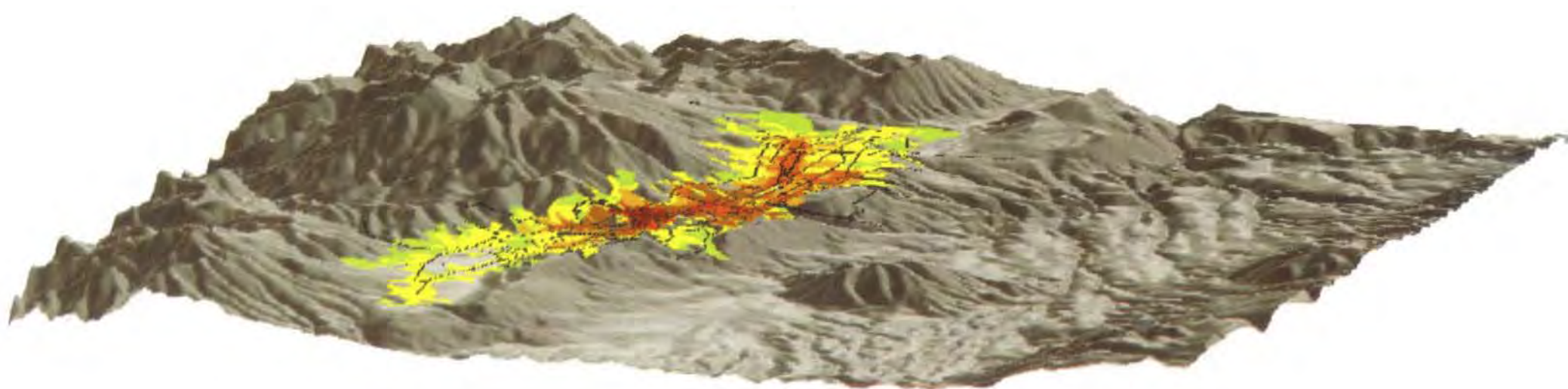


ATLAS INFOGRÁFICO DE QUITO

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

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)

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

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 DELAVALD

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

SOURCES ET LIMITES

- IGM, Plano de la ciudad de Quito, 1/17 500, Quito, 1991 ;
- AIQ, Enquête sur les transports urbains à Quito, Quito, 1989 ;
- AIQ, Passage sur le terrain, Quito, 1992.

L'image présentée ci-après n'a d'autre ambition que de préciser quelques aspects de la voirie actuelle (mai 1992) de Quito et de dessiner la localisation des coopératives de taxis telle qu'elle fut établie en 1989, ainsi que les aires urbaines accessibles, en cette même année 1989, par les bus et busetas.

PROBLÉMATIQUE ET CONCEPTION

Quiconque veut traverser à pied la capitale équatorienne d'est en ouest peut le faire en plus ou moins une heure. Mais quiconque entreprendrait de parcourir, de la même manière et sans s'arrêter, l'aire municipale quiténienne du sud au nord, marcherait plus ou moins six heures. C'est pourquoi, malgré l'apparence de petite ville que livre le paysage quiténien, apparence due à la proximité de la montagne du Pichincha et des espaces ruraux qu'elle offre à la vue de tout un chacun, le problème des déplacements, et donc des transports et de la voirie, est crucial à Quito.

Pour se faire une idée correcte du fonctionnement de l'espace quiténien et après avoir étudié successivement le phénomène urbain et ses contraintes géographiques (chapitre 1), la démographie et la socio-économie (chapitre 2), dans le cadre de l'étude des systèmes, des hiérarchies, du fonctionnement et des dysfonctionnements (chapitre 3), il est nécessaire de considérer les caractéristiques de la voirie et de donner un aperçu succinct de l'aire urbaine réellement desservie par les transports en commun.

ÉLABORATION

Il ne s'agit pas ici de présenter des données techniques et économiques très élaborées concernant la voirie et les transports — nous ne les possédons pas — mais seulement de montrer comment la desserte automobile de Quito est favorisée par certains aménagements du réseau viaire : hiérarchie des voies, ouvrages d'art, croisements aménagés, etc. On trouvera dans le chapitre abordant l'organisation spatiale et la ségrégation fonctionnelle (chapitre 5) un carton traitant de l'accessibilité et de l'enclavement, publié dans la planche n° 40 et qui complète les informations contenues dans la présente planche.

