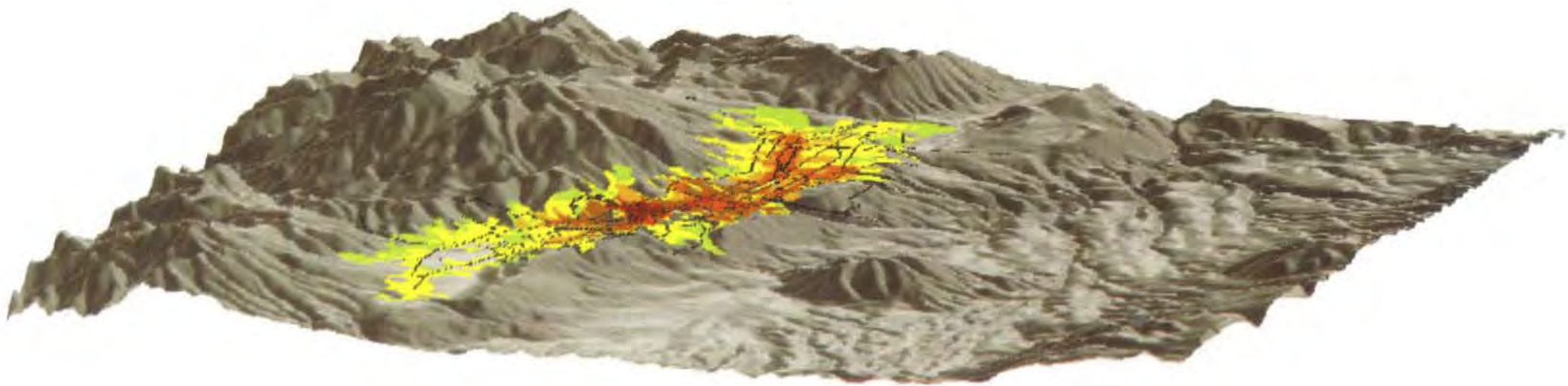


socio-dinámica del espacio y política urbana



socio-dynamique de l'espace et politique urbaine



ORSTOM
société, urbanisation,
développement

*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 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

LES FLUX AÉRIENS ET TÉLÉPHONIQUES : DEUX INDICATEURS DE L'INTÉGRATION DE QUITO AU SEIN DU SYSTÈME MONDE

LOS FLUJOS AÉREOS Y TELEFÓNICOS: DOS INDICADORES DE LA INTEGRACIÓN DE QUITO EN EL SENO DEL SISTEMA MUNDO

Henri GODARD : Jeanett VEGA

Responsabilité scientifique - Responsabilidad científica: Henri GODARD : Jeanett VEGA

SOURCES ET LIMITES

Les cartes traitant des flux aériens et téléphoniques ainsi que les graphiques présentant l'évolution de la structure des mouvements de passagers et de fret entre 1981 et 1990 ou 1991 ont été élaborés à partir des documents suivants :

- Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, División de transporte aéreo :
- Anuario de tráfico aéreo internacional 1976-1980, Quito ;
- Boletín estadístico de tráfico aéreo internacional 1985-1989, Quito, 1981, 211 p. ;
- Boletín estadístico de tráfico aéreo 1981-1985, Quito, 1986, 100 p. ;
- Boletín estadístico de tráfico aéreo 1990, Quito, 1991, 112 p. ;
- Anuario de tráfico aéreo doméstico 1976-1980, Quito, 1981, 145 p. ;
- Boletín estadístico de tráfico aéreo nacional 1985-1989, Quito, 1991 ;
- Instituto Ecuatoriano de Telecomunicaciones (IETEL), Subgerencia de Operaciones, Resumen general: tráfico telefónico saliente 1990, Quito, 1991.

Nous nous sommes attachés, dans le cadre des emboîtements d'échelles, à analyser le poids de Quito dans le système Monde. Afin d'étudier et de cartographier des données récentes et homogènes, nous avons essentiellement travaillé sur les flux aériens. L'optique que nous avons choisie de privilégier au début de l'étude a dû être revue en raison de la difficulté d'accès aux sources. Dans un premier temps, nous pensions étudier les flux nationaux et internationaux ; or, les données étaient soit inexistantes (flux intrarégionaux de marchandises et de passagers voyageant par la route) soient désactualisées (flux téléphoniques interprovinciaux). Nous avons donc réorienté notre approche en privilégiant les aspects internationaux qui permettent de cerner l'intégration de l'Équateur et de Quito au sein du système Monde.

Plusieurs problèmes se sont posés :

- les données traitant du trafic aérien sont partielles — absence d'informations relatives à la nationalité des voyageurs (phénomènes des migrations définitives impossibles à cerner), aux rythmes saisonniers du trafic, aux buts des voyages (affaires, tourisme...), aux types de marchandises transportées, etc. ;

- les données relatives aux flux téléphoniques entre l'Équateur et les autres pays du monde ne sont pas ventilées par ville ou par province ; la carte principale représente les relations annuelles entre l'Équateur et le reste du monde. Sachant que le trafic téléphonique international provient essentiellement d'appels de Quito ou de Guayaquil, on peut émettre l'hypothèse que les appels originaux de la capitale et du port principal sont à peu près équivalents en nombre (il serait nécessaire de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse en tenant compte du nombre d'étrangers résidents à Quito et à Guayaquil et du type d'appel : en effet, il est possible que le type de communication dominant à Guayaquil soit orienté vers les activités commerciales alors qu'à Quito il soit tourné vers des nécessités administratives et « familiales ») ;

- les informations traitant des téléx et des télécopies n'ont pas pu être obtenues ; il aurait pourtant été intéressant de comparer le trafic téléphonique (usage à la fois familial et économique) et les flux issus des techniques modernes de diffusion de l'information — la télécopie notamment — qui sont principalement utilisées pour les besoins économiques ;

- enfin, en raison de l'absence d'informations ou des carences de certaines sources, il est essentiel de souligner que nous restreignons notre champ d'étude aux catégories sociales et aux types de produits qui participent le plus activement et le plus directement aux dynamiques et à l'évolution du système Monde ; ne sont pris en compte ni les flux terrestres avec les pays frontaliers — ils jouent un rôle fondamental dans l'économie équatorienne surtout après la réactivation en 1992 du Pacte Andin — qu'ils soient légaux ou illégaux, ni le trafic maritime international dont les produits parviennent à Quito essentiellement par la route, à partir des ports de Guayaquil, Esmeraldas et Manta.

PROBLÉMATIQUE ET CONCEPTION

Dans le cadre de la mondialisation des échanges et de l'économie, les flux de personnes et de marchandises et la diffusion de l'information jouent un rôle de plus en plus important. Les économies-mondes, « ancêtres » du système Monde sont :

« [...] des espaces fermés qui se sont constitués en univers particuliers, en morceaux autonomes de la planète. Avec ces économies-mondes, nous arrivons à un autre niveau de la concurrence, à une autre échelle de la domination. » (Braudel, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (1949), tome 2, 1966, p. 535, extrait de Lacoste, Y., 1990).

Si les économies-mondes ne couvraient qu'une région du globe et tiraient essentiellement leurs ressources de l'économie, le système Monde englobe l'ensemble de la planète. Tous les pays et leur population participent à son fonctionnement et à ses dysfonctionnements ; quels que soient leur système politique et économique, leur degré d'industrialisation, leur niveau de développement, etc., les États et les ensembles régionaux sont liés plus ou moins étroitement au système mondial, en sont les pôles ou en dépendent à travers les groupes transnationaux (financiers par exemple).

