deux cas les alentours de La Carolina sont privilégiés pour les raisons exposées ci-dessus, par contre, le quartier Mariscal Sucre et a fortiori le Centre Historique sont ici nettement moins représentés. Les difficultés de la circulation tout autant qu'un environnement moins favorable (dans le cas du centre colonial) sont sans doute des éléments d'explication importants. En revanche, la dynamique mise en relief par la figure 4 se prolonge vers le nord de la ville. L'importance de l'avenue 10 de Agosto vient confirmer ces observations.

6. Poids relatif des services de réparation de voitures localisés sur les axes (figure 5)

Plusieurs conditions sont nécessaires pour que puissent apparaître, en grand nombre, ce type d'établissements : entre autres, des terrains relativement vastes et des secteurs dans lesquels le prix du mètre carré ou celui de la location des lots ne soit pas trop élevé. Ils se trouvent en général à la sortie de la ville, où la pression sur les sols est moindre et les nuisances (huiles de vidange et bruits) sont de ce fait moins nocives. Les nombreux garages au rond-point du Labrador, en bout de la piste d'envol, s'expliquent également par la présence d'une nuisance sonore proche, beaucoup plus forte et inévitable.

Ces premiers éléments permettent d'expliquer pourquoi la zone située entre le Panecillo et le carrefour de la Yé, où l'espace est compté, est relativement peu accueillante pour ce genre d'activité. Malgré tout, même dans ce secteur, ce service n'est pas absent, mais il a tendance à se situer à son pourtour.

Cette sous-branche met en valeur des axes extérieurs. Un document plus détaillé montrerait qu'elle a aussi tendance à s'agglutiner autour de grands carrefours. Comme on l'a noté (cf. planche n° 15), ces emplacements soulignent des étapes de croissance de la ville ainsi que la nécessité de grands terrains, qui en est le corollaire. Avec le repérage des zones industrielles, on est en présence d'une des sous-branches d'activités dont la localisation permet de mieux comprendre la géographie de la ville et la manière dont elle marque son paysage et son développement présent.

Ainsi, on peut déterminer :

- une première aureole de garages et ateliers dont les points forts se trouvent à proximité, d'une part, de la gare terminale du chemin de fer et, de l'autre, du carrefour des avenues Colón et 10 de Agosto ; elle correspondrait aux limites de la ville dans les années 1920 ;
- une deuxième aurait pour limites les carrefours de la Yé et du Labrador (nord) ainsi que celui formé par les avenues Vencedores de Pichincha et Atahualpa (sud) auquel il faut ajouter la portion de la Panaméricaine située au sud du carrefour de Villa Flora ; son développement commencerait vers 1950, époque où la ville ne s'étendait pas au-delà ;
- enfin la troisième, en pleine croissance, est située aux limites actuelles de la capitale : Guamaní, Carcelén...

7. Poids relatif des magasins de vente de pièces détachées et d'accessoires de voitures, localisés sur les axes (figure 6)

L'importance de ce type de magasins de produits très spécialisés confirme ce qui vient d'être dit à propos de la figure 5. Avec cette dernière, la figure 6 forme un ensemble d'informations sur les activités liées à la réparation et l'entretien des voitures.

Néanmoins, ces établissements ont deux particularités supplémentaires : ils se trouvent à presque 70 % le long des voies principales. Il s'agit du plus fort pourcentage rencontré, et leur concentration en quelques points de ces dernières est très grande. Ils servent d'exemple pour montrer comment certains types d'activités peuvent se regrouper en des endroits extrêmement précis. Du nord au sud, on repère : la zone industrielle, les carrefours du Labrador avec quelques

4. Peso relativo de los lugares de venta de materiales de construcción y ferreterías localizados en los ejes (figura 3)

Esta subrama ya fue abordada en la lámina anterior (n° 17, figura 4) pero desde una perspectiva diferente. Los almacenes que comercializan materiales destinados a la construcción se encuentran, por necesidad, situados principalmente en las vías de gran circulación pues venden entre otras cosas artículos pesados (cemento, ladrillos, bloques...). Las ferreterías, en cambio, aunque también se sitúan en las avenidas, se encuentran más frecuentemente al interior de los barrios, pues se trata de un comercio de proximidad. Las diferencias entre los dos documentos se explican por este hecho.