On a donc retenu pour l'élaboration de cette planche les caractéristiques de la voirie les plus pertinentes qui ont été reportées à leur emplacement exacte et singularisées par des symboles cartographiques simples sur un fond de plan de la ville. Sur le schéma ainsi obtenu ont été superposés les périmètres desservis uniquement par les autobus et par les autobus et les busetas, ainsi que celui de la circulation réglementée qui se confond avec le Centre Historique.

Un carton de localisation, où chaque station de taxis est représentée par un cercle grisé, complète l'information.

COMMENTAIRE

À Quito, le site est le principal obstacle au déplacement ; il est cause des distances nord-sud démesurées à parcourir et des variations autant climatiques que d'altitude qui rendent éprouvant tout déplacement pédestre un peu long. Au début du siècle, pour pallier ce double handicap naturel, un tramway, dont les rails atteignaient les limites urbaines, traversait la ville. Il desservait au sud la station du chemin de fer et les zones industrielles qui lui étaient proches et au nord la partie construite de la ville qui ne dépassait pas l'actuel quartier Colón. Durant la première moitié du siècle, il suffisait de quelques transports en commun et de quelques taxis sillonnant l'espace à l'intérieur de ce périmètre pour que l'ensemble de la ville soit rapidement accessible.

L'essentiel des plans d'urbanisme successifs qui ont été élaborés à partir de celui de 1944 (cf. planche n° 39) a consisté à définir la vocation des différentes zones constructibles de Quito et à tracer de nouvelles voies. Ces plans, s'ils n'ont été qu'imparfaitement suivis dans la réglementation qu'ils prônaient, l'ont été beaucoup plus attentivement dans la construction du réseau de voirie. Ainsi la ville possède une trame viaire correctement hiérarchisée et est plus qu'au deux-tiers ceinturée par des boulevards périphériques qui ne sont cependant, à ce jour, qu'insuffisamment fonctionnels, les jonctions des différents tronçons construits n'étant que partiellement reliés. Néanmoins, dans l'état présent, ce réseau remplit correctement son office dans la partie nord de la ville, celle qui abrite le principal des activités économiques de la capitale ; en revanche, la partie centrale demeure très enclavée ; quant au sud, des voies à grand gabarit assurent une circulation incomplète et on ne peut espérer se déplacer rapidement, sauf lorsqu'on désire éviter la partie sud de la ville en utilisant le by pass oriental, qui est en voie d'achèvement mais non encore vraiment ouvert au trafic.

1. Le tracé des voies à double sens, aux chaussées séparées par un terre-plein central, est particulièrement parlant. On voit immédiatement :

- que la Quito riche du centre-nord, peuplée par les classes économiquement aisées, possède de bonnes infrastructures routières et jouit d'un long segment (15 km) très fonctionnel de boulevard périphérique ;

- que la Quito populaire du centre-sud où se rencontrent la majorité des professions modestes (employés et ouvriers qualifiés ou moins qualifiés) est également drainée par un réseau de

FUENTES Y LÍMITES

- IGM, Plano de la ciudad de Quito, escala: 1:17.500, Quito, 1991;
- AIQ, Encuesta sobre los transportes urbanos en Quito, Quito, 1989;
- AIQ, Observaciones en el terreno, Quito, 1992.

La imagen presentada a continuación no tiene otra ambición que la de precisar algunos aspectos de la red vial actual (mayo de 1992) de Quito y representar la localización de las cooperativas de taxis tal como fue establecida en 1989, así como las áreas urbanas accesibles, en ese mismo año, en bus y en buseta.