« L'organisation du monde se fait selon une logique qui est celle des oligopoles. Les oligopoles sont des ensembles composés d'éléments, par définition peu nombreux, entre lesquels il y a, en permanence, concurrences, compétitions, conflits, mais aussi

FUENTES Y LÍMITES

Los mapas sobre los flujos aéreos y telefónicos así como los gráficos que presentan la evolución de la estructura de los movimientos de pasajeros y de carga entre 1981 y 1990 ó 1991 fueron elaborados en base a los siguientes documentos:

- Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, División de transporte aéreo:
- *Anuario de tráfico aéreo internacional 1976-1980*, Quito;
- *Boletín estadístico de tráfico aéreo internacional 1985-1989*, Quito, 1981, 211 p.;
- *Boletín estadístico de tráfico aéreo 1981-1985*, Quito, 1986, 100 p.;
- *Boletín estadístico de tráfico aéreo 1990*, Quito, 1991, 112 p.;
- *Anuario de tráfico aéreo doméstico 1976-1980*, Quito, 1981, 145 p.;
- *Boletín estadístico de tráfico aéreo nacional 1985-1989*, Quito, 1991;
- Instituto Ecuatoriano de Telecomunicaciones (IETEL), Subgerencia de Operaciones, *Resumen general: tráfico telefónico saliente 1990*, Quito, 1991.

Nos propusimos, en el marco de las variaciones de escalas, analizar el peso de Quito en el sistema Mundo. A fin de estudiar y representar cartográficamente datos recientes y homogéneos, trabajamos esencialmente sobre los flujos aéreos. La óptica que habíamos escogido privilegiar al inicio del estudio tuvo que ser revisada debido a la dificultad de acceso a las fuentes. Inicialmente, pensábamos estudiar los flujos nacionales e internacionales; sin embargo, o no existía la información (flujos intra-regionales de mercaderías y de pasajeros que viajan por carretera) o los datos estaban desactualizados (flujos telefónicos interprovinciales). Reorientamos entonces nuestro enfoque privilegiando los aspectos internacionales que permiten establecer la integración del Ecuador y de Quito en el seno del sistema Mundo.

Surgieron algunos problemas:

- los datos sobre el tráfico aéreo son parciales — falta de informaciones relativas a la nacionalidad de los viajeros (fenómenos de las migraciones definitivas imposibles de definir), a los ritmos estacionales del tráfico, a los objetivos de los viajes (negocios, turismo...), a los tipos de mercaderías transportadas, etc.;

- los datos relativos a los flujos telefónicos entre el Ecuador y los demás países del mundo no están desglosados por ciudad o por provincia; el mapa principal representa las relaciones anuales entre el Ecuador y el resto del mundo; sabiendo que el tráfico internacional proviene esencialmente de llamadas de Quito o de Guayaquil, se puede plantear la hipótesis de que las llamadas originadas en la capital y en el puerto principal son más o menos equivalentes en número (sería necesario confirmar o invalidar esta hipótesis tomando en cuenta el número de extranjeros residentes en Quito y en Guayaquil y el tipo de llamada ; en efecto, es posible que el tipo de comunicación predominante en Guayaquil esté orientado hacia las actividades comerciales y que en Quito lo esté hacia necesidades administrativas y « familiares »);

- las informaciones sobre comunicaciones por télex y facsímil no pudieron ser obtenidas; habría sido sin embargo interesante comparar el tráfico telefónico (uso a la vez familiar y económico) y los flujos correspondientes a las técnicas modernas de difusión de la información — el facsímil principalmente — utilizadas con fines económicos;

- finalmente, debido a la falta de informaciones o a los vacíos de ciertas fuentes, es esencial subrayar que restringimos nuestro campo de estudio a las clases sociales y a los tipos de productos que participan más activa y directamente en las dinámicas y la evolución del sistema Mundo; no son tomados en cuenta ni los flujos terrestres con los países fronterizos, sean legales o ilegales, que juegan un papel fundamental en la economía ecuatoriana sobre todo después de la reactivación en 1992 del Pacto Andino, ni el tráfico marítimo internacional en cuyo caso las mercaderías llegan a Quito esencialmente por carretera, partiendo de los puertos de Guayaquil, Esmeraldas y Manta.

PROBLEMÁTICA Y CONCEPCIÓN

En el marco de la mundialización de los intercambios y de la economía, los flujos de personas y mercaderías y la difusión de la información juegan un papel cada vez más importante. Las economías-mundo, « ancestros » del sistema Mundo son:

« [...] espacios cerrados que se han transformado en universos particulares, en pedazos autónomos del planeta. Con estas economías-mundo, llegamos a otro nivel de competencia, a otra escala de dominación. » (Braudel, F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (1949), tomo 2, 1966, p. 535, extraído de Lacoste, Y., 1990).

Mientras las economías-mundo no cubrían sino una región del globo y obtenían sus recursos esencialmente de lo económico, el sistema Mundo abarca el conjunto del planeta. Todos los países y su población participan en su funcionamiento y en sus disfuncionamientos; independientemente de su sistema político y económico, de su grado de industrialización, de su nivel de desarrollo, etc., los Estados y los conjuntos regionales están vinculados de manera más o menos estrecha al sistema mundial, son sus polos o dependen de él a través de los grupos transnacionales (financieros por ejemplo).

« El mundo se organiza según una lógica que es la de los oligopolios, conjuntos compuestos de elementos por definición poco numerosos, entre los cuales hay, permanentemente, competencia, rivalidad, conflictos, aunque también negociaciones y

« négociations et ententes pour les régler. Conflits et compétitions s'exercent à la fois sur le terrain de l'adversaire, mais aussi chez ceux qui ne font pas directement partie de l'oligopole mais dont on s'efforce de faire des clients ou des dépendants, que l'on essaie d'attirer dans son aire d'influence. » (Dollfus, O., 1987, p. 130).

Les réseaux et la communication sont des éléments fondamentaux du système Monde qui nécessite, pour fonctionner, l'irrigation constante de ses éléments et la circulation rapide et homogène de l'information.

« Ce sont les grands réseaux de communication qui ont fait le système mondial, comme le système mondial a engendré des réseaux qui le confortent à leur tour. » (Dollfus, O., 1990, p. 403).

L'avion et le téléphone sont quelques-uns des outils privilégiés, socialement sélectifs, des relations transnationales. Ils véhiculent certaines formes de pouvoir et d'influence, participent à l'acculturation de la population, s'inscrivent dans la logique mondiale d'irrigation croissante par les réseaux impalpables et physiquement invisibles qui affaiblissent la notion de territoire national en même temps qu'ils permettent la structuration ou la restructuration de l'espace, qu'il soit national, régional ou continental, contractent les relations espace / temps et participent à l'amplification d'une croissance régionale inégale entre le milieu rural et l'espace urbain d'une part, et entre les pôles dynamiques (villes dominantes) et les pôles stagnants (villes dépendantes) d'autre part. Toutefois, on ne peut pas nier que les voyages et les échanges d'information ont aussi des côtés formateurs dont tirent profit les espaces économiques et sociaux concernés.

Ces réseaux s'insèrent dans un processus d'occidentalisation progressive et d'homogénéisation de l'espace économique et financier mondial et jouent un rôle prédominant dans les options géo-stratégiques et géopolitiques des firmes transnationales. Les réseaux qui relient Quito au reste du monde existent par les relations unissant ce pôle à l'extérieur ; la capitale équatorienne s'insère dans une hiérarchie urbaine et économique d'ordre mondial multipolaire. Quel est le poids de ce centre à l'échelle sous-continentale et continentale ? Quel est son rôle au sein du système Monde ? Quel est son degré d'autonomie ou de dépendance vis-à-vis des zones géographiques et des grandes firmes qui exercent leur domination sur l'ensemble de la planète ?