Los almacenes de materiales de construcción y las ferreterías destacan la red vial principal periférica. Esta localización, que privilegia al Norte y al Sur, corresponde:

- a la cercanía de los barrios más recientemente urbanizados y que experimentan una fiebre de construcción; están principalmente representados al Norte, los sectores de El Condado, Carcelén, el Comité del Pueblo, al Este, la salida de la ciudad en dirección al valle de Los Chillos y al Sur, Chillogallo, La Concordia, Guamaní, etc.;

- a la necesidad de disponer de terrenos relativamente vastos para embodegar mercaderías pesadas.

5. Peso relativo de los demás establecimientos de la misma rama de actividades — comercios minoristas no diferenciados — localizados en los ejes (figura 4)

Contrariamente a la subrama 507, los almacenes aquí considerados no venden una gama única de productos. Mercaderías muy diferentes se ofrecen a la clientela, sin que ninguna predomine.

Estos comercios minoristas ofrecen a menudo productos de lujo; no es entonces sorprendente encontrarlos en los barrios recientes situados alrededor del parque de La Carolina, sectores habitados por las clases acomodadas de la población. Además, las avenidas de esta parte de la ciudad son amplias, los parqueaderos numerosos, y consecuentemente la circulación y el estacionamiento se ven facilitados. Tal configuración favorece el tránsito de una clientela motorizada.

Las diferencias y similitudes con la figura 1 son evidentes: si bien en los dos casos, los alrededores de La Carolina son privilegiados por las razones expuestas anteriormente, el barrio Mariscal Sucre en cambio, y con mayor razón el Centro Histórico, están representados de manera mucho menos clara. Las dificultades de circulación en igual medida que un entorno menos favorable (en el caso del centro colonial) son probablemente elementos de explicación importantes. Entre tanto, la dinámica puesta de relieve por la figura 4 se prolonga hacia el Norte de la ciudad. La importancia de la avenida 10 de Agosto viene a confirmar estas observaciones.

6. Peso relativo de los servicios de reparación de automóviles localizados en los ejes (figura 5)

Varias condiciones son necesarias para que puedan aparecer en gran número este tipo de establecimientos: entre otras cosas, terrenos relativamente extensos y sectores en los que el precio del metro cuadrado o del alquiler de los lotes no sea demasiado elevado. Se encuentran en general a la salida de la ciudad, en donde la presión sobre el suelo es menor y los efectos contaminadores (lubricantes de desecho y ruidos) menos nocivos. La existencia de numerosos talleres en el redondel del Labrador, al extremo de la pista del aeropuerto, se explica igualmente por la presencia de ruidos cercanos, mucho más fuertes e inevitables.

Estos primeros elementos permiten explicar por qué la zona situada entre el Panecillo y el cruce de la Yé, en donde el espacio es contado, es relativamente poco atractiva para este tipo de actividad. A pesar de todo, incluso en ese sector, este servicio no está ausente sino que tiende a situarse en su periferia.

Esta subrama destaca ejes exteriores; un documento más detallado mostraría que tiende también a aglutinarse alrededor de los grandes cruces. Como se anotó, estos emplazamientos marcan etapas del crecimiento de la ciudad (ver lámina n° 15) así como la necesidad de grandes terrenos que es el corollario de tal localización. La identificación de las zonas industriales evidencia una de las subramas de actividad cuya localización permite comprender mejor la geografía de la ciudad y la manera como ella marca su paisaje y su desarrollo presente.

Así, se pueden determinar:

- una primera aureola de talleres mecánicos cuyos puntos fuertes se encuentran a proximidad, por una parte, del terminal del ferrocarril, y por otra, del cruce de las avenidas Colón y 10 de Agosto; tal aureola correspondería a los límites de la ciudad en los años veinte;
- una segunda aureola tendría como límites los cruces de la Yé y del Labrador (Norte) así como el formado por las avenidas Vencedores de Pichincha y Atahualpa (Sur), al que hay que agregar la porción de la Panamericana situada al Sur del cruce de Villa Flora; su desarrollo habría comenzado hacia 1950, época en la que la ciudad no se extendía más allá;
- finalmente, la tercera aureola, en pleno crecimiento, está situada en los límites actuales de la capital: Guamaní, Carcelén...