PROBLEMÁTICA Y CONCEPCIÓN

Quien desee atravesar a pie la capital ecuatoriana de Este a Oeste puede hacerlo en más o menos una hora, pero si alguien decidiera recorrer, de la misma manera y sin detenerse, el área municipal quiteña de Sur a Norte, caminaría aproximadamente durante seis horas. Es por ello que, a pesar de la imagen de pequeña ciudad que da el paisaje quiteño, apariencia debida a la proximidad del Pichincha y de los espacios rurales que ofrece a la vista de todos, el problema de los desplazamientos, y por lo tanto del transporte y de la red vial, es crucial en Quito.

Para hacerse una idea correcta del funcionamiento del espacio quiteño y después de haber estudiado sucesivamente el fenómeno urbano y sus limitaciones geográficas (capítulo 1) y la demografía y la socio-economía (capítulo 2), en el marco del estudio de los sistemas y las jerarquías, del funcionamiento y de los disfuncionamientos (capítulo 3), es necesario considerar las características de la red vial y dar una idea general sucinta del área urbana realmente atendida por los transportes colectivos.

ELABORACIÓN

No se trata aquí de presentar datos técnicos y económicos elaborados sobre la red vial y los transportes — no disponemos de ellos — sino solamente de mostrar cómo la circulación automotriz de Quito es favorecida por ciertos acondicionamientos de la red vial: jerarquía de las vías, obras civiles, cruces acondicionados, etc. En el capítulo que aborda la organización espacial y la segregación funcional (capítulo 5), se encontrará una figura que trata de la accesibilidad y del aislamiento, presentada en la lámina n° 40 y que completa las informaciones contenidas en la presente lámina.

Para la elaboración de esta lámina, se escogieron por lo tanto las características de la red vial más pertinentes, las mismas que fueron representadas en su emplazamiento exacto y caracterizadas por símbolos cartográficos simples en una base de plano de la ciudad. Al esquema así obtenido se superpusieron los perímetros atendidos únicamente por los autobuses y por los autobuses y las busetas, así como el de la circulación reglamentada que coincide con el Centro Histórico.

Una figura de localización, en la que un círculo gris representa cada estación de taxis, completa la información.

COMENTARIO

En Quito, el sitio es el principal obstáculo al desplazamiento; es la causa de las desmedidas distancias Norte-Sur a recorrerse y de las variaciones tanto climáticas como de altitud que hacen penoso todo desplazamiento pedestre un poco largo. A inicios de siglo, para paliar esa doble desventaja natural, un tranvía, cuyas rieles llegaban a los límites urbanos, atravesaba la ciudad. Atendía, al Sur, a la estación de ferrocarril y a las zonas industriales próximas, y al Norte, a la parte construida de la ciudad que no iba más allá del actual barrio Colón. Durante la primera mitad del siglo, bastaba con algunos transportes colectivos y algunos taxis que atravesaran el espacio al interior a ese perímetro para que toda la ciudad sea rápidamente accesible.

Lo esencial de los sucesivos planes de urbanismo que han sido elaborados a partir del de 1944 (ver lámina n° 39) ha consistido en definir la vocación de las diferentes zonas constructibles de Quito y trazar nuevas vías. Tales planes, si bien no han sido seguidos sino de manera imperfecta en cuanto a la reglamentación que preconizaban, lo han sido de manera más estricta en la construcción de la red vial. Así, la ciudad posee una trama vial correctamente jerarquizada y, en más de sus dos tercios está, bordeada por carreteras periféricas que sin embargo, a la fecha, no son totalmente funcionales, pues los diferentes tramos construidos no están conectados sino parcialmente. No obstante, en su estado actual, dicha red cumple correctamente su función en la parte norte de la ciudad, en donde se encuentra lo esencial de las actividades económicas de la capital; la parte central en cambio sigue estando bastante aislada; en cuanto al Sur, vías de gran capacidad permiten una circulación incompleta y no es posible desplazarse rápidamente, salvo cuando se desea evitar la parte sur de la ciudad utilizando el by pass oriental que está siendo terminado y no está aún completamente abierto al tráfico.