ÉLABORATION

Les cartes et les graphiques présentés sont de facture « traditionnelle » : cercles ou tronçons proportionnels au trafic ; histogrammes et graphiques en barres ou courbes.

COMMENTAIRE

1. L'échelle nationale : deux métropoles dominent l'espace aérien

1.1. Les relations « utiles »

La figure 1, qui présente le trafic de passagers sortant de Quito vers les 11 villes desservies : 3 dans la Sierra, 4 sur la Costa et 4 dans l'Orient (poids de l'exploitation pétrolière), suffit pour rendre compte de la structure déséquilibrée du trafic aérien — de nombreuses capitales provinciales ne sont pas desservies : il est vrai que le pays est de taille moyenne et que des routes de bonne qualité relient les principales villes entre elles. Les entrées et sorties de passagers étant à peu près équivalentes (50,8 % et 49,2 % respectivement en 1990) — il en est de même pour le fret (44,3 % et 55,7 %) — une seule carte rend compte de la structure des échanges.

On constate, une fois de plus (cf. planche n° 01), le rôle prédominant de l'axe Quito / Guayaquil, qu'il s'agisse du nombre de passagers ou du fret transportés. Les liens de complémentarité entre la capitale et le port principal sont étroits et de nombreux voyages d'affaires sont effectués au cours de la même journée — la durée du vol entre les deux métropoles est de trente minutes alors que le trajet nécessite 6 à 7 heures en voiture ou en autocar (buseta). Les vols sont très chargés les vendredis et les lundis (visite à des parents, retour sur la Costa ou dans la Sierra d'hommes d'affaires ou politiques, etc.).

En 1990, les aéroports de Quito et de Guayaquil rassemblent respectivement 42,1 % et 32,3 % du trafic passager national et 35,5 % et 38,4 % du fret. Le nombre de passagers transportés vers ou à partir de Cuenca, troisième aéroport du pays, est 7,6 fois inférieur au trafic de Quito — la capitale est 5,6 fois plus peuplée que Cuenca ; quant au fret transporté, il est 10 fois inférieur à celui destiné ou provenant de Guayaquil — l'aéroport de Cuenca n'arrive qu'en 4^e position ; celui des îles Galápagos assure 8,75 % du fret — soit 2,3 fois plus que Cuenca — en raison de la nécessité d'importer la plupart des produits alimentaires et la quasi-totalité des biens de consommation et d'équipement. Le nombre de vols hebdomadaires à partir de Quito (plus de 150 à la fin de l'année 1991) se répartit de la manière suivante : 47,4 % vers Guayaquil, 11,8 % vers Cuenca et 40,8 % vers les autres villes desservies.

1.2. Un début de crise ?

Les figures 2 et 3 montrent que les courbes d'évolution du trafic des passagers et du fret, tant à Quito qu'à Guayaquil, sont à peu près parallèles. Toutefois, il semble que depuis 1987 les transports aériens nationaux affrontent une crise qui est peut-être due à l'augmentation considérable du prix des billets d'avion et à la concurrence des transports routiers ; une étude centrée sur le trafic des gares routières permettrait de préciser l'évolution respective des flux de passagers transportés par voie aérienne et terrestre.

De 1981 à 1987, le nombre de passagers transportés à Quito est passé de 900 000 à près de 1 500 000. À partir de 1988, la décroissance est particulièrement marquée : en 1990, le trafic des passagers a diminué de 22,8 % par rapport à 1987.

Si le rôle de l'avion dans le transport de marchandises s'est considérablement accru — le fret

entendimientos para solucionarlos. Los conflictos y enfrentamientos se ejercen a la vez en el campo del adversario y en el de los que no forman parte directamente del oligopolio pero a los cuales se trata de transformar en clientes o dependientes del mismo, intentando atraerlos a su área de influencia. » (Dollfus, O., 1987, p. 130).

Las redes y la comunicación son elementos fundamentales del sistema Mundo que necesita para funcionar la irrigación constante de sus elementos y la circulación rápida y homogénea de la información.

« Son las grandes redes de comunicación las que han formado el sistema mundial, así como este ha engendrado redes que a su vez lo refuerzan. » (Dollfus, O., 1990, p. 403).

El avión y el teléfono son algunos de los instrumentos privilegiados, socialmente selectivos, de las relaciones transnacionales. Sirven de vehículo a ciertas formas de poder y de influencia, participan en la aculturación de la población, se inscriben en la lógica mundial de irrigación creciente por parte de las redes impalpables y físicamente invisibles que debilitan la noción de territorio nacional al tiempo que permiten la estructuración o la reestructuración del espacio, sea éste nacional, regional o continental, establecen las relaciones espacio / tiempo y participan en la amplificación de un crecimiento regional desigual entre el medio rural y el espacio urbano por una parte, y entre los polos dinámicos (ciudades dominantes) y los polos estancados (ciudades dependientes) por otra. Sin embargo, es innegable que los viajes y los intercambios de información tienen también facetas culturalmente enriquecedoras de las que sacan provecho los espacios económicos y sociales involucrados.

Tales redes se insertan en un proceso de occidentalización progresiva y de homogeneización del espacio económico y financiero mundial y juegan un rol predominante en las opciones geo-estratégicas y geopolíticas de las empresas transnacionales. Las redes que unen a Quito con el resto del mundo existen por los vínculos entre ese polo y el exterior; la capital ecuatoriana se inserta en una jerarquía urbana y económica de orden mundial multipolar. ¿Cuál es su peso a nivel subcontinental y continental? ¿Cuál su papel en el seno del sistema Mundo? ¿Cuál su grado de autonomía o de dependencia frente a zonas geográficas y a grandes empresas que ejercen su dominio en todo el planeta?

ELABORACIÓN

Los mapas y gráficos presentados son de hechura « tradicional » : círculos o tramos proporcionales al tráfico; histogramas y gráficos de barras o curvas.

COMENTARIO

1. El nivel nacional: dos metrópolis dominan el espacio aéreo

1.1. Las relaciones « útiles »

La figura 1, que presenta el tráfico de pasajeros que salen de Quito hacia las 11 ciudades atendidas — 3 en la Sierra, 4 en la Costa y 4 en el Oriente (peso de la explotación petrolera) — es suficiente para dar cuenta de la desequilibrada estructura del tráfico aéreo — numerosas capitales provinciales no son atendidas; es cierto que el país no es muy extenso y que las principales ciudades están unidas por carreteras de buena calidad. Al ser las entradas y salidas de pasajeros más o menos equivalentes (50,8 % y 49,2 % respectivamente en 1990) — sucede lo mismo con la carga (44,3 % y 55,7 %) —, un solo mapa permite representar la estructura de los intercambios.

Se constata, una vez más (ver lámina n° 01), el rol predominante del eje Quito / Guayaquil, se trate ya sea del número de pasajeros o de la carga transportada. Los vínculos de carácter complementario entre la capital y el puerto principal son estrechos y numerosos viajes de negocios se realizan en un mismo día — la duración del vuelo entre las dos metrópolis es de treinta minutos mientras que el trayecto requiere 6 a 7 horas en automóvil o en buseta. Los vuelos están muy llenos los viernes y los lunes (visitas a parientes, regreso a la Costa o a la Sierra de hombres de negocios o de políticos, etc.).