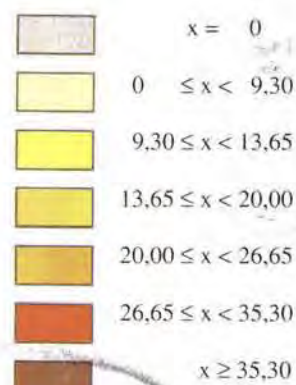
7. Peso relativo de los almacenes de venta de repuestos y accesorios de vehículos, localizados en los ejes (figura 6)

La importancia de este tipo de almacenes de productos muy especializados confirma lo que acabamos de manifestar a propósito de la figura 5. Con esta última, la figura 6 forma un conjunto de informaciones sobre las actividades vinculadas a la reparación y al mantenimiento de automóviles.

Sin embargo, estos establecimientos tienen dos particularidades adicionales: se encuentran en casi un 70 % a lo largo de las vías principales; se trata del mayor porcentaje encontrado y su concentración en algunos puntos de esas vías es muy importante. Sirven de ejemplo para mostrar cómo ciertos tipos de actividades pueden agruparse en lugares extremadamente precisos. Del Norte al Sur, se identifican: la zona industrial, el cruce del Labrador, con algunas ramificaciones

Figura 1 Peso relativo de los comercios especializados
(librerías, venta de muebles...) ubicados en los ejes
Figure 1 Poids relatif des commerces spécialisés
(librairies, vente de meubles...) localisés sur les axes

Porcentaje de los comercios especializados
Pourcentage des commerces spécialisés



Clases de efectivos iguales
(16,6 %)
Classes d'effectifs égaux
(16,6 %)
Promedio: 25 %
Moyenne : 25 %

Fuente: *Source :*
Censo de actividades, 1987
Elaboración: *Élaboration :*
Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

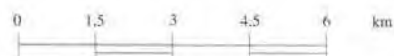
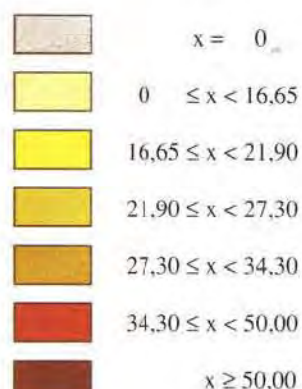


Figura 2 Peso relativo de los restaurantes, hoteles, locales
de venta de platos preparados... ubicados en los ejes
Figure 2 Poids relatif des restaurants, hôtels, locaux de
vente de plats préparés... localisés sur les axes

Porcentaje de restaurantes, hoteles...
Pourcentage des restaurants, hôtels...



Clases de efectivos iguales
(16,6 %)
Classes d'effectifs égaux
(16,6 %)
Promedio: 33 %
Moyenne : 33 %

Fuente: *Source :*
Censo de actividades, 1987
Elaboración: *Élaboration :*
Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

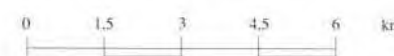
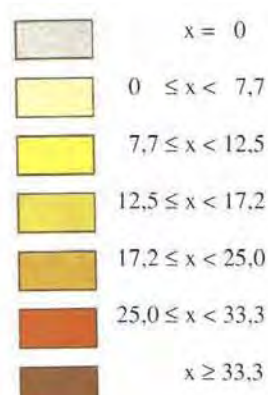


Figura 3 Peso relativo de los almacenes de materiales de
construcción y las ferreterías ubicados en los ejes
Figure 3 Poids relatif des magasins de matériaux de
construction et quincailleries localisés sur les axes

Porcentaje de los almacenes de construcción...
Pourcentage des magasins de matériaux de
construction...



Clases de efectivos iguales
(16,6 %)
Classes d'effectifs égaux
(16,6 %)
Promedio: 23 %
Moyenne : 23 %

Fuente: *Source :*
Censo de actividades, 1987
Elaboración: *Élaboration :*
Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

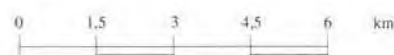
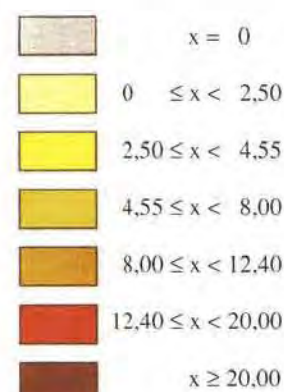