1. El trazado de las calles de doble vía, con un parterre central, es particularmente decidor. Inmediatamente se puede observar:

- que la Quito rica del centro-Norte, poblada por clases económicamente acomodadas, posee buenas infraestructuras viales y goza de un largo segmento (15 km), muy funcional, de vía periférica;

- que la Quito popular del centro-Sur, en donde de encuentran la mayoría de profesiones modestas (empleados y obreros calificados o no), está igualmente drenada por una red de vías

voies à relativement grand gabarit. Il est cependant loin d'être aussi dense que celui du centre-nord, mais n'en est pas moins suffisant, sachant qu'il sert essentiellement des quartiers de résidence et d'activités de proximité et des zones industrielles qui sont effectivement assez bien desservies ;

- que le centre ancien et très densément construit, donc peu aménageable, est dépourvu de voies de transit. D'ailleurs le site ne s'y prête guère et des tunnels routiers ont dû être construits, ou sont en construction, pour en assurer la traversée sans arrêt. En outre une réglementation draconienne a été mise en place au début de l'année 1992, après que des travaux considérables y aient modifié l'usage des rues, faisant une place nécessaire à la circulation piétonne et interdisant tout stationnement le long des trottoirs.

2. La localisation des croisements est également fort significative. Ceux des grandes voies sont, le plus souvent, aménagés (passage à plusieurs niveaux, priorité intérieure aux ronds-points...) et les plus fréquentés se font par des passages à deux niveaux, voire trois, au croisement de l'avenue 10 de Agosto et des avenues Orellana et Patria de part et d'autre du quartier des affaires. C'est, là encore, au centre-nord qu'on rencontre la plus forte densité de ces ronds-points (ce qui est logique puisqu'elle s'accompagne de la plus forte densité des voies à grande capacité), l'ensemble du quartier des affaires et de ses prolongements vers l'aéroport étant souligné par la multiplication des passages à deux niveaux.

3. Les périmètres desservis par les bus et busetas mettent en évidence que, hormis les quartiers trop excentrés ou sis en des pentes trop fortes, l'ensemble de la ville est accessible par les transports en commun. Cependant, dans le sud surtout, mais également dans le nord, de larges espaces qui étaient en voie d'urbanisation en 1987 apparaissent comme hors périmètres de desserte de ce fait. Les autobus, c'est-à-dire les bus qui assurent des lignes régulières et respectent une certaine périodicité de passage, sont ceux qui couvrent le plus complètement le site urbanisé. Les busetas, peut-être par souci de rentabilité, rayonnent sur une aire plus étroite ; mais en définitive il n'y a que très peu de secteurs de Quito qui sont éloignés de tous passages de bus ou busetas. On doit noter aussi que les périphériques fonctionnent comme une sorte de matérialisation des limites du site quitéño, au-delà desquelles la ville cesse d'être vraiment considérée comme telle et devient de ce fait beaucoup moins accessible.

Toutefois, il est nécessaire de noter qu'une étude plus détaillée des transports en commun (report du trajet des bus et busetas, représentation du nombre d'unités circulant sur les axes...) aurait permis de mettre en évidence une grave lacune du transport public à Quito. En effet, la circulation longitudinale prédomine et les relations est-ouest sont peu nombreuses. Les causes de ce trafic privilégié nord-sud sont diverses : tendance historique d'une croissance urbaine orientée par les contraintes topographiques, desserte privilégiée des secteurs installés dans la gouttière, rentabilité des unités desservant la zone centrale, difficulté de circulation dans les quartiers « périphériques », etc. Une fois encore, les concepts de ségrégation, que nous avons développés tout au long de l'ouvrage, se vérifient lorsque l'on analyse la thématique des transports en commun, et le poids du tracé de la voirie principale, issu du Plan Régulateur

de circulation relativement importante; dicha red está sin embargo lejos de ser tan densa como la del centro-Norte, pero no por ello es insuficiente, sabiéndose que atiende esencialmente a barrios de residencia y de actividades de proximidad así como a zonas industriales que están efectivamente bien atendidas;