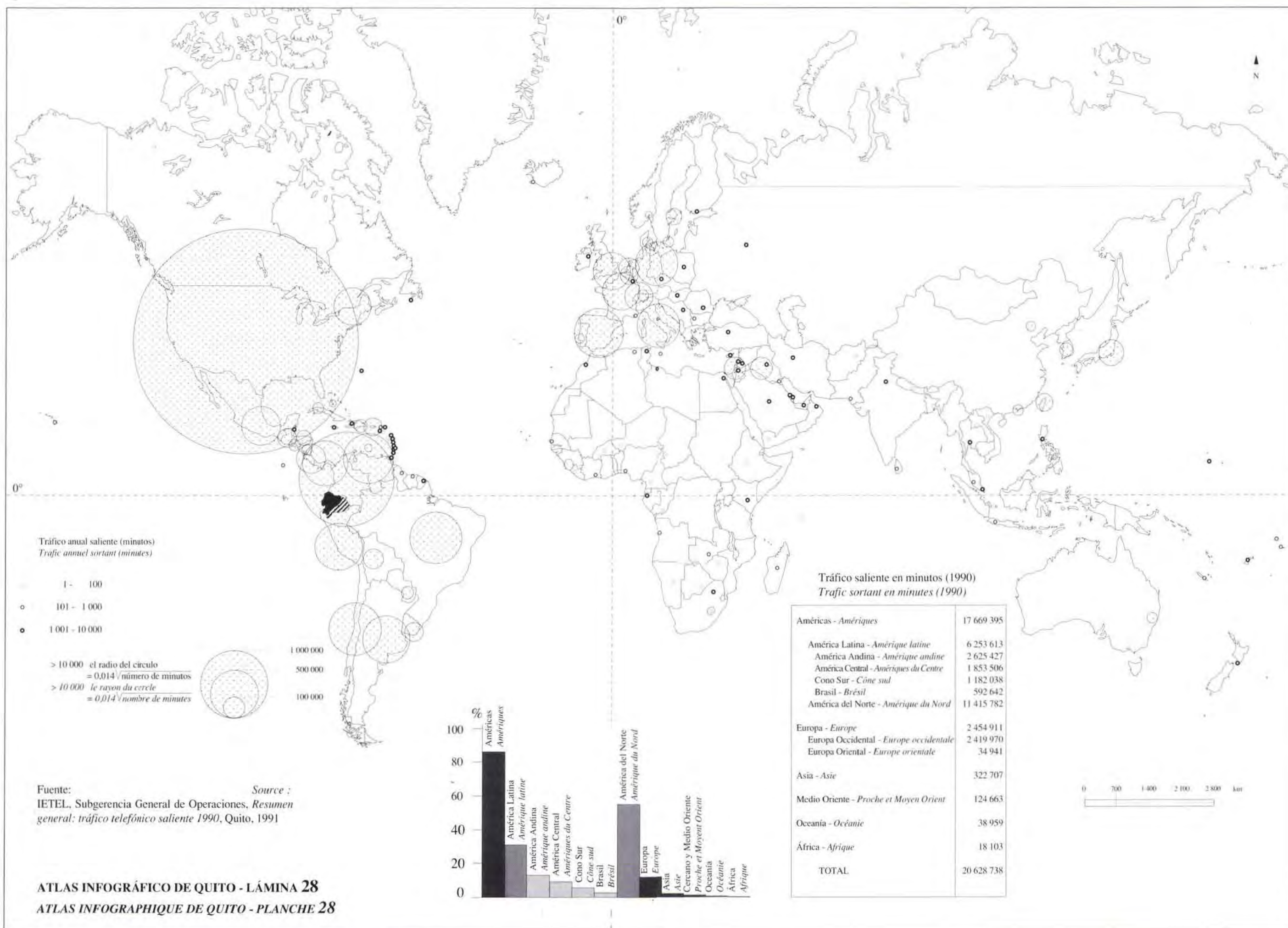
En 1990 y en cuanto al tráfico nacional se refiere, transitan por los aeropuertos de Quito y Guayaquil el 42,1 % y el 32,3 % respectivamente de los pasajeros y el 35,5 % y el 38,4 % de la carga. El número de pasajeros transportados hacia o desde Cuenca, tercer aeropuerto del país, es 7,6 veces inferior al correspondiente a Quito — la capital es 5,6 veces más poblada que Cuenca; en cuanto a la carga transportada, es 10 veces inferior a la destinada a o proveniente de Guayaquil — el aeropuerto de Cuenca ocupa sólo la 4^a posición, pues el de las islas Galápagos representa el 8,75 % del flete (es decir 2,3 veces más que el de Cuenca), debido a la necesidad de importar del continente la mayoría de productos alimenticios y la casi totalidad de bienes de consumo y de equipamiento. El número de vuelos semanales que salen de Quito (más de 150 a fines de 1990) se reparte de la siguiente manera: 47,4 % hacia Guayaquil, 11,8 % hacia Cuenca y 40,8 % hacia las demás ciudades atendidas.

1.2. ¿Un inicio de crisis?

Las figuras 2 y 3 muestran que las curvas de evolución del tráfico de pasajeros y de carga, tanto en Quito como en Guayaquil, son más o menos paralelas. Sin embargo, desde 1987, los transportes aéreos nacionales afrontan al parecer una crisis debida tal vez al considerable incremento del precio de los pasajes de avión y a la competencia de los transportes por carretera; un estudio centrado en el tráfico de los terminales terrestres permitiría especificar la respectiva evolución de los flujos de pasajeros transportados por vía aérea y terrestre.

De 1981 a 1987, el número de pasajeros transportados a Quito pasó de 900.000 a cerca de 1.500.000. A partir de 1988, el decrecimiento es particularmente marcado: en 1990, el tráfico de pasajeros disminuyó en un 22,8 % con relación a 1987.

Si bien el papel del avión en el transporte de mercaderías ha adquirido mayor importancia



transporté est 2,5 fois plus important en 1990 qu'en 1981 — on constate que les dernières années se caractérisent par une stagnation certaine. En effet, alors que le taux de croissance annuel du poids des marchandises originaires ou destinées à la capitale est de 16,5 % entre 1981 et 1987, la croissance est beaucoup plus erratique entre 1987 et 1990 et le taux de croissance annuel n'est que de 0,7 %. (Il serait certainement intéressant de disposer des statistiques annuelles du transport de marchandises par poids-lourds afin de comparer l'évolution respective du fret aérien et du tonnage transporté par la route.)

À l'échelle nationale, l'essor des transports aériens depuis quelques décennies a renforcé la métropolisation et le poids économique de Quito et de Guayaquil au détriment des centres urbains intermédiaires et des zones « enclavées » qui voient leur relative autonomie battue en brèche. Dans la logique de la mondialisation des échanges, les pôles nationaux principaux, même géographiquement et économiquement dépendants, bénéficient des progrès technologiques qui les amarrent encore mieux au système Monde.

2. L'échelle continentale : le poids des États-Unis

2.1. La prédominance de Miami

À la fin de l'année 1991, 103 vols internationaux hebdomadaires quittaient ou touchaient Quito : 57 provenant des États-Unis ou s'y rendant (39 pour la seule ville de Miami) et 32 pour l'Amérique latine.