Figura 4 Peso relativo de otros comercios minoristas
no diferenciados
Figure 4 Poids relatif d'autres commerces de détail
non différenciés

Porcentaje de otros comercios minoristas
Pourcentage d'autres commerces de détail



Clases de efectivos iguales
(16,6 %)
Classes d'effectifs égaux
(16,6 %)
Promedio: 13 %
Moyenne : 13 %

Fuente: *Source :*
Censo de actividades, 1987
Elaboración: *Élaboration :*
Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

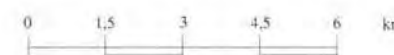
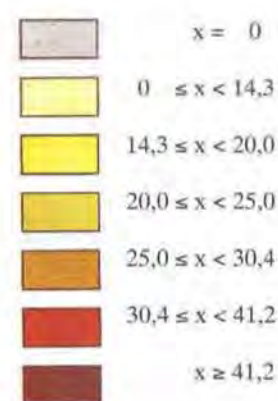


Figura 5 Peso relativo de los servicios de reparación de automóviles, ubicados en los ejes
Figure 5 Poids relatif des services de réparation automobile localisés sur les axes

Porcentaje de los servicios de reparación de automóviles
 Pourcentage des services de réparation automobile



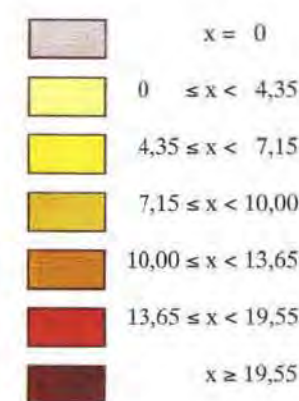
Clases de efectivos iguales (16,6 %)
 Classes d'effectifs égaux (16,6 %)
 Promedio: 30 %
 Moyenne : 30 %

Fuente: Conteo de actividades, 1987
 Source :
 Elaboración: Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

0 1,5 3 4,5 6 km

Figura 6 Peso relativo de los almacenes de repuestos y accesorios para automóviles, ubicados en los ejes
Figure 6 Poids relatif des magasins de pièces détachées et d'accessoires automobiles, localisés sur les axes

Porcentaje de los almacenes de repuestos para automóviles...
 Pourcentage des magasins de pièces détachées...



Clases de efectivos iguales (16,6 %)
 Classes d'effectifs égaux (16,6 %)
 Promedio: 12 %
 Moyenne : 12 %

Fuente: Conteo de actividades, 1987
 Source :
 Elaboración: Cazamajor d'Artois, P.; Couret, D.

0 1,5 3 4,5 6 km

ramifications le long des avenues de la Prensa et 10 de Agosto, celui formé par cette dernière et l'avenue Colón, ceux de Villa Flora et des avenues Atahualpa et Cardenal de la Torre, la Panaméricaine sud et enfin les sorties de la ville vers Tumbaco et la vallée de Los Chillos.

Pour conclure, il faut réfléchir sur ces images que donne la voirie principale vue à partir des activités dominantes. Pourquoi ce poids du Centre Historique et de ses prolongements septentrionaux ? pourquoi certains carrefours ? pourquoi certains axes ?

On a vu que les voies de pénétration ou de traversée de la ville et plusieurs carrefours (la Yé, le Labrador...) sont particulièrement attractifs pour ce qui concerne l'automobile ou le trafic des pondéreux, mais les habitudes de vie semblent aussi jouer un rôle.

Il faut s'arrêter un instant sur le Centre ancien de Quito. Toutes les cartes concernant les activités le présentent comme un lieu de vie commerciale foisonnant. Aucun Quiténien ne peut imaginer sa ville sans son centre, qui a toujours été et reste un lieu de référence, bien qu'il ait changé de signification.

Jusqu'à la fin des années soixante, cette référence était sociale et culturelle — l'habitant de Quito intégrait le Centre Historique dans son espace urbain personnel : administrations, églises, collèges, équipements culturels. Désormais, cette référence n'est plus pour certains qu'historique et lointainement culturelle, même si tous sont très fiers que leur capitale ait été déclarée patrimoine de l'humanité par l'UNESCO, mais le choix du nord comme ville riche, en opposition sociale avec le sud, fut déterminé dès 1945 (cf. planche n° 39) et renforcé jusqu'à ce qu'il devienne irréversible, portant en lui-même sa propre dynamique.