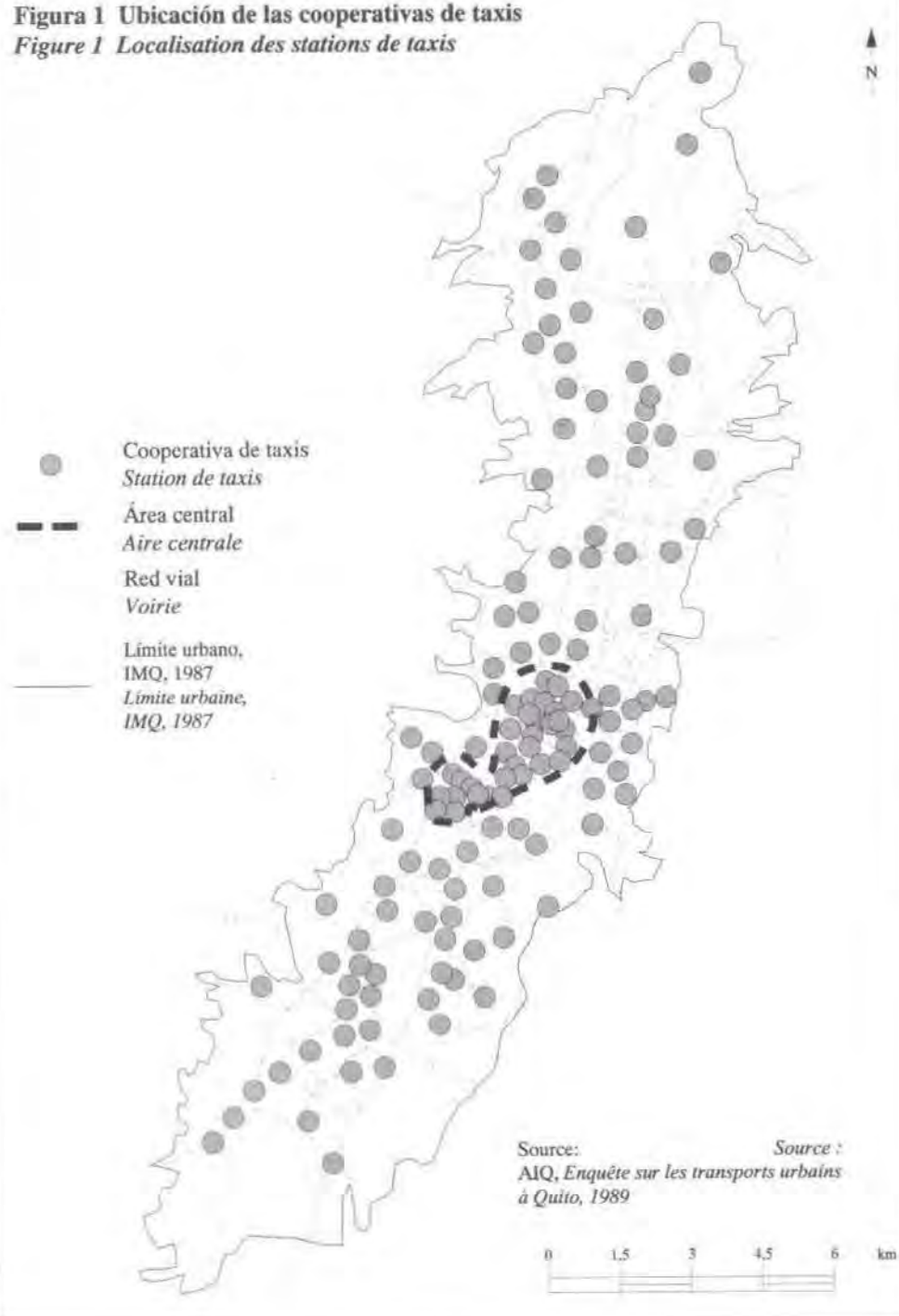
- que el centro antiguo y muy densamente construido, y por lo tanto difícil de acondicionar, está desprovisto de vías de tránsito; por cierto, el sitio apenas se presta para ello y algunos túneles han debido ser construidos o están en construcción, para garantizar la travesía de ese sector sin detenerse; además, una reglamentación draconiana fue aplicada a inicios de 1992, luego de que obras considerables modificaran el uso de las calles, haciendo un lugar necesario a la circulación peatonal y prohibiendo todo estacionamiento a lo largo de las veredas.