La figure 4 présente le faisceau aérien Quito / Amériques en 1990 : 19 villes sont desservies (79,2 % des destinations internationales à partir de Quito) ; 73,3 % du fret international et 86 % des passagers proviennent ou s'embarquent vers les Amériques. Qu'il s'agisse du trafic des passagers ou de celui des marchandises, le poids des États-Unis (5 villes desservies en 1990) est prépondérant — 46,6 % et 55,1 % respectivement.

Le lieu d'origine ou de destination privilégié est Miami qui assure 33,9 % des entrées (63 363 en 1990) et 34,8 % des sorties de passagers internationaux (64 843) et 47,3 % des entrées et 42,4 % des sorties de marchandises. Dans le cadre d'une économie qui est relativement extravertie et dépendante, Miami est le centre urbain des États-Unis où se traitent de nombreuses affaires entre les deux pays. Plusieurs banques équatoriennes ont une succursale dans la principale ville de Floride, un grand nombre d'industriels et de commerçants s'approvisionnent à Miami et la Floride est une destination touristique privilégiée pour les Équatoriens nantis.

Se référant à l'ensemble spatial constitué du golfe du Mexique et de la mer Caraïbe, Yves Lacoste affirmait déjà, il y a 10 ans, que « Miami est devenue, en quelque sorte, la capitale financière de la Méditerranée américaine. » (Lacoste, Y., Méditerranée américaine, Hérodote, Paris, 1982, p. 12). S'il n'est pas question de comparer la situation de certaines Antilles ou de plusieurs pays d'Amérique centrale, complètement dépendants des États-Unis (et de la Floride), à celle de l'Équateur, il est indéniable que la capitale économique de la Floride joue un rôle fondamental dans les échanges de biens et les flux monétaires entre les deux pays.

2.2. La faiblesse des flux intrarégionaux

Le second faisceau, minoritaire, concerne l'Amérique latine. Si 14 villes sont desservies à partir de Quito, elles n'assurent que 39,4 % et 23,1 % du trafic des passagers et du fret. Bien que l'Amérique andine domine — 20,9 % et 10,4 % respectivement — les flux aériens intrarégionaux restent limités. Il est possible que la reprise récente du Pacte Andin dynamise les relations de proximité et tende à réduire le poids relatif des États-Unis.

Les figures 5 et 6 démontrent l'accroissement rapide du trafic aérien entre 1981 et 1990. Si le nombre de passagers transportés diminue entre 1981 et 1984 (il passe de près de 300 000 à moins de 230 000), la période 1984-1990 se caractérise par une croissance soutenue (en 1990, le trafic de passagers dépasse 370 000 personnes). Si le taux de croissance annuel n'est que de 2,6 % entre 1981 et 1990 (chute importante du nombre de passagers entre 1981 et 1984), il atteint 8,4 % entre 1985 et 1990 et 12,5 % entre 1988 et 1990. Il est certain que les attraits de l'Équateur, les problèmes sociaux et politiques de ses voisins et le taux de change attractif influent sur la croissance du nombre de passagers internationaux.

Bien que l'évolution du fret soit plus erratique, elle suit globalement les mêmes tendances (taux d'accroissement annuel de 5,9 % entre 1981 et 1990 et de 45,7 % entre 1988 et 1990). Il est nécessaire de replacer le volume du fret aérien dans le contexte plus large des importations et des exportations — limite que nous avons déjà soulignée. En 1989, les biens importés et exportés par avion ne représentent que 0,5 % et 0,2 % des importations et des exportations totales (en poids). Toutefois, la structure géographique des échanges reste grossièrement semblable, que les produits soient transportés par avion, ou qu'ils le soient par mer ou par terre (77,3 % et 87,0 % pour les Amériques dont 59,0 % et 54,4 % pour les États-Unis et 8,2 % et 8,2 % pour l'Amérique andine).

3. L'échelle mondiale : l'insertion de Quito et de l'Équateur au sein du système Monde

3.1. Les transports aériens : un faisceau principal, un faisceau secondaire

La figure 7 présente les deux faisceaux de liaison privilégiés, l'un, principal, centré sur les États-Unis (première destination extrarégionale que nous venons d'analyser), l'autre, secondaire, tourné vers l'Europe occidentale. Si le commerce extérieur de l'Équateur a toujours été axé sur les deux rives de l'Atlantique nord, le poids respectif des ensembles géographiques s'inverse entre le début du ^{xx}e siècle et les années quatre-vingt : en 1909, l'Europe occidentale assurait 67 % des échanges alors que les États-Unis n'y participaient qu'à la hauteur de 29 % (Portais, M., 1989, p. 101) ; en 1989, les pourcentages sont respectivement de 54 % et 5 %. Le renversement géographique des zones d'échanges est lié aux dynamiques du système Monde : de la prédominance de l'oligopole économique de l'Europe occidentale au début du ^{xx}e siècle à l'émergence et l'affermissement de l'oligopole des États-Unis à partir des années vingt et surtout après la deuxième guerre mondiale et enfin à l'entrée en lice dans les années soixante-dix de l'oligopole japonais. En outre, dans le cadre de l'économie de cycles (cf. planche n° 01), le principal produit d'exportation a varié : cacao au début du siècle, bananes dans les années

— la carga transportada en 1990 es 2,5 veces superior que la de 1981 —, se constata que los últimos años se caracterizan por un real estancamiento. En efecto, mientras entre 1981 y 1987 la tasa de crecimiento anual del peso de las mercaderías originarias de o destinadas a la capital es del 16,5 %, el incremento es más errático entre 1987 y 1990, siendo la tasa anual de apenas 0,7 %. (Sería seguramente interesante disponer de las estadísticas anuales del transporte pesado a fin de comparar la evolución respectiva del flete aéreo y de la carga transportada por carretera.)

A nivel nacional, el auge de los transportes aéreos desde hace algunos decenios ha reforzado la metropolización y el peso económico de Quito y de Guayaquil en detrimento de los centros urbanos intermedios y de las zonas « aisladas » que ven menoscabarse su relativa autonomía. En la lógica de la mundialización de los intercambios, los polos nacionales principales, incluso los geográfica y económicamente dependientes, se benefician con progresos tecnológicos que los relacionan aún más con el sistema Mundo.

2. El nivel continental: el peso de los Estados Unidos

2.1. El predominio de Miami

A fines de 1991, 103 vuelos internacionales semanales salían de o llegaban a Quito: 57 provenientes de o con destino a los Estados Unidos (39 a la sola ciudad de Miami) y 32 desde o hacia América Latina.

La figura 4 presenta las relaciones aéreas Quito / Américas en 1990: 19 ciudades son atendidas (79,2 % de los destinos internacionales a partir de Quito); 73,3 % de la carga internacional y 86 % de los pasajeros provienen de o van hacia las Américas. Se trate de tráfico de pasajeros o de transporte de mercaderías, el peso de los Estados Unidos (5 ciudades atendidas en 1990) es preponderante — 46,6 % y 55,1 % respectivamente.

El lugar de origen o de destino privilegiado es Miami que corresponde al 33,9 % de las entradas (63.363 en 1990) y al 34,8 % de las salidas de pasajeros internacionales (64.843) y, en el caso de las mercaderías, al 47,3 % de las entradas y al 42,4 % de las salidas. En el marco de una economía relativamente extravertida y dependiente, Miami es el centro urbano de los Estados Unidos en donde se tratan gran cantidad de negocios entre los dos países. Varios bancos ecuatorianos tienen una sucursal allí, numerosos industriales y comerciantes se abastecen en Miami y la Florida es un destino turístico privilegiado para los ecuatorianos acaudalados.