Ainsi, lorsqu'avant 1970 les citoyens avaient le choix de leur implantation et de celle de leurs activités, leur tendance était de l'exercer en fonction du centre. C'est pourquoi la partie la plus riche de la ville se trouve en continuité de site avec celui-ci. A contrario, la partie sud, essentiellement ouvrière, est séparée du cœur colonial par une rupture physique toujours malaisément franchissable — verrou du Panecillo, ravin du Machángara. Toute la différenciation sociale des quartiers est marquée par ce déterminisme. Après 1970, le Centre continue sur sa lancée sans plus grande référence aux arguments qui initialement le déterminèrent.

En effet, dans la partie centre-nord de la capitale, les terrains sont relativement plats, facilement urbanisables, parmi les meilleurs de la ville et bénéficient désormais de toutes les infrastructures modernes. Ils forment le centre de la tache urbaine, bien que cette partie de Quito ne corresponde pas à celle des plus grandes densités de population pour les raisons historiques et socio-culturelles que l'on vient d'évoquer. Les deux phénomènes (bonnes infrastructures favorisant l'intégration spatiale, moindre densification de peuplement) apportent toujours plus d'arguments en faveur d'une ville de plus en plus « américanisée » et dévolue aux classes aisées.

a lo largo de las avenidas de la Prensa y 10 de Agosto, el formado por esta última y la avenida Colón, los de Villa Flora y de las avenidas Atahualpa y Cardenal de La Torre, la Panamericana Sur y finalmente las salidas de la ciudad hacia Tumbaco y el valle de los Chillos.

Para concluir, es preciso reflexionar sobre estas imágenes que proporciona la red vial principal vista a partir de las actividades dominantes. ¿Por qué ese peso del Centro Histórico y de sus prolongaciones septentrionales? ¿por qué ciertos cruces? ¿por qué ciertos ejes?

Vimos que las vías de penetración o de travesía de la ciudad y varios cruces (la Yé, el Labrador...) son particularmente atractivos en lo que respecta al automóvil o al tráfico de productos pesados, pero las costumbres de vida parecen jugar también un papel.

Debemos detenernos un instante en el centro antiguo de Quito. Todos los mapas sobre actividades lo presentan como un lugar de vida comercial muy activo. Ningún quiteño puede imaginar su ciudad sin su centro, que siempre ha sido y sigue siendo un lugar de referencia, aunque su significación haya cambiado.

Hasta fines de los años sesentas, esta referencia era social y cultural — el habitante de Quito integraba al Centro Histórico en su espacio urbano personal: administraciones, iglesias, colegios, equipamientos culturales. Actualmente, esta referencia ya no es para algunos sino histórica y lejanamente cultural, incluso si todos se enorgullecen de que su capital haya sido declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO. Sin embargo, la elección del Norte como ciudad rica, en oposición social con el Sur fue determinada desde 1945 (ver lámina n° 39) y reforzada hasta hacerse irreversible, llevando en sí misma su propia dinámica.

Así, cuando antes de 1970 los ciudadanos tenían la posibilidad de escoger su implantación y la de sus actividades, tendían a hacerlo en función del centro. Es por ello que la parte más rica de la ciudad se encuentra en continuidad de sitio con él. A la inversa, la parte Sur, esencialmente obrera, está separada del corazón colonial por una ruptura física aún difícilmente franqueable: obstáculo del Panecillo, quebrada del Machángara. Toda la diferenciación social de los barrios está marcada por este determinismo. Después de 1970, el centro mantiene su dinámica ya sin mayor referencia a los argumentos que inicialmente lo determinaron.

En efecto, en la parte centro-Norte de la capital, los terrenos son relativamente planos, fácilmente urbanizables, entre los mejores de la ciudad y gozan actualmente de todas las infraestructuras modernas. Forman el centro de la mancha urbana, aunque esta parte de Quito no corresponda a la de las mayores densidades de población por las razones históricas y socio-culturales que acabamos de evocar. Los dos fenómenos (buenas infraestructuras que favorecen la integración espacial, menor densificación de poblamiento) aportan aún más argumentos en favor de una ciudad cada vez más « americanizada » y reservada a las clases acomodadas.