2. La localización de los cruces es igualmente muy significativa. Los de las grandes vías están, casi siempre, acondicionados (pasos a varios niveles, prioridad interior en los redondeles...) y los más frecuentados constituyen pasos a dos niveles, e incluso tres, en los cruces de la avenida 10 de Agosto y las avenidas Orellana y Patria, de un lado y otro del barrio de negocios. Es una vez más allí, en el centro-Norte, en donde se encuentra la mayor densidad de tales redondeles (lo cual es lógico puesto que ella se acompaña de la mayor densidad de vías de gran capacidad), estando el conjunto del barrio de negocios y sus prolongaciones hacia el aeropuerto marcado por la multiplicación de pasos a dos niveles.

3. Los perímetros atendidos por los buses y las busetas ponen en evidencia que, a parte de los barrios demasiado alejados o situados en pendientes muy fuertes, toda la ciudad es accesible mediante los transportes colectivos. Sin embargo, sobre todo en el Sur, aunque también en el Norte, amplios espacios que estaban en vías de urbanización en 1987 aparecen, por ese hecho, fuera de los perímetros de atención. Los autobuses, es decir los que realizan los trayectos de las líneas regulares y respetan una cierta periodicidad de paso, son los que cubren más completamente el sitio urbanizado. Las busetas, tal vez por un afán de rentabilidad, cubren un área más reducida; pero en definitiva, sólo pocos sectores de Quito que alejados del paso de buses o busetas. Se debe anotar también que las vías periféricas funcionan como una suerte de materialización de los límites del sitio quitéño, más allá de los cuales la ciudad deja de ser considerada verdaderamente como tal y se hace por ello mucho menos accesible.

Sin embargo, es necesario señalar que un estudio más detallado de los transportes colectivos (representación del trayecto de los buses y las busetas, del número de unidades que circulan en los ejes...) habría permitido poner en evidencia una grave carencia del transporte público en Quito. En efecto, predomina la circulación longitudinal y los trayectos Este-Oeste son pocos. Las causas de ese tráfico privilegiado Norte-Sur son varias: tendencia histórica de un crecimiento urbano orientado por las limitaciones topográficas, atención privilegiada a los sectores instalados en la depresión, rentabilidad de las unidades que atienden a la zona central, dificultad de circulación en los barrios « periféricos », etc. Una vez más, los conceptos de segregación, que hemos desarrollado a todo lo largo de la obra, se comprueban al analizar la temática de los transportes colectivos, y el peso del trazado de la red vial principal, proveniente

Figura 1 Ubicación de las cooperativas de taxis
Figure 1 Localisation des stations de taxis



TRANSPORTES PÚBLICOS Y PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIAL

TRANSPORTS PUBLICS ET PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE LA VOIRIE



G. Jones Odriozola, est un élément fondamental de l'accentuation des processus ségrégatifs (cf. planche n° 40). Les conséquences de la structuration et de l'organisation du réseau de transport en commun se manifestent par les multiples correspondances imposées aux habitants des quartiers excentrés — ce qui se traduit par des coûts de déplacement affectant lourdement le budget des familles —, de longues files d'attente aux heures de pointe et un surcroît de fatigue pour les plus démunis.

4. La localisation des stations de taxis (figure 1) est aussi un indicateur de l'économie et de la quotidienneté de Quito. Mais il faut préciser que les emplacements des stations sont attribués par les services de la circulation routière ; ils traduisent donc avant tout un souci réglementé de couverture de l'ensemble urbain, mais aussi accusent le poids son aire centrale. En outre les statistiques montrent que le sud est couvert tout autant que le nord par la distribution des taxis. En effet les écarts entre la Quito-nord et la Quito-sud ne sont pas, sur ce point, significatifs.