Refiriéndonos al conjunto espacial constituido por golfo de México y el mar Caribe, Yves Lacoste afirmaba ya, hace 10 años, que « Miami se ha transformado, de alguna manera, en la capital financiera del Mediterráneo americano. » (Lacoste, Y., Méditerranée américaine, Hérodote, París, 1982, p. 12). Aunque no se trata de comparar la situación de ciertas Antillas o de algunos países de América Central, completamente dependientes de los Estados Unidos (y de la Florida), con la del Ecuador, es innegable que la capital económica de la Florida juega un papel fundamental en los intercambios de bienes y los flujos monetarios entre los dos países.

2.2. La debilidad de los flujos intra-regionales

El segundo eje de comunicación aérea, minoritario, concierne a América Latina. Si bien 14 ciudades son atendidas a partir de Quito, no representan sino el 34,9 % y el 23,1 % del tráfico de pasajeros y de carga. A pesar del predominio de la América andina — 20,9% y 10,4 % respectivamente — los flujos aéreos intra-regionales siguen siendo limitados. Es posible que la reciente aplicación del Pacto Andino imprima una dinámica a las relaciones de proximidad y tienda a reducir el peso relativo de los Estados Unidos.

Las figuras 5 y 6 demuestran el rápido incremento del tráfico aéreo entre 1981 y 1990. Aunque el número de pasajeros transportados disminuye entre 1981 y 1984 (pasando de cerca de 300.000 a menos de 230.000), el período 1984-1990 se caracteriza por un crecimiento sostenido (en 1990, el tráfico de pasajeros supera 370.000 personas). Si entre 1981 y 1990 la tasa de crecimiento anual no es sino del 2,6 % (importante baja del número de pasajeros entre 1981 y 1984), entre 1985 y 1990 alcanza el 8,4 % y entre 1988 y 1990 el 12,5 %. Los atractivos del Ecuador, los problemas sociales y políticos de sus vecinos y una tasa de cambio interesante influyen seguramente en el incremento del número de pasajeros internacionales.

Aunque la evolución de la carga es más errática, sigue globalmente las mismas tendencias (tasa de incremento anual del 5,9 % entre 1981 y 1990 y del 45,7 % entre 1988 y 1990). Es necesario resituar el volumen del flete en el contexto más amplio de las importaciones y exportaciones — límite que ya se subrayó. En 1989, los bienes importados y exportados por avión no representan sino el 0,5 % y el 0,2 % de las importaciones y exportaciones totales (en peso). Sin embargo, la estructura geográfica de los intercambios sigue siendo *a grosso modo* semejante, sean los productos transportados por avión, por mar o por tierra (77,3 % y 87,0 % desde y hacia las Américas, y de ello 59,0 % y 54,4 % en el caso de los Estados Unidos y 8,2 % y 8,2 % en el de la América andina).

3. El nivel mundial: la inserción de Quito y del Ecuador en el seno del sistema Mundo

3.1. Los transportes aéreos: un eje principal, un eje secundario

La figura 7 presenta los dos ejes de relación privilegiados: el uno, principal, centrado en los Estados Unidos (primer destino extra-regional que acabamos de analizar), el otro, secundario, orientado hacia Europa occidental. Si bien el comercio exterior del Ecuador siempre ha estado centrado en las dos orillas del Atlántico norte, el peso respectivo de los conjuntos geográficos se invierte entre los inicios del siglo XX y los años ochentas: en 1909, el 67 % de los intercambios se realizaba con Europa occidental, mientras que la participación de los Estados Unidos no era sino del 29 % (Portais, M., 1989, p. 101); en 1989, las cifras son de 54 y 5 % respectivamente. Esta inversión geográfica de las zonas de intercambios está ligada a las dinámicas del sistema Mundo: del predominio del oligopolio económico de Europa Occidental a inicios del siglo XX al surgimiento y consolidación del oligopolio de los Estados Unidos a partir de los años veinte y sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial, y finalmente a la salida a la palestra, en los años setentas, del oligopolio japonés. Además, en el marco de la economía de ciclos (ver lámina n° 01), el principal producto de exportación ha variado: cacao a inicios de siglo, banano en los

Figura 1 El tráfico de pasajeros nacionales en 1990: el avión al servicio de la Nación y de las regiones
Figure 1 Le trafic des passagers nationaux en 1990 : l'avion au service de la Nation et des régions

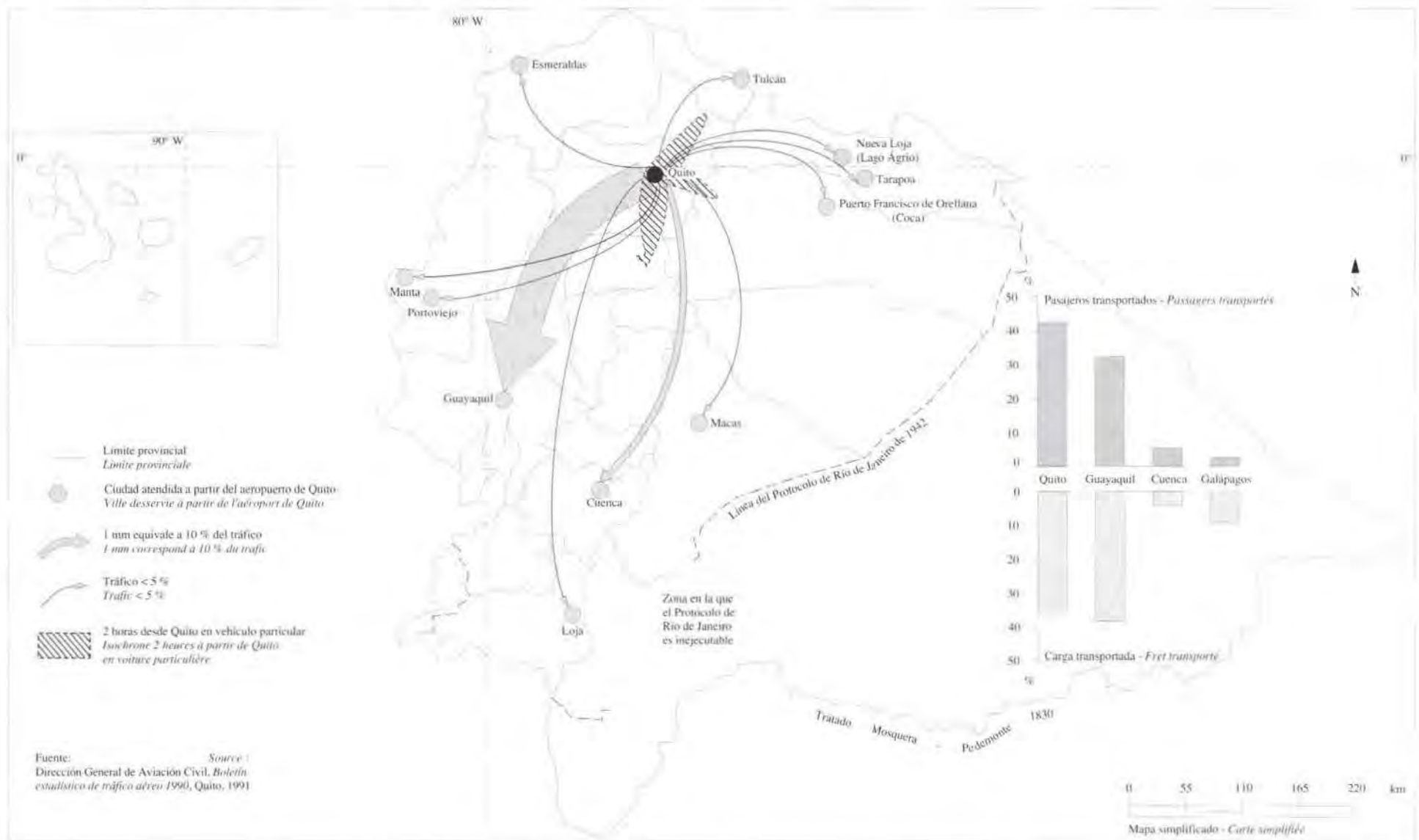


Figura 2 Evolución del flujo de pasajeros nacionales (1981-1990)
Figure 2 Évolution du flux des passagers nationaux (1981-1990)

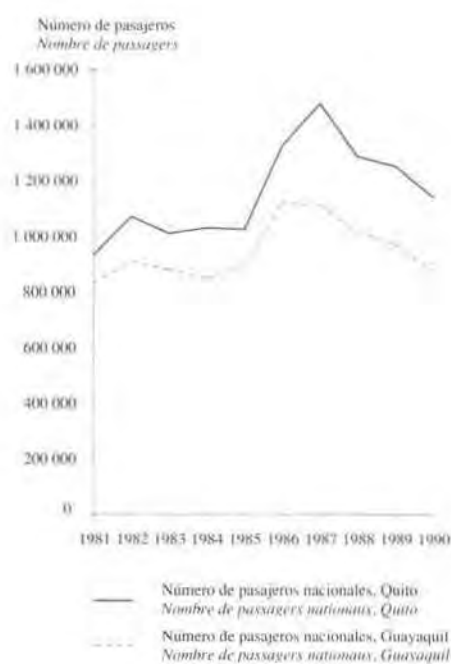


Figura 4 El tráfico de pasajeros internacionales hacia las Américas en 1990: el peso de los Estados Unidos
Figure 4 Le trafic des passagers internationaux vers les Amériques en 1990 : le poids des États-Unis

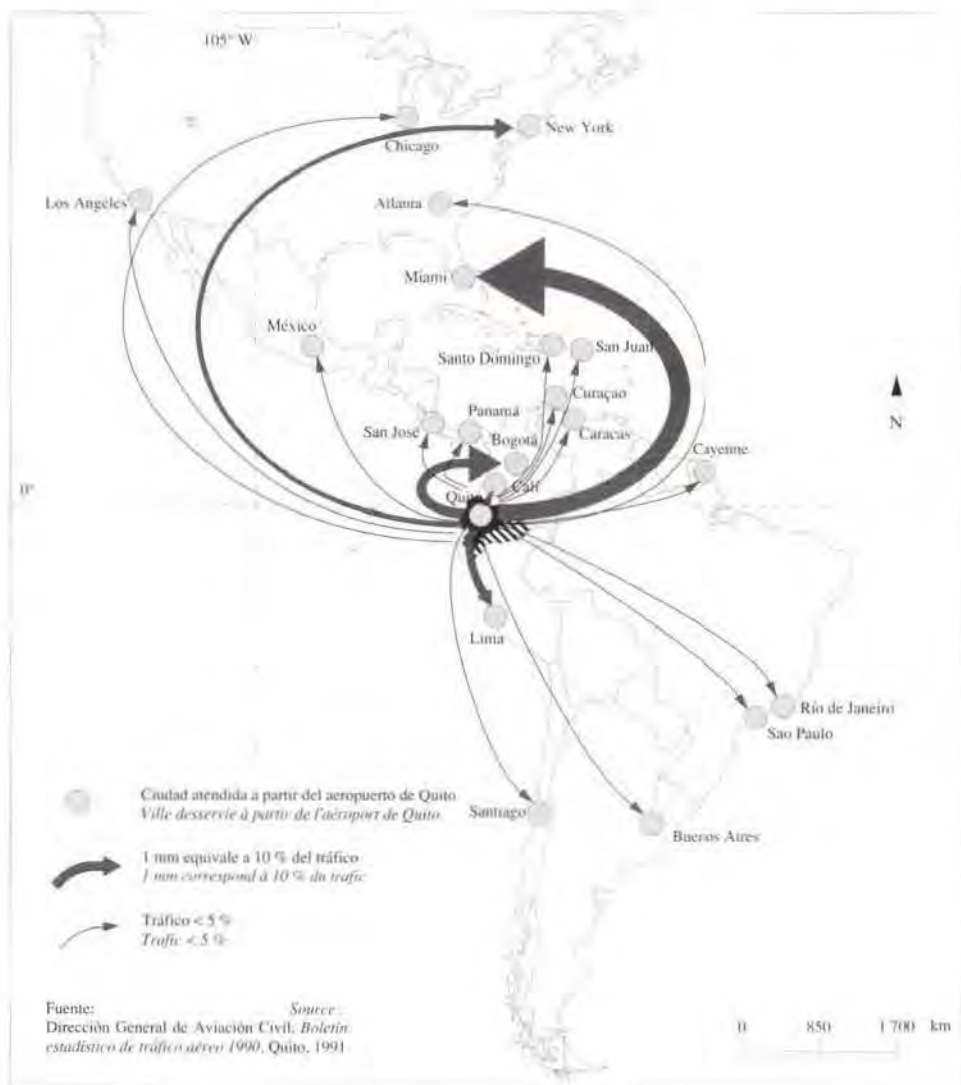
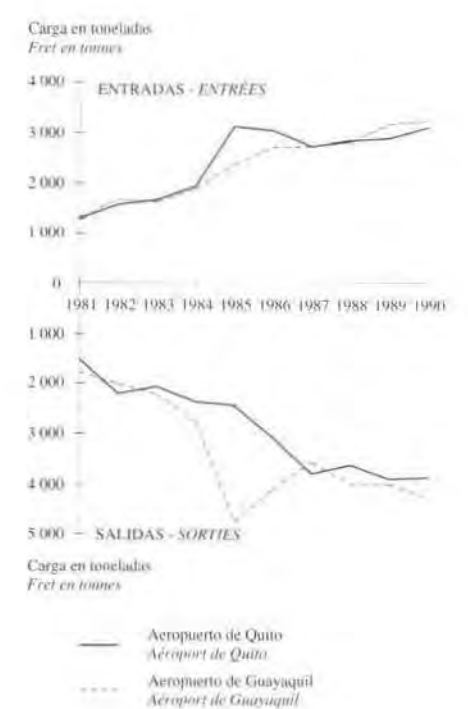


Figura 3 Evolución de la carga aérea nacional (1981-1990)
Figure 3 Évolution du fret aérien national (1981-1990)



ORIENTATION BIBLIOGRAPHIQUE - ORIENTACIÓN BIBLIOGRÁFICA

- BOCK, M. S. ; GODARD, H. R. (1991), Mondialisation des réseaux et de l'information, langages architectural et publicitaire, *Quito : le secteur financier, indicateur de la mondialisation d'une ville andine (1960-1991)*, rapport final ASP CNRS / ORSTOM, contrat « Grandes métropoles du tiers monde ».
- CHARDON, J.-P. (1987), L'avion dans les Antilles, géographie des transports aériens des îles des Antilles, Centre de recherche sur les espaces tropicaux (CRET), Université de Bordeaux III, 177 p.
- DOLLFUS, O. (1987), Ainsi va le monde : hypothèses sur le système mondial, *L'Espace géographique*, XVI (2), Paris, Doin, p. 129-133.
- DOLLFUS, O. (1990), Le système Monde, *Géographie Universelle, Mondes nouveaux*, Paris, Hachette / Reclus / Compagnie financière de l'union européenne, p. 274-529.
- LACOSTE, Y. (1990), *Paysages politiques*, Paris, Le livre de poche, 285 p.
- PORTAIS, M. (1989), Los intercambios internacionales del Ecuador. Su significación geopolítica, *Estudios de Geografía*, I, Quito, Corporación Editora Nacional / Colegio de Geógrafos del Ecuador, p. 99-111.

cinquante et pétrole à partir des années soixante-dix. Cette évolution des exportations s'accompagne d'une restructuration des espaces privilégiés d'exportation (proximité du marché nord-américain).