PERSPECTIVES

Malgré un site relativement difficile à parcourir, Quito jouit de bonnes conditions de desserte en voirie, en transports en commun et en taxis. Cependant, si la Municipalité assure le bon état de la voirie, l'ensemble de la politique des transports reste, globalement, dans les mains des compagnies de bus privées et des coopératives de taxis qui imposent les trajets au prix d'un coût social et économique qui affecte les habitants des quartiers géographiquement périphériques. Il existe une compagnie de transports en commun municipale qui se pose en exemple de ce que devraient être les transports quiténiens : qualité de confort des voitures, régularité des passages, entretien strict des voitures.

Le tramway, qui au début du siècle assurait les liaisons sud-nord/nord-sud, a subi le sort commun qui, durant quatre décennies et en toutes les parties du monde, a fait oublier aux urbanistes et aux gestionnaires des villes, que les transports électriques et en site propre sont ce qu'il y a de plus facile à gérer, de moins agressif pour les usagers et de moins polluant. On peut espérer, comme cela commence à se revoir ailleurs, qu'à nouveau des lignes de tramways strieront longitudinalement le site de Quito (toutefois, il sera nécessaire de réviser l'ensemble de l'organisation des transports en commun pour éviter, une fois de plus, le poids du trafic nord-sud). Ce système permettrait de réduire la pollution ; on en est loin actuellement et il suffit de circuler à pied dans les rues de la capitale aux heures ouvrables pour s'en rendre compte. La dégradation de la qualité de la vie doit malheureusement beaucoup aux différents modes de transports collectifs, et cela se perpétuera tant qu'une véritable politique du transit et des transports n'aura pas été élaborée et appliquée.

del Plan Regulador G. Jones Odriozola, es un elemento fundamental en la acentuación de los procesos segregativos (ver lámina nº 40). Las consecuencias de la estructuración y de la organización de la red de transporte colectivo se manifiestan en los múltiples cambios de vehículos impuestos a los habitantes de los barrios alejados — lo que se traduce en costos de desplazamiento que pesan considerablemente en el presupuesto familiar —, las largas filas de espera en las horas pico y un exceso de fatiga en los más desposeídos.

4. La localización de las estaciones de taxis (figura 1) es también un indicador de la economía y de la cotidianidad de Quito, pero se debe precisar que los emplazamientos de las estaciones son asignados por los servicios de circulación vial; reflejan entonces ante todo un afán reglamentado de cobertura del conjunto urbano, pero también traducen el peso de su área central. Además, las estadísticas muestran que el Sur está cubierto tanto como el Norte por la distribución de taxis. En efecto, las diferencias entre la Quito-Norte y la Quito-Sur no son, en este punto, significativas.

PERSPECTIVAS

A pesar de un sitio relativamente difícil de recorrer, Quito goza de buenas condiciones de atención en red vial, en transportes colectivos y en taxis. Sin embargo, si bien el Municipio garantiza el buen estado de las vías, toda la política de los transportes sigue estando, globalmente, en manos de compañías privadas de buses y de las cooperativas de taxis que imponen los trayectos al precio de un costo social y económico que afecta a los habitantes de los barrios geográficamente periféricos. Existe una empresa municipal de transportes colectivos que se pone como ejemplo que lo que deberían ser los transportes quiteños: confort en los buses, regularidad en los horarios de paso, cuidadoso mantenimiento de los vehículos.

El tranvía que a inicios de siglo garantizaba los desplazamientos Sur-Norte/Norte-Sur, corrió la suerte común que, durante cuatro decenios y en todas partes del mundo, hizo olvidar a los urbanistas y responsables del manejo de las ciudades, que los transportes eléctricos y con carril propio son los más fáciles de administrar, los menos agresivos para los usuarios y los menos contaminadores. Se puede esperar, como ya comienza por cierto a verse en otras partes, que líneas de tranvías atraviesen nuevamente el sitio de Quito (sin embargo, será necesario revisar toda la organización de los transportes colectivos para evitar, una vez más, el peso del tráfico Norte-Sur). Este sistema permitiría reducir la contaminación; estamos aún lejos de ello y basta con circular a pie en las calles de la capital durante las horas hábiles para darse cuenta. La degradación de la calidad de vida se debe desgraciadamente en gran medida a los diferentes modos de transporte colectivo, y ello se perpetuará mientras no se elabore y aplique una verdadera política de tránsito y de transportes.