Les caractéristiques du trafic aérien de la capitale en 1990 reflètent cette tendance puisque 14 vols hebdomadaires internationaux (soit 9 %), 14 % des passagers et 16,5 % du fret proviennent d'Europe ou s'y rendent. Ces changements géographiques de l'origine et de la destination des flux s'expliquent non seulement par les dynamiques du système Monde et ses profondes transformations depuis le début du *xx*^e siècle, mais encore par les dynamiques internes du « système Équateur », c'est-à-dire de l'évolution du poids économique respectif de la Costa, la Sierra et l'Oriente.

3.2. Les communications téléphoniques internationales : deux zones géographiques privilégiées

La figure principale confirme le poids des Amériques (États-Unis en tête) et de l'Europe, à un degré moindre. Les relations téléphoniques avec les autres continents sont négligeables. Toutefois, on constate la timide apparition de l'Asie au 3^e rang (1,6 % du trafic téléphonique sortant du pays). Les contacts avec le Japon et les Nouveaux pays industriels (NPI) seraient peut-être plus marqués si l'on avait disposé des communications par télécopie (en 1989, les relations commerciales entre l'Asie et l'Équateur s'élevaient à 6,9 % des échanges commerciaux).

Cette analyse d'un certain type de flux met en évidence l'insertion de l'Équateur, ainsi que de l'ensemble des pays de la planète puisqu'aucun n'y échappe, au sein du système Monde. Une étude diachronique de ces flux aurait permis d'insister sur les dynamiques de ce système et ses transformations (apparition de nouveaux oligopoles politiques et commerciaux). Au début des années quatre-vingt-dix, l'Équateur, lié commercialement et financièrement aux États-Unis, est dans la mouvance de cette puissance tout en conservant une autonomie certaine.

Figura 5 Evolución del flujo de pasajeros internacionales (1981-1990)
Figure 5 Évolution du flux de passagers internationaux (1981-1990)

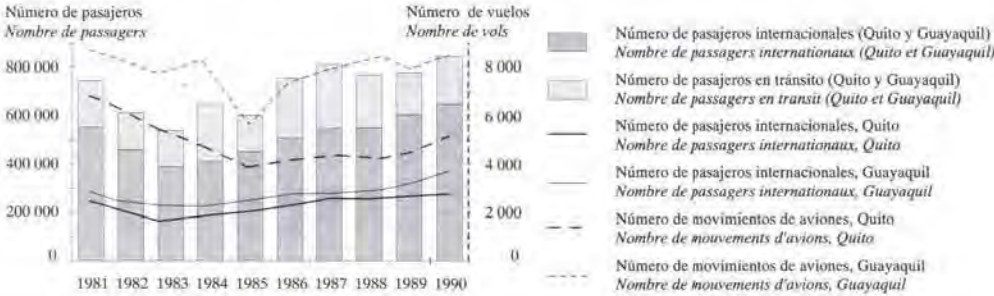
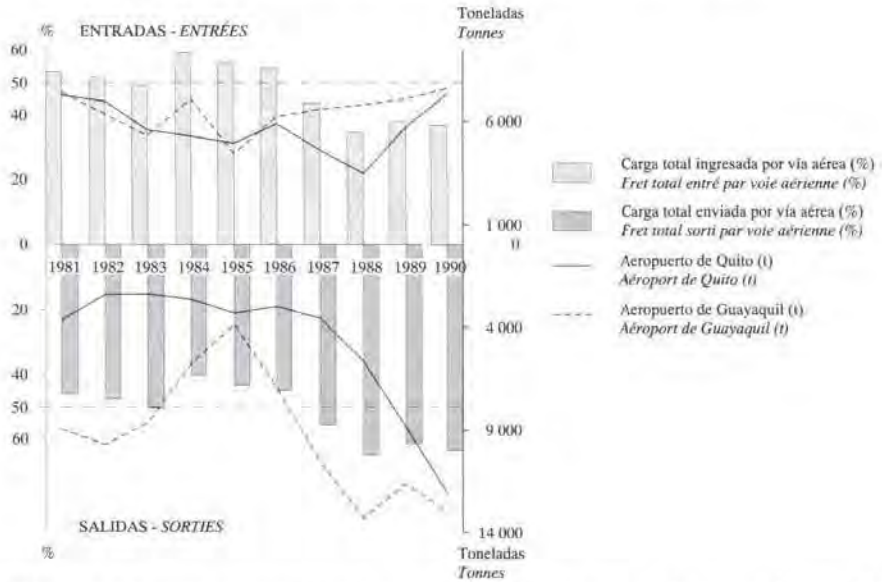


Figura 6 Evolución de la carga internacional (1981-1990)
Figure 6 Évolution du fret aérien international (1981-1990)



años cincuentas y petróleo a partir de los setentas. Esta evolución de las exportaciones se acompaña de una reestructuración de los espacios privilegiados de destino (proximidad del mercado norteamericano).

Las características del tráfico aéreo de la capital en 1990 reflejan esta tendencia puesto que 14 vuelos semanales internacionales (es decir el 9 %), 14 % de los pasajeros y 16,5 % de la carga provienen de o van a Europa. Estos cambios geográficos del origen y del destino de los flujos se explican no sólo por las dinámicas del sistema Mundo y sus profundas transformaciones desde inicios de este siglo, sino también por las dinámicas internas del « sistema Ecuador », es decir de la evolución del respectivo peso económico de la Costa, la Sierra y el Oriente.

3.2. Las comunicaciones telefónicas internacionales: dos zonas geográficas privilegiadas

La figura principal confirma el peso de las Américas (Estados Unidos a la cabeza) y de Europa, en una menor medida. Las relaciones telefónicas con los otros continentes son insignificantes. Sin embargo, se constata la tímida aparición de Asia en el tercer lugar (1,6 % del tráfico telefónico que sale del país). Los contactos con el Japon y los Nuevos Países Industriales (NPI) serían tal vez más marcados si hubiéramos dispuesto de los datos relativos a las comunicaciones por facsímil (en 1989, las relaciones comerciales entre Asia y el Ecuador se elevaban a un 6,9 % de los intercambios).

Este análisis de un cierto tipo de flujo pone en evidencia la inserción del Ecuador, así como del conjunto de países del planeta puesto que ninguno escapa a ella, al interior del sistema Mundo. Un estudio diacrónico de estos flujos habría permitido insistir en los dinamismos de este sistema y sus transformaciones (aparición de nuevos oligopolios políticos y comerciales). A inicios de los años ochentas, el Ecuador, vinculado comercial y financieramente a los Estados Unidos, está dentro del área de influencia de esa potencia, conservando paralelamente una autonomía cierta.

Figura 7 Dos ejes aéreos privilegiados (1990)
Figure 7 Deux faisceaux aériens privilégiés (1990)

